

Kapsch TrafficCom

Challenging you.

Kombinierte Berichterstattung 2017/18.

YOU

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

Ausgewählte Kennzahlen.

2017/18 (Wirtschaftsjahr 2017/18): 1. April 2017 – 31. März 2018

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2015/16	2016/17	2017/18	+/-
Umsatz	526,1	648,5	693,3	6,9 %
Anteil Segment ETC	84,0%	72,2%	75,2%	3,0%p
Anteil Segment IMS	16,0%	27,8%	24,8%	-3,0%p
EBITDA	76,9	77,8	64,9	-16,6%
EBITDA-Marge	14,6%	12,0%	9,4%	-2,6%p
EBIT	62,3	60,1	50,1	-16,7%
EBIT-Marge	11,9%	9,3%	7,2%	-2,0%p
Ergebnis vor Steuern	54,8	60,6	44,2	-27,1%
Periodenergebnis	36,5	42,7	28,0	-34,3%
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	31,1	43,6	28,7	-34,2%
Ergebnis je Aktie in EUR	2,39	3,35	2,21	-34,2%
Geschäftssegmente	2015/16	2016/17	2017/18	+/-
Electronic Toll Collection (ETC)				
Umsatz	442,1	468,4	521,6	11,4%
EBIT	63,7	65,5	53,5	-18,3%
EBIT-Marge	14,4%	14,0%	10,3%	-3,7%p
Intelligent Mobility Solutions (IMS)				
Umsatz	84,0	180,0	171,6	-4,7%
EBIT	-1,3	-5,4	-3,4	36,3%
EBIT-Marge	-1,6%	-3,0%	-2,0%	1,0%p
Umsatzanteile der Regionen	2015/16	2016/17	2017/18	+/-
EMEA	70,7%	62,9%	63,7%	0,8%p
Americas	22,5%	30,1%	30,2%	0,1%p
APAC	6,8%	7,0%	6,1%	-0,9%p
Bilanzkennzahlen	31. März 2016	31. März 2017	31. März 2018	+/-
Bilanzsumme	513,7	648,8	621,1	-4,3%
Eigenkapital ¹⁾	230,7	227,3	229,9	1,2%
Eigenkapitalquote ¹⁾	44,9%	35,0%	37,0%	2,0%p
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-) ²⁾	33,8	19,6	16,2	-17,1%
Verschuldungsgrad ³⁾	—	—	—	
Eingesetztes Kapital ⁴⁾	337,7	422,7	398,4	-5,8%
Nettoumlaufvermögen ⁵⁾	180,1	247,9	239,2	-3,5%
Geldflussrechnung	2015/16	2016/17	2017/18	+/-
Nettoinvestitionen ⁶⁾	7,2	12,3	8,8	-28,9%
Free Cashflow ⁷⁾	90,7	42,6	33,1	-22,5%
Weitere Informationen	2015/16	2016/17	2017/18	+/-
Mitarbeiter/-innen, zum Stichtag	3.716	4.823	5.259	9,0%
On-Board Units, in Mio. Stück	9,55	11,67	12,65	8,4%

¹⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile

²⁾ Liquide Mittel + sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Finanzverbindlichkeiten

³⁾ Nettoverschuldung/Eigenkapital

⁴⁾ Summe Eigenkapital + Finanzverbindlichkeiten

⁵⁾ Vorräte + kurzfristige Steuerforderungen + Forderungen LuL - Verbindlichkeiten LuL - kurzfristige Steuerverbindlichkeiten

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

⁷⁾ Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit - Nettoinvestitionen

Kapsch TrafficCom.

Moderne Maut- und Mobilitätslösungen adressieren Zukunftstrends:

- > **Urbanisierung.** Anteil der Menschen, die in Städten leben, wächst.
- > **Mobilität.** Mit zunehmendem Wohlstand steigt der Wunsch nach Mobilität.
- > **Klimaschutz.** Mehr als 1/4 der CO₂-Emissionen sind in Europa durch den Verkehrssektor verursacht.
- > **Ausbau & Finanzierung der Verkehrsnetze.** Notwendige Investitionen in Erhaltung und Ausbau der Verkehrsnetze müssen finanziert werden.

Maßgeschneiderte Lösungen für Kunden – nachweisliche Erfolgsbilanz.

Kundennähe.

Tiefes und umfassendes Branchen-Know-how.

Mehr als 125 Jahre in der Technologiebranche.

Integrierter Komplettanbieter.

Weltweiter Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie Risikodiversifikation durch globale Aufstellung.

Größe und finanzielle Stabilität.

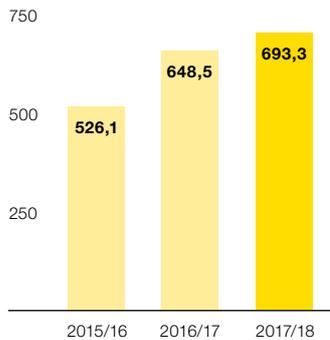
Börsennotiert (Transparenz, Zugang zu Kapital).

Nachhaltige Aktionärsinteressen im Vorstand durch CEO Georg Kapsch gesichert.

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

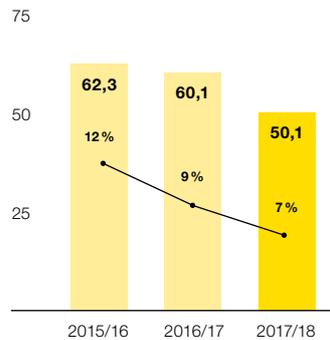
2017/18 (Wirtschaftsjahr 2017/18): 1. April 2017 – 31. März 2018
 Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Umsatz



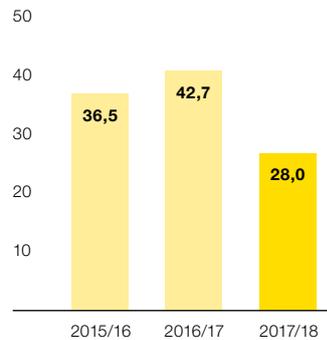
Das dritte Jahr in Folge konnte Kapsch TrafficCom den Umsatz steigern. 2017/18 legte er um 6,9% auf EUR 693,3 Mio. zu. Hauptausschlaggebend dafür war das kräftige Wachstum (11,4%) des ETC-Segments.

EBIT und EBIT-Marge



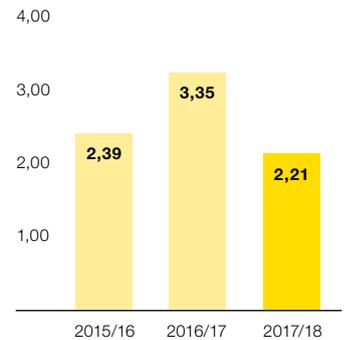
Das EBIT in Höhe von EUR 50,1 Mio. lag 16,7% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dieser war aber beeinflusst von einem positiven Einmaleffekt (EUR 3 Mio.) und das operative Währungsergebnis von EUR 4,7 Mio. lag um EUR 9,9 Mio. über dem Wert des Wirtschaftsjahres 2017/18.

Periodenergebnis



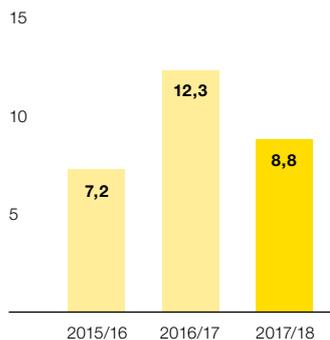
Aufgrund des um EUR 10 Mio. niedrigeren EBIT und durch den Rückgang des Finanzergebnisses von EUR 0,4 Mio. auf EUR -5,2 Mio. sank das Periodenergebnis im Jahresvergleich um rund ein Drittel auf EUR 28,0 Mio.

Ergebnis je Aktie (in EUR)



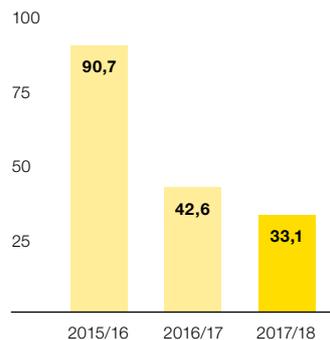
Infolge des gesunkenen Periodenergebnisses ging auch das Ergebnis je Aktie von EUR 3,35 auf EUR 2,21 zurück.

Nettoinvestitionen



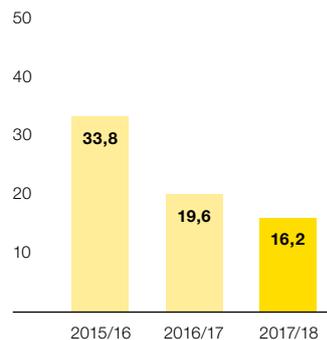
Im Zusammenhang mit dem Erwerb und der Integration des von Schneider Electric übernommenen Transportation-Geschäfts stiegen die Nettoinvestitionen im Vorjahr an. 2017/18 gingen die Nettoinvestitionen wieder zurück.

Free Cashflow



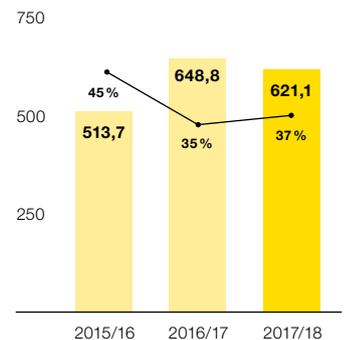
Der Free Cashflow war mit EUR 33,1 Mio. erneut positiv, lag aber unter dem Vorjahreswert von EUR 42,6 Mio.

Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-)



Trotz mehrerer Beteiligungen und der Dividendenzahlung konnte Kapsch TrafficCom das Wirtschaftsjahr erneut mit einem Nettoguthaben (EUR 16,2 Mio.) abschließen.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote



Die Eigenkapitalquote legte auf 37,0% zu und unterstreicht die solide Bilanzstruktur des Unternehmens.

Highlights.

Wirtschaftsjahr 2017/18.

Umsatz.



EUR 693,3 Mio.
(+6,9 %)

EBIT.



EUR 50,1 Mio.
(-16,7 %)

Ergebnis je Aktie.



EUR 2,21
(-34,2 %)

Neue Großprojekte gesichert.

- > Sambia: Landesweite Konzession für Verkehrssicherheit und Verkehrsmanagement
- > Bulgarien: Errichtung eines landesweiten Mautsystems für Lkws und Einführung der eVignette
- > Maryland, USA: Nachrüstung und Betrieb von Mauteinrichtungen

Anstrengungen für Folgegeschäfte bei landesweiten Mautprojekten.

- > Polen: Regierung möchte den Betrieb verstaatlichen, Ausschreibung gestoppt, bestehende Technologie wird beibehalten
- > Tschechien: Kapsch TrafficCom nicht als Billigstbieter eingestuft, Rechtsmittel wurden ergriffen, Ausschreibung gestoppt

Umfangreiches Neugeschäftspotenzial.

- > Großprojekte insbesondere in EMEA
- > Mittlere Projekte insbesondere in Nordamerika
- > Projekte mit kleineren Volumina in allen Vertriebsregionen

Registrierung als EETS-Anbieter.

- > tolltickets wurde als Anbieter für den europäischen elektronischen Mautdienst registriert
- > In den nächsten Quartalen: Akkreditierung bei verschiedenen europäischen Mauterhebern
- > Kapsch TrafficCom bringt neue EETS-fähige On-Board Units auf den Markt

Unternehmensanleihe getilgt.

- > EUR 70,8 Mio. zurückgeführt
- > Attraktives Zinsniveau genutzt: Langfristige Bankfinanzierung i. H. v. EUR 50,0 Mio.; 0,8 % Zinsen

Akquisitionen und Beteiligungen.

- > Übernahme von Simex: Mexikanisches Unternehmen für intelligente Verkehrslösungen
- > Minderheitsbeteiligung an Traffic Technology Services Inc.: US-Unternehmen, das Softwarelösungen im Bereich vernetzte Fahrzeuge entwickelt und vertreibt
- > Minderheitsanteil an ParkJockey Global, Inc. erhöht: US-Unternehmen, das intelligente Parklösungen für Parkhäuser und sonstige Stellplätze abseits des Straßenraums erbringt

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

Inhaltsverzeichnis.

Ausgewählte Finanzkennzahlen	2
Highlights	3
Brief des Vorstandsvorsitzenden	8
Unternehmen	
Überblick: Geschäft & Strategie	14
Angebot für Kunden: Maut	17
Angebot für Kunden: Verkehrsmanagement	20
Angebot für Kunden: Verkehrssicherheit	23
Angebot für Kunden: Smart Urban Mobility	24
Angebot für Kunden: Vernetzte Fahrzeuge	26
Forschung und Entwicklung	27
Kapitalmarkt	29
Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht	
Grundlagen	35
Entsprechenserklärung	35
Vorstand	36
Aufsichtsrat	39
Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat	42
Diversität	42
Externe Evaluierung	43
Bericht des Aufsichtsrats	
Bericht des Aufsichtsrats	44

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht

Erläuterungen zum Bericht	47
Geschäftsmodell	47
Fokus auf das Wesentliche	48
Umwelt	49
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	52
Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung	55
Gesellschaftliche Verantwortung	56

Konzernlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld	62
Wirtschaftliche Lage von Kapsch TrafficCom	66
Sonstige Unternehmensangaben	71
Ausblick und Ziele	78
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	79

Konzernabschluss

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	82
Konsolidierte Bilanz	83
Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung	84
Konsolidierte Geldflussrechnung	86
Erläuterungen zum Konzernabschluss	87
Bestätigungsvermerk	155

Glossar	162
---------	-----

Finanzkalender	U3
Kontakt für Investoren	U3



Ryan Doyle



Dennis Cliche

Jede Challenge beginnt im Kopf.

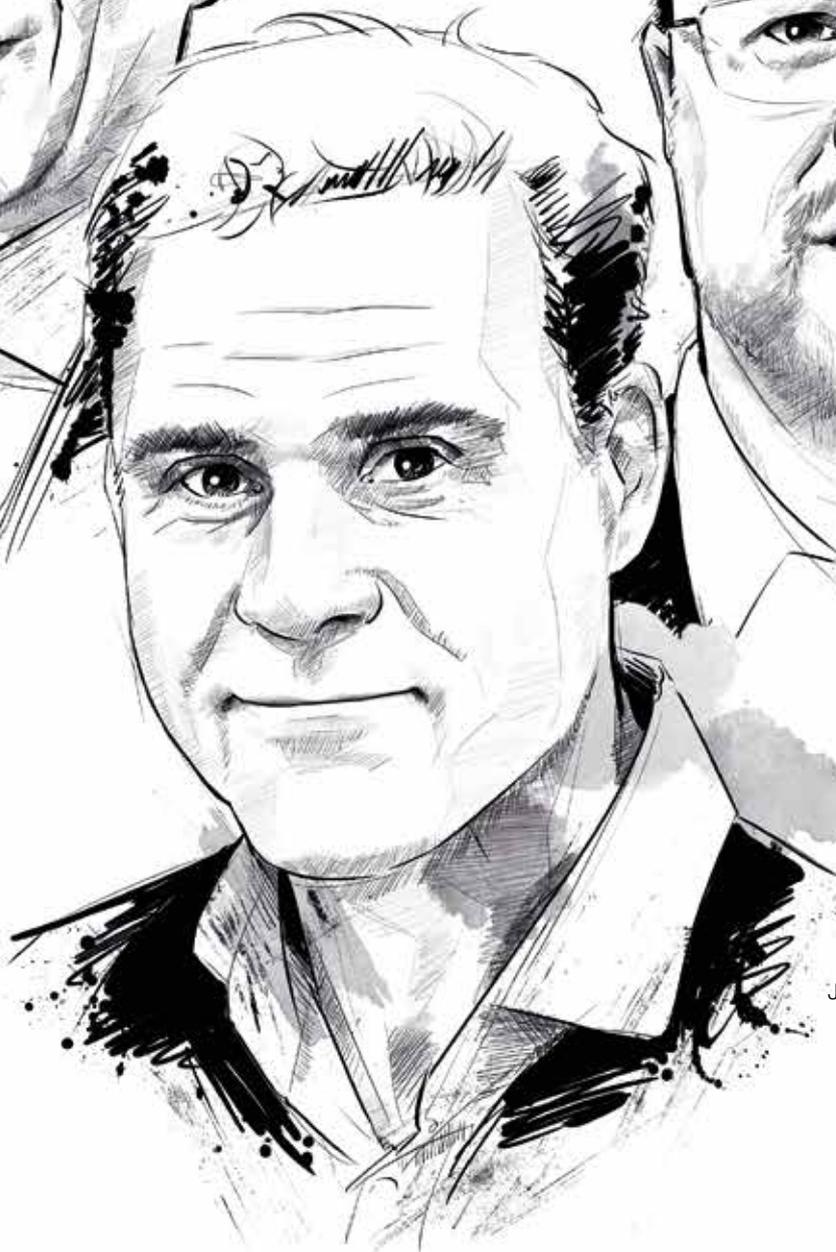
Stand im letzten Jahr noch „Challenging ourselves“ im Fokus des Geschäftsberichtes, porträtiert die Kapsch TrafficCom in diesem Jahr Partner und Wegbegleiter – und ihre ganz persönlichen Challenges. Kluge Köpfe aus aller Welt geben Einblicke in ihre vielseitigen Projekte und zeigen, welche Limits gemeinsam mit der Kapsch TrafficCom überwunden wurden, um jede noch so große Herausforderung zu meistern.



Miguel Carasco



Coenie Vermaak



Johan Nord

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Kapsch TrafficCom verfolgt eine auf Wachstum ausgelegte Strategie und so freut es mich, das dritte Jahr in Folge einen Umsatzanstieg berichten zu können. Genau gesagt erreichte der Umsatz mit EUR 693,3 Mio. (+6,9%) einen neuen Höchstwert.

Das EBIT von EUR 50,1 Mio. war zwar 16,7 % niedriger als der Vergleichswert des Vorjahres, hier müssen aber Sondereffekte berücksichtigt werden: Das EBIT 2016/17 enthielt einen positiven Einmaleffekt von EUR 3,0 Mio. und das (nur bedingt beeinflussbare) operative Währungsergebnis von EUR 4,7 Mio. lag um EUR 9,9 Mio. über dem Wert des Wirtschaftsjahres 2017/18. Bereinigt um diese beiden Effekte haben wir im ordentlichen Geschäftsverlauf des abgelaufenen Wirtschaftsjahres ein deutliches EBIT-Wachstum erzielt. Die EBIT-Marge betrug 7,2 % (9,3 % im Vorjahr).

**Dividendenvorschlag
an die Hauptversammlung:
EUR 1,50 je Aktie
für 2017/18.**

Das Periodenergebnis ging im Jahresvergleich um rund ein Drittel auf EUR 28,0 Mio. zurück. Da diese Entwicklung zu einem Gutteil auf Währungsverlusten beruht und daher keine nachhaltige Ergebnisschwächung zu erwarten ist, wird der Vorstand der Hauptversammlung für das Wirtschaftsjahr 2017/18 erneut eine Dividende je Aktie in Höhe von EUR 1,50 vorschlagen.

Auf Segmentebene verzeichneten wir im Mautgeschäft (Electronic Toll Collection, ETC) einen Umsatzzuwachs von 11,4 % auf EUR 521,6 Mio. Gleichzeitig ging das Segment-EBIT aber um 18,3 % auf EUR 53,5 Mio. zurück. Verantwortlich dafür waren im Wesentlichen die auf dieses Segment entfallenen höheren operativen Währungsverluste sowie geringere Margen aus den Projekten in Tschechien und Österreich. Bei beiden senkten wir im Zuge der Vertragsverlängerung bzw. Neuvergabe im Jahr 2016 die Preise. Der Umsatz im Segment „intelligente Mobilitätslösungen“ (Intelligent Mobility Solutions, IMS) sank um 4,7 % auf EUR 171,6 Mio. Ein wesentlicher Grund dafür war das Auslaufen von Projekten außerhalb des Kerngeschäfts, die mit Akquisition der Transportation-Sparte von Schneider Electric im Jahr 2016 übernommen wurden. Gleichzeitig gelang es uns, die Verluste in diesem Segment deutlich zu reduzieren. Das IMS-EBIT betrug EUR -3,4 Mio., während in den EUR -5,4 Mio. des Vorjahres sogar noch ein positiver Einmaleffekt in Höhe von EUR 2,1 Mio. enthalten war.

Als weiteres Highlight des letzten Wirtschaftsjahres möchte ich den Anstieg der Mitarbeiterzahl auf erstmals über 5.000 erwähnen. Seit dem Börsengang beschäftigen wir jedes Jahr mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zum 31. März 2018 zählten wir 5.259 Personen, das sind 436 mehr als zum Bilanzstichtag des Vorjahres.

**Nettoguthaben:
EUR 16,2 Mio.**

Solide Bilanz.

Während der Free Cashflow zum Halbjahr noch negativ war, führte danach die Begleichung von Forderungen insbesondere aus Österreich, Weißrussland und Schweden zu einem positiven Wert von EUR 33,1 Mio. Als Konsequenz kann Kapsch TrafficCom zum Ende des Wirtschaftsjahres ein Nettoguthaben in Höhe von EUR 16,2 Mio. ausweisen – und das trotz diverser Akquisitionen sowie der Dividendenausschüttung in Höhe von EUR 19,5 Mio.

4,25-Prozent-Unternehmensanleihe getilgt.

Die Eigenkapitalquote lag zum 31. März 2018 bei 37,0 % und somit über dem Wert per 31. März 2017 (35,0 %). Im dritten Quartal tilgten wir die im Jahr 2010 begebene 4,25-Prozent-Unternehmensanleihe. Das führte aufgrund der damit verbundenen Bilanzverkürzung zu einem kräftigen Anstieg der Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2017. Im Jänner 2018 nutzten wir das attraktive Zinsniveau und nahmen eine 50-Millionen-Euro-Bankfinanzierung mit einer Laufzeit von sechs Jahren und einer Verzinsung von 0,8 % auf. Durch die bilanzverlängernde Wirkung sank die Eigenkapitalquote wieder.

Neue Großprojekte.

Von den zahlreichen neuen Projekten, die wir im abgelaufenen Wirtschaftsjahr gewonnen haben, möchte ich an dieser Stelle drei hervorheben.

**Konzessionsvertrag in
Sambia für Verkehrs-
sicherheit und -management.**

In Sambia erhielt unser neues Gemeinschaftsunternehmen mit einem lokalen Partner einen landesweiten Konzessionsvertrag, der die Planung, Errichtung und den Betrieb von Systemen und Lösungen zur

- > Verkehrsüberwachung,
- > Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie
- > zur Registrierung von Fahrzeugen umfasst.

Die unterschiedlichen Leistungsbestandteile werden in der Anlaufphase eines über 17 Jahre laufenden Vertrags Schritt für Schritt erbracht. Wir gehen davon aus, dass das nach der Equity-Methode konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen in den ersten drei Jahren Umsätze zwischen EUR 90 Mio. und EUR 110 Mio. erwirtschaften kann.



Georg Kapsch,
Vorstandsvorsitzender

Das Engagement in Sambia ist für Kapsch TrafficCom aus mehreren Gründen spannend:

- > Es ist das größte Projekt der Konzerngeschichte im IMS-Segment.
- > Die Laufzeit von 17 Jahren begünstigt einen nachhaltigen Projektzugang und bedeutet nach der Anlaufphase langfristig stabile Cashflows.
- > Es handelt sich um unseren ersten großen Konzessionsvertrag; bisher agierten wir als Betreiber von Systemen. Der wesentliche Unterschied ist, dass ein Konzessionär direkt von den Leistungsempfängern bezahlt wird und einen Teil seiner Erlöse an den Staat abliefern, während ein Betreiber ein Serviceentgelt erhält, dessen Höhe in der Regel unabhängig vom Verkehrsaufkommen ist.
- > Unser Erfolg in Sambia, zusammen mit dem Konzessionsmodell, könnten eine interessante Vorlage für ähnliche Projekte in Afrika darstellen. Notwendige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur würden ohne Belastung für das Staatsbudget ermöglicht – im Gegenteil, es gäbe Zuflüsse in das staatliche Budget.

Sechstes europäisches Land setzt für die Implementierung eines landesweiten Mautsystems auf Kapsch TrafficCom.

In Bulgarien haben wir den Auftrag für die Errichtung, die technische Ausstattung und den technischen Support des landesweiten Mautsystems für Lkws über 3,5 Tonnen sowie der Einführung der eVignette für Pkws erhalten. Dabei kommt das von Kapsch TrafficCom entwickelte satellitengestützte System der Fahrzeugerhebung und Mauteinhebung zum Einsatz. Nach Österreich, der Schweiz, Polen, Tschechien und Weißrussland ist Bulgarien das sechste europäische Land, in dem wir für die landesweite Implementierung eines Mautsystems verantwortlich zeichnen. Das Projekt hat eine Laufzeit von 19 Monaten (ab Jänner 2018), und der Auftragswert beträgt BGN 149,9 Mio. (rund EUR 76,7 Mio.).

Nordamerika weiterhin der wichtigste Wachstumsmarkt.

Im US-Bundesstaat Maryland wurden wir von der Verkehrsbehörde mit dem Ersatz und der Instandhaltung aller Straßenmautsysteme auf den von ihr verwalteten Kombi-, Kassen- und Expressspuren beauftragt. Der Vertrag beinhaltet den Austausch aller Mautgeräte bis 2020 sowie sechs Jahre Wartung. Darüber hinaus existiert eine Option, den Vertrag um weitere vier Jahre zu verlängern. Das Projektvolumen des Basisvertrags beträgt mehr als EUR 55 Mio.

Große Bestandsprojekte vor dem Auslaufen.

Kapsch TrafficCom hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht, die Abhängigkeit von einigen wenigen Großkunden durch Leistungsdiversifikation und den Aufbau eines großen Portfolios an kleineren Aufträgen zu reduzieren. Mit der Senkung des Klumpenrisikos schmerzt uns heute zwar das Ende eines großvolumigen Vertrags, das Unternehmen ist aber keineswegs in seinem Bestand gefährdet. Diese Entwicklung kommt uns jetzt zugute, weil zwei große Projekte in absehbarer Zeit auslaufen werden.

In Polen endet unser bestehender Vertrag mit November 2018. Obwohl ein Ausschreibungsprozess für den Ausbau und Betrieb eines landesweiten Lkw-Mautsystems bereits im Gange war, entschloss sich die polnische Regierung dazu, das Mautsystem in Zukunft von einer staatlichen Stelle betreiben zu lassen. Folglich wurde die Ausschreibung gestoppt. Ich rechne damit, dass trotz eines staatlichen Betriebs gewisse Leistungen fremdvergeben werden, kann aber zum derzeitigen Zeitpunkt nicht sagen, in welchem Umfang. Jedenfalls bemühen wir uns, auch weiterhin in Polen tätig zu sein.

Der Vertrag über den Betrieb eines landesweiten Mautsystems in Tschechien wurde 2016 um bis zu drei weitere Jahre (das heißt bis Ende 2019) verlängert. Kurz vor Sommer 2017 begann der Ausschreibungsprozess für ein Folgesystem. Dabei gab es aus unserer Sicht einige Probleme, die wir juristisch prüfen ließen. Im April 2018 wurden wir informiert, nicht der Billigstbieter zu sein und dass das Transportministerium den Zuschlag an Mitbewerber beabsichtigt. Im Mai 2018 hob die tschechische Wettbewerbsbehörde die gesamte Ausschreibung auf. Unsere Teams werden auch hier versuchen, weiterhin ein starker Partner für die tschechische Regierung bei der Einhebung der Lkw-Maut zu bleiben.

Neugeschäftsoportunitäten.

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 und in den ersten Wochen des neuen Wirtschaftsjahres arbeiteten wir intensiv an der Anbahnung einer Reihe von neuen Projekten. Wir sehen eine große Zahl potenzieller Projekte kleineren Volumens in allen Vertriebsregionen. Der nordamerikanische Markt präsentiert sich sehr dynamisch, speziell im Bereich mittelgroßer und kleinvolumiger Aufträge. Auch in der EMEA-Region bieten sich umfangreichere Gelegenheiten als üblich – hier wären es vergleichsweise oft Großprojekte. Manche davon würden wir in einem Konsortium betreuen, d. h. es ist nicht zwingend, dass wir alle kommenden Projekte vollkonsolidiert darstellen.

Strategisch treiben wir unsere Aktivitäten in den zukünftigen Wachstumsbereichen „Smart Urban Mobility“ und „Vernetzte Fahrzeuge“ voran. Kurzfristig ist hier von keinem signifikanten Umsatzbeitrag und tendenziell von einem negativen EBIT-Beitrag auszugehen. Ich bin aber überzeugt, dass diese zwei Bereiche Kernthemen des zukünftigen Verkehrsmanagements ansprechen. Um hier langfristig eine Rolle zu spielen, muss man sich schon heute engagieren, um den Markt zu besetzen und seine Entwicklung aktiv mitzugestalten.

Ausblick 2018/19:

- > Umsatz +10 %
- > EBIT +10 %

Mittelfristig (rund 4 Jahre):

- > EBIT-Marge >10 %

Ausblick.

Umsatz. Ich bin überzeugt, dass wir 2018/19 den Umsatz um rund 10 % steigern können, wobei die Geschäftsdynamik im Laufe des Jahres tendenziell zunehmen wird. Positive Faktoren sind zum Beispiel der Aufbau des landesweiten Mautsystems in Bulgarien, das dynamische Geschäft in den USA sowie Umsätze im Zusammenhang mit dem neuen Gemeinschaftsunternehmen in Sambia.

EBIT. Im Hinblick auf die Profitabilität erwarte ich mir 2018/19 einen EBIT-Anstieg um ebenfalls rund 10 %.

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

Mein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Group, ohne deren unglaublichen Einsatz die Fortsetzung des Erfolgskurses nicht möglich gewesen wäre. Meinen Vorstandskollegen André Laux und Alexander Lewald sowie den Mitgliedern des Aufsichtsrats danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit.

Den Kunden, Investoren und Geschäftspartnern von Kapsch TrafficCom danke ich für ihr Vertrauen in unser Unternehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender



Die Challenge von Miguel Carasco.

*Kunde: Gerente General Ruta del
Maipo Sociedad Concesionaria S.A*

*Lösung: Elektronische und
konventionelle Mauteinhebung*

Kapsch hat an Ruta del Maipo, einer Tochtergesellschaft des chilenischen Infrastrukturunternehmens Intervial, ein interoperables, elektronisches Mautsystem geliefert. Auf 266 km städtischen Straßen mit insgesamt 146 Hochgeschwindigkeits-, manuellen und kombinierten Fahrstreifen werden 30.000 Transaktionen pro Tag abgewickelt. Ein zentrales Backoffice übernimmt alle Maut-einhebungs-Systemfunktionen – Konto-, Kundenbeziehungs-, Korrespondenz- und

Bestandsmanagement; Auftragsabwicklung; und finanzielle Verarbeitung. Es arbeitet mit 14 Mautstationen zusammen, die eine Kombination aus bargeld- und ticketgestützter Maut sowie Maut auf der Basis von On-Board Units – und automatischen Kennzeichenerkennungstechnologien betreiben. Kapsch wartet auch das Back-Office und die Mautstationen.

Überblick: Geschäft & Strategie.

Vom Mautgeschäft zu intelligenten Mobilitätslösungen.

Megatrends:

- > Mobilität
- > Urbanisierung
- > Klimaschutz
- > Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze

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 diese damit zu steuern.

2007:

- > Aktiv in Europa und Australien
- > Relativ wenige Kunden
- > Fast ausschließlich ETC

Entwicklung von Kapsch TrafficCom bis 2017/18.

Zum Zeitpunkt des Börsengangs (2007) erbrachte Kapsch TrafficCom fast ausschließlich Mautlösungen; ergänzt durch ein paar Aktivitäten im Bereich Verkehrsmanagement. Das Unternehmen hatte nur eine geringe Zahl von Kunden und die Geschäftstätigkeit erfolgte im Wesentlichen in Europa und Australien.

2012:

- > Expansion nach Amerika
- > Wachstum in ETC

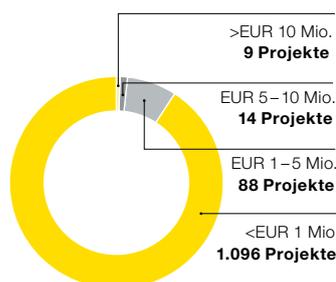
Fünf Jahre später war der Konzernumsatz deutlich gewachsen. Ausschlaggebend waren einige zwischenzeitlich gewonnene Großprojekte im Bereich Maut (insbesondere landesweite Mautsysteme). Zudem expandierte die Gruppe verstärkt in den amerikanischen Raum.

2017:

- > Global tätig
- > Kundenstruktur diversifiziert
- > Nicht-ETC-Geschäft aufgebaut

Heute ist Kapsch TrafficCom ein global agierender Konzern mit Referenzen in mehr als 50 Ländern und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern. Wenngleich das Mautgeschäft weiterhin dominant ist, gelang es dem Unternehmen, das Nicht-Mautgeschäft deutlich zu steigern. Die bedeutendsten Kunden sind öffentliche Körperschaften sowie öffentliche Agenturen oder bevollmächtigte Gesellschaften. Vermehrt gewinnen im Mautsegment private Straßenkonzessionäre an Relevanz, insbesondere in Nordamerika. Aus geografischer Sicht stellt die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) mit rund 60 % des Umsatzes den wichtigsten Absatzmarkt der Gruppe dar. Mehr als 30 % des Umsatzes werden in der Region Americas (Nord- und Südamerika) erwirtschaftet.

Anzahl Projekte 2017/18.



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

Leistungsportfolio.

Das gegenwärtige Leistungsportfolio wird in den Segmenten ETC (Electronic Toll Collection, Maut) und IMS (Intelligent Mobility Solutions, intelligente Mobilitätslösungen) berichtet.

Maut (ETC)		Intelligente Mobilitätslösungen (IMS)	
Elektronische Mauteinhebung <ul style="list-style-type: none"> > Mehrspur-Fließverkehr > Kontrollierte Fahrspuren > Mobile Mauteinhebung > eVignette 	Konventionelle Mautstationen <ul style="list-style-type: none"> > Eigenständige, manuell betriebene Mautstationen > Konventionelle Mautstationen als Teil eines integrierten Mautsystems (mit elektronischer Mauteinhebung) 	Verkehrsmanagement <ul style="list-style-type: none"> > Autobahnen-Verkehrsmanagement > Städtisches Verkehrsmanagement > Kontrollierte Fahrspuren > Tunnel und Brücken 	Verkehrssicherheit <ul style="list-style-type: none"> > Verkehrsüberwachung > Kontrolle von Nutzfahrzeugen > Elektronische Fahrzeugregistrierung
Stadtmaut <ul style="list-style-type: none"> > Statische Stadtmaut > Situationsabhängige Stadtmaut 	Mautdienstleistungen <ul style="list-style-type: none"> > Europäischer elektronischer Mautdienst (European Electronic Toll Service, „EETS“) > Transeuropäische Mautdienste für Pkws 	Vernetzte Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> > V2X-Automotive > V2X-Infrastruktur > Vernetzte Mobilität 	Smart Urban Mobility <ul style="list-style-type: none"> > Städtische Zugangsregelung > Intelligente Parklösungen > Intermodale Mobilität

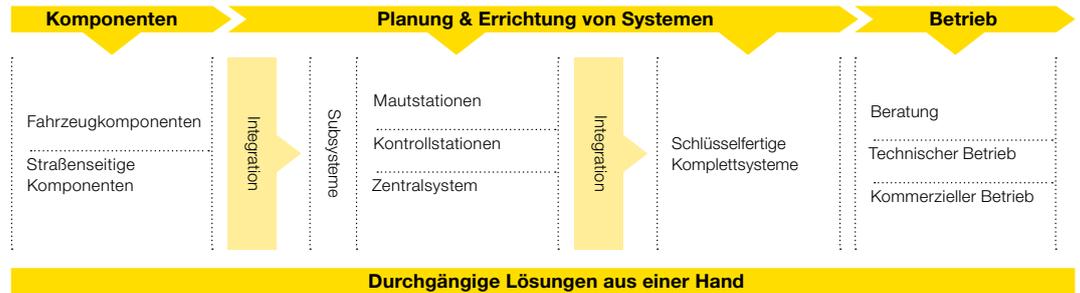
Segment ETC.

Kapsch TrafficCom erwirtschaftete 2017/18 im Mautsegment rund drei Viertel des Konzernumsatzes. Die elektronische Mauteinhebung nimmt dabei den mit Abstand größten Stellenwert ein und wird vom Geschäft mit konventionellen Mautstationen und Lösungen für die Stadtmaut ergänzt. Mautdienstleistungen sind ein junger Geschäftsbereich, von dem aber in den nächsten Jahren Wachstumsimpulse ausgehen werden.

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

Geschäftsmodell bei Mautsystemen.

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



Planung und Errichtung. Dies 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 Lieferantenmanagement sowie die Schulung im Umgang mit der Lösung.

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

Zwei Produktionsstätten für Komponenten:

- > Österreich
- > Kanada

Komponenten. Sie 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.

Übersicht: Errichtung und Betrieb großer Mautsysteme.

Land	Beschreibung	Erteilt	Aktuelle Laufzeit bis
Polen	landesweit, Lkw	2010	2018 (verlängerbar um 1 Jahr))
Tschechien	landesweit, Lkw	2007/2016	Bis max. Ende 2019
Südafrika	eine Provinz, Lkw und Pkw	2009	2019 (verlängerbar um bis zu 2 Jahre)
Bulgarien	Errichtung: landesweit, Lkw und Pkw	2018	2019
Österreich	landesweit, Lkw	2004/2016	2028 (verlängerbar um bis zu 5 Jahre)
Weißrussland	landesweit, Lkw und Pkw	2012	2032

Mautdienstleistungen.

Neben dem bisherigen Geschäft mit Mautsystemen wird Kapsch TrafficCom in Zukunft verstärkt Mautdienstleistungen anbieten. Hervorzuheben ist der europäische elektronische Mautdienst (European Electronic Toll Service, EETS). Die deutsche Konzerngesellschaft tolltickets wurde als EETS-Anbieter registriert und schließt nun bilaterale Verträge mit den verschiedenen Mauterhebern ab, um den Dienst europaweit anbieten zu können. Kapsch TrafficCom produziert und vermarktet zudem eine hochtechnologische und bedienerfreundliche EETS-fähige On-Board Unit.

Das Segment IMS umfasst etablierte Angebote und junge Geschäftsfelder als Investition in die Zukunft.

Segment IMS.

Dieses Segment – es repräsentiert rund ein Viertel des Konzernumsatzes – vereint ein breites Spektrum an Lösungen. IMS umfasst etablierte Angebote zum Beispiel in den Geschäftsfeldern Verkehrssicherheit und Verkehrsmanagement. Letzteres stellt den klar größten Bereich innerhalb des IMS-Segments dar. Da beim Verkehrsmanagement der Anteil des Projektgeschäfts (Planung und Errichtung) im Vergleich zum Mautgeschäft hoch ist (auf ähnlichem Niveau wie die Betriebsumsätze), zeigt sich diese Gewichtung auch auf Segmentebene.

Mit dem Bereich vernetzte Fahrzeuge sowie mit Lösungen im Zusammenhang mit Smart Urban Mobility finden sich im IMS-Segment aber auch junge Geschäftsfelder, die als Investition in die Zukunft gesehen werden müssen. Kapsch TrafficCom verfolgt dabei den Ansatz, sich frühzeitig eine sichtbare Marktposition aufzubauen, und möchte die Entwicklung der Industrie mitgestalten.

In der Regel haben Projekte im IMS-Segment geringere Volumina als jene im Mautsegment. Hier wie dort erhält Kapsch TrafficCom eine vom Verkehrsaufkommen unabhängige Abgeltung für die erbrachten Leistungen. Eine Ausnahme stellt das 2017 gewonnene Projekt in Sambia dar. Das zusammen mit einem lokalen Partner gegründete Konsortium erhielt die Konzession, gewisse Dienstleistungen zu erbringen und direkt mit den Leistungsempfängern abzurechnen. Ein Teil der Einnahmen ist danach an den Staat abzuführen.

Kapsch TrafficCom in den nächsten Jahren.

Organisches Wachstum und M&A.

Das Management bekennt sich zu weiterem Wachstum – sowohl organisch als auch durch Akquisitionen und Kooperationen. Wie schon in der Vergangenheit, wird Kapsch TrafficCom auch in der Zukunft Unternehmen und Teilbetriebe übernehmen, um das eigene Portfolio zu stärken, geografische Märkte zu eröffnen oder Marktanteile zu steigern. Ziel ist es, in allen wesentlichen regionalen Märkten eine führende Position zu erlangen.

Nordamerika stellt in den nächsten Jahren den wichtigsten Wachstumsmarkt der Gruppe dar. Interessante Geschäftspotenziale verspricht sich das Management insbesondere auch aus Europa, Afrika und Südamerika. Mittelfristig werden zudem im asiatischen Raum Chancen gesehen, sobald hier verstärkt moderne elektronische Maut- und Mobilitätslösungen eingesetzt werden.

Der Umsatz soll in beiden Segmenten steigen. In den nächsten Jahren kommen die kräftigsten Wachstumsimpulse aus dem Mautsegment. Kapsch TrafficCom strebt an, die bestehenden Verträge – insbesondere die großen, landesweiten Projekte – abzusichern und neue hinzugewinnen. Zudem soll die hervorragende Position im weltweiten On-Board-Unit-Geschäft gehalten werden.

Mittel- bis langfristig sollen sich die Investitionen in junge Geschäftsbereiche bezahlt machen. Intelligente Mobilitätslösungen werden notwendig sein, um mit dem zunehmenden Verkehr umzugehen. Daher erwartet sich das Management von vernetzten Fahrzeugen und den diversen Anwendungen im Bereich Smart Urban Mobility signifikante Wachstumsimpulse. Hier werden bestehende Lösungen eine Rolle spielen, aber auch zahlreiche neue Anwendungen zum Einsatz kommen. Damit können auch zusätzliche Kundengruppen wie Serviceanbieter oder Endnutzer verstärkt angesprochen werden.



Angebot für Kunden: Maut.

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

Mehr als eine Milliarde Fahrzeuge im Einsatz, weltweit.

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 und anderen 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 mit fortschrittlichen Verkehrsmanagement-Systemen kombiniert werden. Die so ermöglichte Tarifierung der Infrastruktur in Echtzeit erlaubt eine Optimierung des Bedarfs- und Kapazitätsmanagements.

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 1980er-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 (Back Office) berechnet die Maut abhängig von der zurückgelegten Strecke, Tageszeit, Fahrzeugklasse (Gewicht, Fahrzeugantrieb, Emissionsklasse, Motorleistung), Anzahl der Fahrgäste, Verkehrssituation oder einer beliebigen Kombination dieser Parameter. Kapsch TrafficCom fungiert als One-Stop-Shop, der von den einzelnen Komponenten (z. B. On-Board Units, Transceiver, Sensoren für die Fahrzeugklassenerkennung), 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 und zunehmend konventionelle Mautstationen damit ersetzt. MLFF-Systeme 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, die vom aktuellen Verkehrsaufkommen abhängt.

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

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

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.

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.

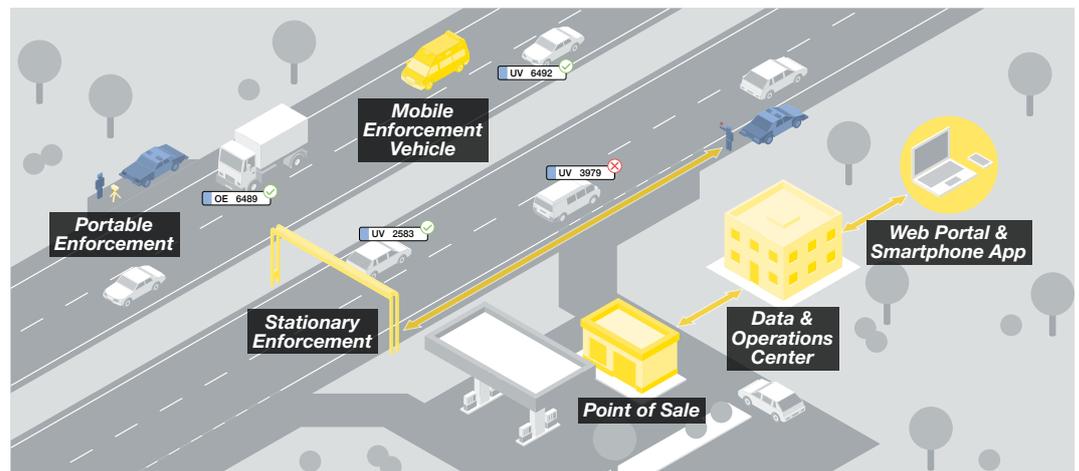
Im Unterschied zu Mautsystemen, die auf DSRC basieren, erfolgt die Ortung der On-Board Units in den Fahrzeugen mittels Satelliten. Die mautrelevanten Daten werden über Mobilfunk an das Zentralsystem gesendet. Sobald ein Fahrzeug in ein Gebiet einfährt, für das Maut gilt, wird das Gefährt automatisch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

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 abgeglichen. Dieser Prozess reduziert die Betriebskosten der Mautbehörde und bringt einen Mehrwert für die Fahrer.

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



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



Kapsch TrafficCom nutzt je nach Tarifplänen, rechtlichen Rahmenbedingungen und behördlichen Richtlinien ANPR, DSRC/RFID 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 müssen damit 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 der manuellen Einhebung der Maut durch Bar- oder Kartenzahlung bis hin zu Kombinationen mit elektronischen Mautsystemen.

Kapsch TrafficCom vertreibt über tolltickets bereits EETS-OBUs und wird EETS-Anbieter.

Mautdienste. In den verschiedenen europäischen Ländern existieren unterschiedliche Mautsysteme – für Pkws wie auch für Lkws. Die Konzerngesellschaft tolltickets (Deutschland) bietet Pkw-Fahrern ein One-Stop-Shop-Konzept, mit dem diese ihren Mautverpflichtungen bei Reisen durch mehrere Länder einfach nachkommen können. Darüber hinaus wurde tolltickets als Anbieter für den, vorerst auf die Lkw-Maut abzielenden, europäischen elektronischen Mautdienst (European Electronic Toll Service, EETS) registriert. Heute zahlen Straßenbenutzer in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten ihre Maut an die jeweiligen lokalen Mauterheber. Dafür muss ein international operierender Lkw mit einer eigenen On-Board Unit (OBU) für jedes Land, dessen Straßen er befährt, ausgerüstet werden. In Zukunft werden nur mehr ein Vertrag mit einem EETS-Anbieter und eine einzige OBU erforderlich sein. Der EETS ergänzt damit die nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten.

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

Ausgewählte Referenzen.

Mehrspur-Fließverkehr (MLFF):

- > Landesweite Mautsysteme in Österreich, Polen, der Schweiz, 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 und zentrale OBU-Managementeinrichtung)

Stadtmaut: Bologna (Italien), Singapur

Mautstationen: Portfolio von Mautstationen (Errichtung, technischer Betrieb), in Brasilien und Chile

Komponenten: Lieferant für E-ZPass® (USA)

Angebot für Kunden: Verkehrsmanagement.



Mit fortschreitender Urbanisierung erfordert der zunehmende Stadtverkehr eine effiziente Verwaltung.

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.

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

Kontrollierte Spuren. Die zunehmende Überlastung der Straßen ist ein wichtiges Thema in dicht besiedelten Gebieten. Das Konzept der kontrollierten Spuren hilft bei der Reduktion von Staus und dem Senken der CO₂-Emissionen, indem auf speziellen Fahrspuren Fahrzeugen mit mehreren Insassen priorisiert werden (HOV-Fahrspuren) oder sich die Höhe der Maut an das aktuelle Verkehrsaufkommen anpasst (HOT-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.

Das Unternehmen verfügt über zwei leistungsstarke Software-Lösungen für das Verkehrsmanagement:

- > DYNAC® wird bei Autobahnen, Mautstraßen, Tunneln, Brücken, kontrollierten Spuren und reversiblen Fahrspuren eingesetzt. Mit dieser Lösung lassen sich Verkehr, Sicherheit und Anlagenmanagement einfach überwachen und kontrollieren.
- > EcoTrafiX™ ist eine webbasierte, integrierte Mobilitätsmanagement-Plattform, die primär für städtische Anforderungen konzipiert wurde. Sie umfasst die zentrale Verkehrssignalsteuerung ebenso, wie behördenübergreifendes/multimodales Mobilitätsmanagement.

Beide Lösungen arbeiten in Echtzeit. Sie haben ein modulares Design, wodurch sie skalierbar sind und das ermöglicht, die Software für verschiedenste ITS-Anwendungen einzusetzen.

DYNAC@:

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

DYNAC@.

Allgemein. 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.

Incident Response Manager. Dieses 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.

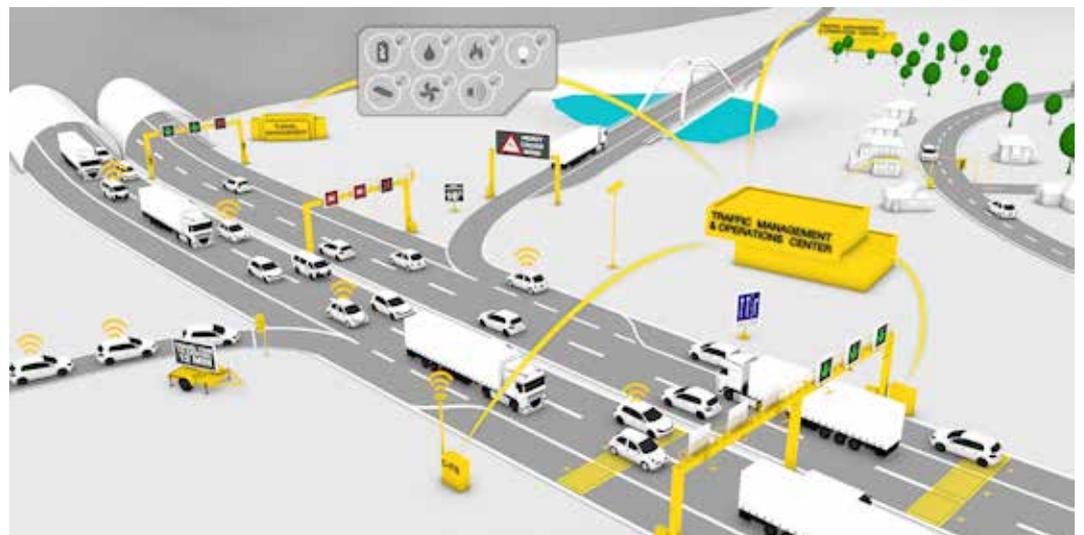
Active Traffic Management. Dieses DYNAC@-Modul kann Verkehrsregelungseinrichtungen wie Fahrspuranzeigen und Wechselverkehrszeichen auf Grundlage aktueller oder voraussichtlicher Bedingungen automatisch anpassen. DYNAC@ eignet sich auch für reversible Fahrspuren mit beweglichen Mittelbarrieren oder Standstreifen, 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 Vorfallort geschickt werden kann. Das DYNAC@-Tunnel-Incident-Management-Programm sorgt für effiziente Abläufe bei Verkehrs- und Notfallsituationen speziell in Tunneln. Es umfasst:

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

Integration in Mautsysteme. Verkehrsmanagement-Lösungen auf Basis von DYNAC@ können in das Zentralsystem eines Mautsystems integriert werden. Dies kann beispielsweise für die HOT-Fahrspuren genutzt werden.



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

EcoTrafIX™.

Die EcoTrafIX™-Software-Suite bietet eine umfassende Lösung für urbane Mobilitätszentralen, indem die webbasierte Software-Plattform die Anbindung und Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Mobilitätszentralen und deren Stakeholdern vorantreibt. Damit werden Multimodalität und behördenübergreifende Systeme Realität. Mit der EcoTrafIX™-Plattform lassen sich sowohl einfache Verkehrsmanagement-Aufgaben erledigen – wie die Steuerung der Verkehrssignale und des Verkehrsflusses – als auch komplexe und anspruchsvolle multimodale Systeme abbilden. Dabei werden alle Transportmittel verbunden und mit Hilfe eines System zur Entscheidungsunterstützung integriert betrieben.

EcoTrafIX™ im Bereich städtische Verkehrskontrolle:

- > Von Verkehrsüberwachung zu festgelegten Uhrzeiten hin zu adaptiver Verkehrsüberwachung basierend auf Echtzeit-Verkehrsinformationen;
- > Eine globale Lösung, die an lokale Gegebenheiten angepasst werden kann;
- > Maximale Sicherheit durch Störfall-Management;
- > Zusätzliche Intelligenz für das Verkehrskontrollzentrum
 - > Nächste Generation der adaptiven Ampelsteuerung;
 - > Vorrang für den öffentlichen Verkehr;
 - > Verkehrsprognosen und System zur Entscheidungsunterstützung durch maschinelles Lernen und Echtzeit-Verkehrsinformationen.

EcoTrafIX™ im Bereich integriertes Mobilitätsmanagement:

- > Behördenübergreifende Zusammenarbeit und Koordination;
- > Antrieb für multimodale Mobilität und öffentlichen Verkehr;
- > Behördenübergreifendes Management von Störfällen ebenso wie vom Tagesgeschäft;
- > System zur Entscheidungsunterstützung, Modellierung und Simulation für Echtzeitreaktionen auf komplexe Situationen;
- > Integrationsplattform für verschiedene Systeme aus unterschiedlichen Bereichen (zum Beispiel Straßenverkehr, Öffentliche Verkehrsmittel, Parken, Umwelt).

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 Verkehrsmanagement sind öffentliche Einrichtungen, Kommunen und Konzessionäre.

Ausgewählte Referenzen.

Autobahnen (DYNAC®):

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

Kontrollierte Spuren (DYNAC®):

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

Kontrollierte Spuren in Kombination mit Maut (DYNAC®):

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

Brücken und Tunnel (DYNAC®):

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

Städte (EcoTrafIX™):

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

Angebot für Kunden: Verkehrssicherheit.

Technologien, um Gefahren zu erkennen und Verkehrsregeln durchzusetzen.

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.

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 (Back Office) 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
- > Verkehrskontrolle (punktuell und an längeren Streckenabschnitten)
- > Ampelüberwachung
- > Geschwindigkeitsüberwachung
- > Gewichtskontrolle von Fahrzeugen bei voller Fahrtgeschwindigkeit (Weigh-in-Motion)
- > Integration in eine umfassende Zentralsystem-Lösung

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

Ausgewählte Referenzen.

Verkehrsüberwachung:

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



Angebot für Kunden: Smart Urban Mobility.

Zunehmende Staus und Emissionen, höhere Transportkosten sowie geringere Verkehrssicherheit sind die Konsequenzen von wachsenden Städten. Die Lösungen von Kapsch TrafficCom sprechen diese und damit verbundene Herausforderungen an. Dabei werden Daten und Technologie genutzt, damit eine nachhaltige städtische Mobilität zumindest in drei wichtigen Bereichen realisiert werden kann.

Bis zu 40 % des Verkehrs entfallen in Innenstädten auf die Parkplatzsuche.

In der Stadt: Weg vom eigenen Auto und hin zu MaaS.

Parken. Das Suchen nach einem Parkplatz ist eine Hauptursache städtischen Verkehrs. In Innenstädten kann die Parkplatzsuche bis zu 40 % des Verkehrsaufkommens ausmachen. Intelligente Lösungen, die Verkehrsteilnehmer schnell zum nächsten freien Parkplatz führen, können die Staus in Städten deutlich reduzieren.

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

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

Das Angebot von Kapsch TrafficCom.

Intelligente Parklösungen.

Die US-Tochtergesellschaft Streetline entwickelte eine 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.

Die speziell entwickelte Sensortechnik von Streetline erkennt geparkte Fahrzeuge. Die so gewonnenen Informationen werden mit einem ausgefeilten, selbstlernenden Algorithmus, der auf eine umfassende Datenbank zugreift, kombiniert. Sie umfasst Informationen zu mehr als 500 Millionen Parkvorgängen und zur Parkplatzbelegung (Parkdauer, Häufigkeit der Neubelegung sowie Parkzeitüberschreitungen). Diese Rohdaten werden von der Sensortechnik von Streetline gesammelt und mit Hilfe eines proprietären Algorithmus „intelligent“ gemacht. Aufbauend auf die hoch präzisen Informationen zu den aktuell verfügbaren Parkplätzen, bietet Streetline die folgenden intelligenten Parklösungen an:

- > **Parkleitsystem.** Die Parker™-App führt Autofahrer zu Häuserblocks, wo mit +95 % Wahrscheinlichkeit ein freier Parkplatz zu finden ist. Die App ist bei drei großen Betreibern von mobilen Zahlungslösungen (PayBy-Phone, Park Mobile und Passport) integriert, damit Autofahrer darüber ihre Parkgebühren bezahlen können.
- > **Parkraumbewirtschaftung.** Die in Echtzeit erfassten Daten werden über Smartphone- und Online-Anwendungen (digitale Anzeigetafeln, Websites, Apps) den Nutzern zur Verfügung gestellt.
- > **Analyse.** Umfassende Möglichkeiten zur Echtzeitanalyse der Parkplatzsituation in definierten Gebieten.

Kundengruppen im Bereich intelligente Parklösungen sind Städte, Autofahrer, und weitere Parkraumbetreiber, Unternehmen, Universitäten, Spitäler usw.

Intermodal = Verwendung verschiedener Verkehrsmittel.

Intermodale Mobilität.

Die österreichische Tochtergesellschaft Fluidtime 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 (zum Beispiel öffentlicher Verkehrsmittel, Car-Sharing, Bike-Sharing, Taxis) zu planen, zu buchen und zu bezahlen.

Die Fluidtime-Plattform greift dabei auf Echtzeitdaten der Verkehrsbetriebe zu (z. B. Fahrplandaten, Verfügbarkeitsdaten 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 (zum Beispiel Buchung und Bezahlung)

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

Zugangsregelungen.

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

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

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

Die wichtigsten Kundengruppen in diesem Bereich sind Stadtverwaltungen.

Ausgewählte Referenzen.

Intelligente Parklösungen:

- > Los Angeles, CA, USA: Mehr als 6.000 Straßenparkplätze in Hollywood, Venice und Stadtzentrum
- > Oakland, CA, USA: Mehr als 10.000 Straßenparkplätze stadtweit
- > Sarasota, FL, USA: Mehr als 1.500 Straßenparkplätze in St. Armands, Southside Village und Stadtzentrum
- > Scottsdale, AZ, USA: Rund 850 Straßenparkplätze in Old Town

Intermodale Mobilität:

- > Finnland: Pilotprojekt, das die öffentlichen Verkehrsmittel Helsinkis mit von der Stadt subventionierten Beförderungsdiensten (z. B. Schulfahrdienste, Transporte für ältere Personen) verbindet. Reisende können für kurze Wegstrecken die Fahrt mit so einem Dienst über eine App buchen.
- > 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

Städtische Zugangsregelung:

- > Italien: Bologna, Bozen, Neapel, Piacenza, Rom, Turin



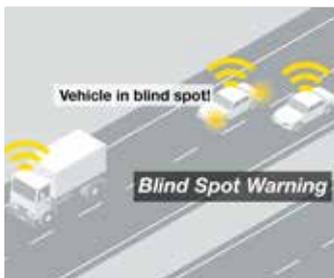
Vernetzte Fahrzeuge erhöhen Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

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.

EU und USA treiben V2X voran.

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.

Geschäftsfelder für Kapsch TrafficCom.



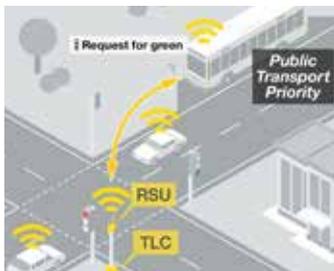
Kapsch TrafficCom sieht sich in diesem Bereich sowohl als Entwickler und Produzent von Komponenten als auch als Systemanbieter. Das Unternehmen entwickelt und produziert neben den notwendigen Hardwarekomponenten für Fahrzeuge auch Kernkomponenten für die straßenseitige Infrastruktur. Der dazugehörige 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), Infrastrukturbetreiber sowie andere Industrien mit Fahrzeugbezug.

Anwendungsbeispiele.

Active Safety. Das bedeutet, dass Fahrzeuge die von ihnen gesammelten Informationen zur Verkehrssituation, zum Zustand der Straßen usw. mit ihrem Umfeld teilen und gleichzeitig derartige Daten auch von anderen Gefährten oder Verkehrsinfrastruktur empfangen. Basierend auf den verfügbaren Informationen passt das Fahrzeug die Parameter zugunsten erhöhter Verkehrssicherheit an.



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

Forschung und Entwicklung.

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

Solution Centers.

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

Solution Centers und Corporate Technology.



Corporate Technology.

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

Kapsch TrafficCom unterhält bedeutende Entwicklungsstandorte in Österreich, Schweden, Argentinien, den USA, Kanada und Spanien. Weitere Entwicklungsressourcen liegen in Italien, Südafrika und Chile. Mit Stand 31. März 2018 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 761 Ingenieure (Vorjahr: 714), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2017/18 betragen rund EUR 103,0 Mio. (Vorjahr: rund EUR 85,4 Mio.), das entspricht rund 15 % (Vorjahr: rund 13 %) des Konzernumsatzes. Die Entwicklungsaufwendungen teilen sich wie folgt auf:

- > Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 59,8 Mio. (Vorjahr: EUR 44,2 Mio.),
- > Aufwendungen für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betragen in Summe EUR 43,3 Mio. (Vorjahr: EUR 41,1 Mio.).

Entwicklungsaufwendungen in Höhe von rund 15 % des Konzernumsatzes.

Ausgewählte Highlights 2017/18.

Kapsch TrafficCom hat eine Initiative zur Erfassung technischer Synergien zwischen den vorhandenen MLFF-Mautlösungen (Multi-Lane Free-Flow) gestartet. Ziel ist es, ein gemeinsames Gerüst zu schaffen, das für bessere Reaktionsfähigkeit bei der Umsetzung sorgt und größere Flexibilität bei der Zuteilung von Ressourcen erlaubt. Dadurch wird auch die progressive Modernisierung und Harmonisierung der wichtigsten Softwarekomponenten gewährleistet. Unter anderem haben diese Maßnahmen auch dafür gesorgt, dass Kapsch TrafficCom das österreichische Lkw-Mautsystem (GO Maut 2.0) zu einem äußerst wettbewerbsfähigen Preis liefern konnte. Parallel dazu begann die Integration von RFID-Produkten in bestehende MLFF-Lösungen. Damit sollte die Marktposition des Unternehmens in Ländern gestärkt werden, in denen RFID eingesetzt wird.

Kapsch TrafficComs neueste Generation von Fahrzeug-Klassifikationssystemen wurde weiter optimiert und ist nun in alle Produktlinien der Gruppe integriert.

Die Plattform für satellitengestützten Mautsysteme wurde erweitert und unterstützt nun auch den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS).

Kapsch TrafficCom verfügt mit DYNAC® und EcoTrafiX™ über zwei Softwarelösungen für Verkehrsmanagement. DYNAC® wird primär auf Autobahnen, Brücken und in Tunneln eingesetzt, EcoTrafiX™ im urbanen Umfeld. Das Unternehmen hat damit begonnen, beide Softwarelösungen zu kombinieren, um eine erstklassige Lösung anbieten zu können, die alle Aspekte des Verkehrsmanagements von der Autobahn bis zur Stadt umfasst. Durch die auf einheitlicher Technologie basierende Nutzerschnittstelle in Verbindung mit den nach neuestem Kenntnisstand durchgeführten Verbesserungen der Architektur kann die Lösung in allen Märkten, in denen Kapsch TrafficCom im Bereich Verkehrsmanagement tätig ist, effizient und ökonomisch eingesetzt werden.

Das Urban Traffic and Mobility Solution Center konzentrierte sich auch weiterhin auf die Weiterentwicklung der EcoTrafiX™-Plattform sowie die Integration neuer Technologien. Das beinhaltet den Übergang zur neuen Nutzer-

schnittstellentechnologie (HTML5), was für höhere Kompatibilität, mehr Nutzerfreundlichkeit und Flexibilität sorgt. Dadurch wird ein neues Nutzererlebnis ermöglicht und die Entwicklung Cloud-basierter Lösungen vereinfacht. Neuere Entwicklungen im Bereich der urbanen Mobilität umfassen die Optimierung von Verkehrsadern und den Einsatz von maschinellem Lernen für die Verkehrsvorhersage. Ein weiterentwickelter EcoTrafiX™ Controller zur Montage auf Masten wurde nach UTMC-Standard (Urban Traffic Management and Control) implementiert.

Kapsch TrafficCom hat eine neue Version des Maut-Zentralsystems herausgebracht. Sie basiert auf einer Technologieplattform, die eine flexible und effiziente Anpassung an kundenspezifische Anforderungen ermöglicht.

Das Fluidtime-Team hat die Entwicklung der MaaS-Plattform (Mobility as a Service, Mobilität als Dienstleistung) weiter vorangetrieben. Städte und andere Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen können den Endanwendern damit integrierte Mobilitätsdienste über eine Smartphone-App anbieten.

2017/18 wurden bedeutende Anstrengungen unternommen, um die Software-Entwicklung durch die Harmonisierung von Werkzeugen und Entwicklungsumgebungen zu modernisieren. Das ermöglicht nun unter anderem das weltweite Teilen bestehender Softwarekomponenten und die Nutzung einer Cloud-Infrastruktur für die Entwicklung Cloud-basierter Applikationen. Diese Initiative wird durch beständige Integration, globalen Austausch, die Wiederverwendung von Assets, kürzere Markteinführungszeiten und eine konsistentere Qualitätssicherung zu mehr Effizienz führen.

Patente.

Fokussierte Patentstrategie:

- > Patent Monitoring
- > Handlungsfreiheit
- > Verbesserte Marktkenntnisse

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 optimierte Kapsch TrafficCom das Patentportfolio weiter, indem sich das Unternehmen auf Bereiche hoher strategischer Bedeutung fokussierte. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 197 Patentfamilien mit mehr als 1.443 Einzelpatenten. Im letzten Wirtschaftsjahr wurden vier neue Patentfamilien im Mautbereich zur Anmeldung eingereicht.

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

F&E-Zusammenarbeit.

Forschungsstrategie:

Erhöhung der Finanzierung von Projekten in strategisch bedeutenden Themenbereichen

Im Bereich der vernetzten Fahrzeuge wurde das EU-Projekt C-Roads Spain in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern und Forschungseinrichtungen gestartet. Die C-Roads-Plattform ist eine gemeinsame Initiative der europäischen Mitgliedstaaten und Straßenbetreibern zum Testen und Erproben von C-ITS-Services (Cooperative Intelligent Transportation Systems, vernetzte intelligente Verkehrssysteme) im Hinblick auf die grenzübergreifende Harmonisierung und Interoperabilität. Das Ziel des Projekts ist es, verschiedene C-ITS-Dienste auf Basis von Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation (Vehicle-to-Vehicle, V2V) und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation (Vehicle-to-Infrastructure, V2I) zu demonstrieren. Dafür werden landesweit an fünf verschiedenen strategischen Straßenabschnitten Pilotstellungen für C-ITS-Dienste wie beispielsweise Notbremswarnung, Baustellenwarnung oder Wetterinformationen vorgeführt. Mit diesem Projekt und weiteren Aktivitäten erweist sich Kapsch TrafficCom einmal mehr als Pionier für die C-ITS-Implementierung in den USA und in Europa.

Um die Zukunft der Mobilitätsdienstleistungen zu gestalten, arbeitet Kapsch TrafficCom mit Fluidtime an einem EU-Forschungsprojekt mit dem Schwerpunkt auf dynamischer Maut und intermodalen Routen. Pilotprojekte sind für Portugal, Großbritannien und Slowenien geplant.

2017/18 wurde das Nordic Way Project abgeschlossen – ein mehrjähriges, EU-finanziertes Kooperationsprojekt. Gemeinsam mit Straßenbetreibern und Automobilherstellern wurde die hybride und interoperable V2X-Kommunikation zwischen ITS-G5 und dem zukünftigen Mobilfunkstandard 5G erforscht. Die Aufgabe von Kapsch TrafficCom bestand darin, entsprechende Kommunikations-Hardware bereitzustellen und interoperable C-ITS-Dienste zu demonstrieren.

Im Bereich der Spitzenforschung arbeitet Kapsch TrafficCom mit der Fachhochschule Technikum Wien (Josef Ressel Zentrum) zusammen, um Algorithmen zur Verbesserung der Sicherheit von eingebetteten Computersystemen zu evaluieren und zu entwickeln. Außerdem arbeitet Kapsch TrafficCom gemeinsam mit dem AIT Austrian Institute of Technology und JOANNEUM RESEARCH an neuen Methoden und Algorithmen, die das Video-Produktportfolio des Unternehmens verbessern. Weitere Forschungszusammenarbeiten laufen mit der TU München, der Universität Lund und der Chalmers University of Technology.

Kapitalmarkt.

ISIN: AT000KAPSCH9

Börsenkürzel: KTCG

Reuters: KTCG.VI

Bloomberg: KTCG AV



Seit 2009 im VÖNIX Nachhaltigkeitsindex.

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

Aktie und Aktionärsstruktur.

Basisinformationen zur Aktie.

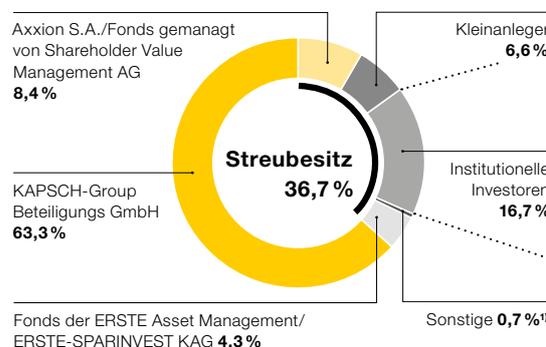
Die Aktien von Kapsch TrafficCom notieren seit dem Börsengang der Gesellschaft am 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse. Zudem sind die Wertpapiere unter anderem im ATX Global Players, im ATX Family und im österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX enthalten.

Aktionärsstruktur.

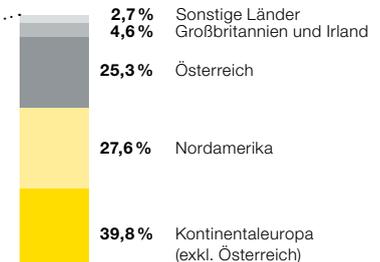
Im März 2018 waren 63,3% der Aktien des Unternehmens im Besitz des Kernaktionärs, der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. Der Streubesitz betrug 36,7%. Die gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien liegt weiterhin bei 13 Millionen.

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält 63,3% und ist somit Kernaktionär.

Aktionärsstruktur.



Institutionelle Anleger nach Regionen.



¹⁾ Handelspositionen und nicht identifizierbare Aktionäre.

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

Streubesitz. Der Streubesitz von 36,7% setzt sich zusammen sowohl aus größeren Aktienbeständen, die von Fonds gehalten werden, als auch aus Aktien im Besitz von institutionellen Investoren (16,7%), Kleinanlegern (6,6%) sowie Sonstigen (0,7%).

Axxion S.A. (Luxemburg) ist die Managementgesellschaft des „Frankfurter Aktienfonds für Stiftungen“, der ein Aktienpaket von 8,4% hält. Die Shareholder Value Management AG (Deutschland) agiert als Anlageberater des Fonds. Investmentfonds der Erste Asset Management und ihrer Tochtergesellschaft ERSTE-SPARINVEST Kapitalanlagegesellschaft halten zusammen 4,3% der Aktien.

65,1% der von institutionellen Investoren gehaltenen Anteile werden von Anlegern aus Kontinentaleuropa (darunter 25,3% aus Österreich) gehalten. Auf Anleger aus Nordamerika entfallen 27,6%, auf jene aus UK und Irland 4,6% und auf Investoren aus sonstigen Ländern 2,7%.

Aktienkursentwicklung.

Marktkapitalisierung am 29. März 2018 in Höhe von EUR 517,4 Mio.

Kursverlauf 2017/18.

Die Schlusskurse der Aktie im Wirtschaftsjahr 2017/18 bewegten sich zwischen EUR 39,80 und EUR 50,00.

Im ersten Quartal konnte der positive Trend des letzten Jahres fortgesetzt werden. Die Aktie eröffnete am 3. April 2017 bei EUR 41,82 und beendete das Quartal bei EUR 46,8. Am 16. August erreichte der Kurs den Höchstwert in der Berichtsperiode von EUR 50,70 (intraday). Nach Bekanntgabe der durchwachsenen Ergebnisse für das erste Quartal und Bereinigung des Kurses um die Dividendenzahlung in Höhe von EUR 1,50 je Aktie (am Ex-Tag) schloss die Aktie zum Halbjahr bei EUR 45,10.

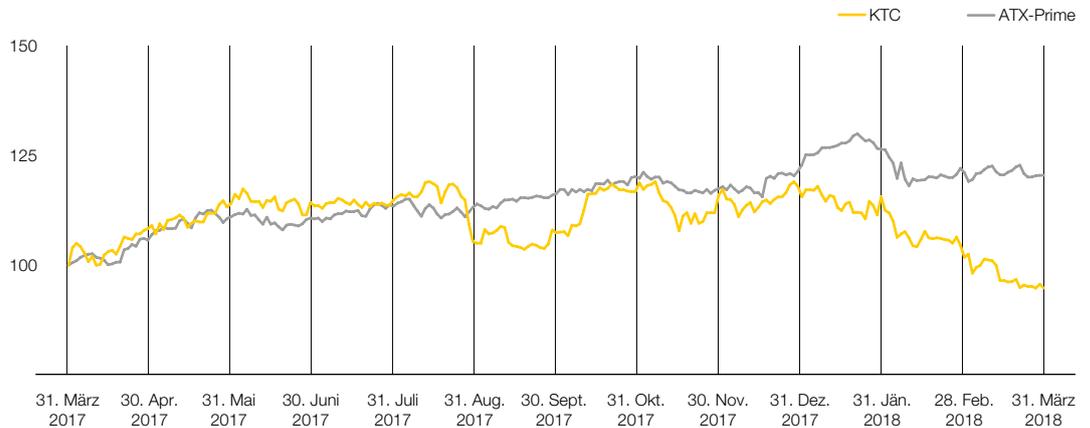
Danach legte der Kurs wieder zu und erreichte Ende Dezember 2017 einen Wert von EUR 49,95. Aus kurstechnischen Gründen (die Aktie scheiterte mehrfach am Widerstand bei EUR 50,00) sowie infolge des Stopps der Mautausschreibung in Polen im Jänner verlor der Kurs in den letzten drei Monaten des Wirtschaftsjahres und schloss am 28. März bei EUR 39,80. An diesem Tag war auch der Tiefstwert von EUR 38,50 (intraday) zu verzeichnen.

Die Kapsch TrafficCom Aktie verlor 2017/18 5,2% und entwickelte sich um 25,6 Prozentpunkte schlechter als der ATX-Prime.

Aktienkurs im Wirtschaftsjahr 2017/18: -5,2%.

Benchmark hat sich um 25,6 Prozentpunkte besser entwickelt.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX-Prime.



Aktienkennzahlen (in EUR)	2016/17	2017/18
Ergebnis je Aktie	3,35	2,21
Dividende je Aktie	1,50	1,50 ¹⁾
Höchstkurs (intraday)	42,00	50,70
Tiefstkurs (intraday)	27,20	38,50
Schlusskurs 31. März	42,00	39,80
Entwicklung der Aktie	40,9%	-5,2%
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	10.967	19.545

¹⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung

Betreuung der Aktie.

Analysten.

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

- > Erste Group Bank
- > Kepler Cheuvreux
- > MATELAN Research
- > ODDO BHF
- > Raiffeisen Centrobank

Liquiditätsanbieter.

Die jährliche Ausschreibung der Funktionen des „Specialist“ und der „Market Maker“ brachte 2018 keine Änderungen zum Vorjahr.

- > Specialist: Baader Bank
- > Als Market Maker fungieren unter anderem: Erste Group Bank, Kepler Cheuvreux, ODDO SEYDLER BANK, Raiffeisen Centrobank

Investor-Relations-Aktivitäten im Wirtschaftsjahr 2017/18.

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

- > Investorenkonferenzen und Roadshows: Amsterdam, Brüssel, Frankfurt (3), London, Lyon, Madrid, Stegersbach, Warschau (2), Zürich
- > 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.

Im Rahmen des Relaunches der Kapsch Website wurde auch der Bereich „Investor Relations“ von Kapsch TrafficCom überarbeitet. Neben dem neuen Erscheinungsbild wurden unter anderem die Investor-Relations-Startseite neu strukturiert und ein Download-Center eingerichtet, wo zahlreiche Materialien – auch aus vergangenen Perioden – zum Download zur Verfügung stehen.

Dividendenpolitik.

Dividendenpolitik: Mindestens
> 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 2017/18.

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

Kontakt für Investoren.

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



Die Challenge von Coenie Vermaak.

Kunde: SANRAL

*Lösung: Mehrspur-Fließverkehr
elektronische Mauteinhebung*

Kapschs hundertprozentige Tochtergesellschaft Electronic Toll Collection Pty Ltd (ETC) wurde gegründet, um die Technologie-, Finanzverwaltungs- und Kundendienst-Präsenz des DSRC-Tag-basierten e-Toll-Projekts für SANRAL, Südafrikas nationale Straßenagentur, zu verwalten. Das Projekt wurde am 3. Dezember 2013 in Betrieb genommen, und die Leistungen von ETC haben die ursprünglichen Geschäftspläne weit über-

troffen. Zu den bemerkenswerten Erfolgen zählt die Inbetriebnahme des gesamten Gauteng Open Road Tolling-Systems; die beiden Gauteng Asset Replacement-Projekte; Inbetriebnahme von elektronischen Straßenbenutzungsgebühren; Durchführung von Dispensationen zu 30 freien Passagen für Verkehrsteilnehmer; und nahtlose Implementierung des ACI-Netzwerks.

Kapsch TrafficCom

Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht.

YOU

Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht.

Grundlagen.

**Kapsch TrafficCom
erklärt die freiwillige
Selbstverpflichtung zum
Österreichischen Corporate
Governance Kodex in der
Fassung vom Jänner 2018.**

Österreichischer Corporate Governance Kodex (ÖCGK).

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

Die Regeln des ÖCGK unterteilen sich in drei Kategorien:

- > L-Regel (Legal Requirement): Regel, die auf zwingenden Rechtsvorschriften beruht,
- > C-Regel (Comply or Explain): Regel, bei der ein Abweichen zu erklären und zu begründen ist, und
- > R-Regel (Recommendation): Regel mit Empfehlungscharakter, 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 2018 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2017/18 mit folgenden Erklärungen inhaltlich alle geforderten Bestimmungen des ÖCGK in der Fassung vom Jänner 2018:

- > C-Regel 27 – Die gewinnabhängige variable Vergütungskomponente von Herrn Laux und Herrn Lewald richtet sich nach der 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.

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	Vertriebsregionen: Europa-Mittlerer Osten-Afrika, Süd- und Zentralamerika, Ozeanien-Südostasien sowie Supply Chain Management, Produktion & Logistik	1962	2010	2019
Alexander Lewald Mitglied, Chief Technology Officer	Forschung & Entwicklung sowie die Solution Centers: 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 entsandt. Er ist seit:

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

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

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

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

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

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

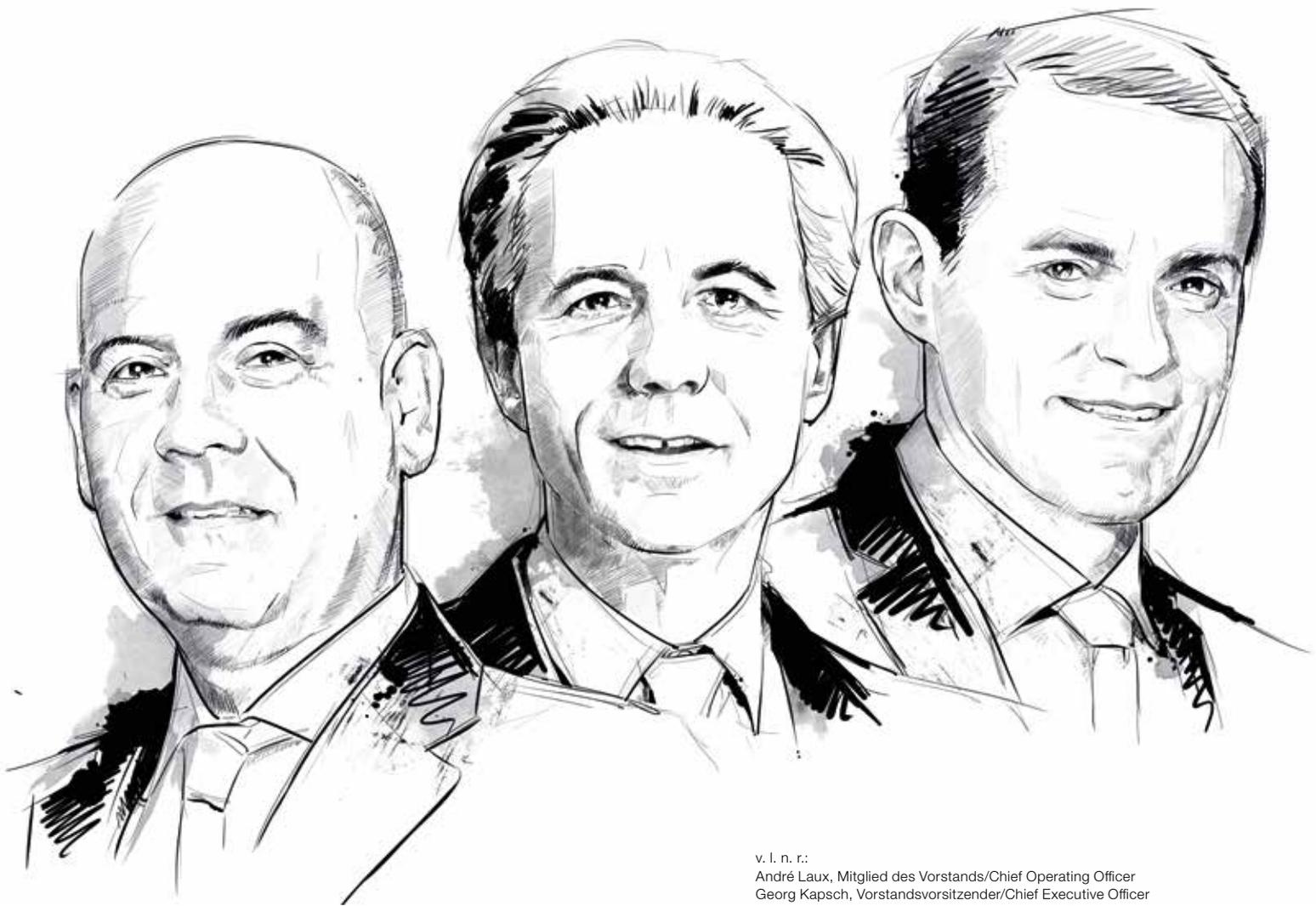
Außerhalb der Kapsch TrafficCom Group ist André Laux Aufsichtsrat der Kapsch BusinessCom AG.

Dr. Alexander Lewald 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.



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

Bezüge Vorstand.

In TEUR	Gesamt 2016/17	Fix 2017/18 (und in % der Gesamtvergütung)		Variabel 2017/18 (und in % der Gesamtvergütung)		Gesamt 2017/18
Georg Kapsch	1.060	668	59 %	467	41 %	1.135
André Laux	670	439	74 %	150	26 %	589
Alexander Lewald	444	381	72 %	150	28 %	531
Summe	2.175	1.488	66 %	767	34 %	2.255

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 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 der Kapsch TrafficCom AG existiert ein finanzieller Leistungsanreiz, der auf die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und 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.

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 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 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 Mitarbeiterinnen und 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 ¹⁾	Mitglied	1968	2011	2018
Harald Sommerer	Mitglied	1967	2013	2019
Christian Windisch	Mitglied ²⁾	1963	2002	–
Martin Gartler	Mitglied ²⁾	1970	2015	–

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

²⁾ 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.

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

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

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

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 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. Harald Sommerer ist stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der börsennotierten VARTA AG. Darüber hinaus übt keine der oben genannten Personen Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in anderen börsennotierten Gesellschaften aus.

Der Aufsichtsrat hielt im Wirtschaftsjahr 2017/18 (vom 1. April 2017 bis 31. März 2018) neben der konstituierenden Sitzung weitere fünf 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:

- > Prüfungsausschuss
- > Ausschuss für
Vorstandsangelegenheiten
(Vergütungsausschuss)

Ausschüsse des Aufsichtsrats.

Der **Prüfungsausschuss** hat die in §92 Abs. 4 Aktiengesetz und Artikel 5 Abs. 4 der Verordnung EU/537/2014 aufgezählten Aufgaben und ist in diesem Umfang entscheidungsbefugt. Ihm obliegt die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, die Prüfung des konsolidierten Corporate-Governance-Berichts und des konsolidierten nichtfinanziellen Berichts, die Behandlung des Berichts über das Risikomanagement gemäß C-Regel 83 des ÖCGK, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers (inklusive Beurteilung und Billigung von Nichtprüfungsleistungen), die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung des Berichts an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrats für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) vor, 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 2017/18 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.

Der **Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss)** 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 (Vergütungsausschuss) hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr keine Sitzung ab.

Vergütung des Aufsichtsrats.

In TEUR	2016/17	2017/18
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 2017/18 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 Mitarbeiterinnen und 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.

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.

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

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

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 2017/18 keine zustimmungsbedürftigen Geschäfte gemäß § 95 Abs. 5 Ziffer 12 Aktiengesetz.

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

Georg Kapsch

(für den Vorstand)

Franz Semmernegg

(für den Aufsichtsrat)

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

An Aufsichtsratssitzungen nehmen in der Regel die Mitglieder des Vorstands teil. Gemeinsam wird offen über die Tagesordnungspunkte, 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.

Kapsch TrafficCom hat sich in den letzten Jahren zu einem global tätigen Unternehmen entwickelt. Das führte zu einer Verstärkung der Diversifikation in den verschiedensten Facetten.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wird bei den internen Trainingsprogrammen der Diversity-Thematik ein hoher Stellenwert beigemessen. Bedeutend ist, dass sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte damit auseinandersetzen, um ein geeignetes Verständnis für die Vielfalt aufzubauen und damit die Basis für reibungsloses Zusammenarbeiten zu schaffen. Da bei Kapsch TrafficCom oft internationale Projektteams gebildet werden, gibt es zudem spezielle Programme zu interkulturellem Management.

Ein Schwerpunkt im Bereich Diversity ist auch die Zusammenarbeit zwischen Männern und Frauen. Verschiedene Maßnahmen zur Frauenförderung im Konzern (erläutert im konsolidierten nichtfinanziellen Bericht von Kapsch TrafficCom) sollen dazu führen, dass immer mehr Führungsfunktionen mit Frauen besetzt werden.

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr war kein Mandat eines Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieds neu zu besetzen. Mit der Hauptversammlung 2018 wird das Aufsichtsratsmandat von Frau Kauper auslaufen. Der Aufsichtsrat wird der Hauptversammlung die Wiederwahl von Frau Kauper für eine Periode von neuerlich drei Jahren vorschlagen.

Die gesetzliche Frauenquote für Frauen im Aufsichtsrat ist bei der Kapsch TrafficCom AG nicht anzuwenden (da weniger als 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt und weniger als sechs Kapitalvertreter im Aufsichtsrat sind). Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr setzte sich der Aufsichtsrat aus Frau Sabine Kauper und drei männlichen Kapitalvertretern zusammen. 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 (zum Beispiel Fertigungsleitung der Kapsch Components GmbH & Co KG und Leitung Finanzen der Region APAC) tätig.

Externe Evaluierung.

Der vorliegende konsolidierte Corporate-Governance-Bericht wurde nicht extern geprüft. Der Corporate-Governance-Bericht 2016/17 wurde extern evaluiert, wobei es keine Beanstandungen gab.

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2017 bis 31. März 2018 insgesamt fünf Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Aufsichtsrat wurde darüber hinaus vom Vorstand laufend schriftlich und mündlich sowie in den 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 Vorstands laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrats 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 Aktiengesetz zustimmungsbedürftigen Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder mit Unternehmen, an denen ein Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, mit Ausnahme der im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführten Geschäfte.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss zum 31. März 2018 samt Lagebericht der Kapsch TrafficCom AG vom 4. Juni 2018 sowie der Konzernabschluss samt Konzernlagebericht vom 4. Juni 2018 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Aufsichtsrat prüfte diese Unterlagen gemäß § 96 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 2018 die Zahlung einer Dividende von EUR 1,50 pro Aktie für das Wirtschaftsjahr 2017/18 vorschlagen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2017 bis 31. März 2018 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 konsolidierten Corporate-Governance-Berichts, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers (inklusive Beurteilung und Billigung von Nichtprüfungsleistungen), die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung des Berichts an die Hauptversammlung, die Vorbereitung des Vorschlags für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-Systems. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten (Vergütungsausschuss) hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr keine Sitzung ab.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2017/18.

Wien, am 13. Juni 2018



Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Franz Semmernegg,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Kapsch TrafficCom

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht.

YOU

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht (§ 267a UGB).

Erläuterungen zum Bericht.

Aufgrund gesetzlicher Neuerungen (Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz, NaDiVeG) ist Kapsch TrafficCom für das Wirtschaftsjahr 2017/18 erstmals verpflichtet, einen jährlichen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a Unternehmensgesetzbuch (UGB) zu erstellen. Dieser hat jene Angaben zu enthalten, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Konzerns sowie der Auswirkungen seiner Tätigkeit erforderlich sind, und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung zu beziehen. Der konsolidierte nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den Vorgaben der „Global Reporting Initiative“ – GRI-Richtlinie G4 (Übereinstimmungsniveau: Kern) für Nachhaltigkeitsberichte.

Zur Vermeidung von Redundanzen verweist der Bericht bei Bedarf auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2017/18, den Konzernlagebericht 2017/18 und den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht für 2017/18. Ein separater nichtfinanzieller Bericht für die Kapsch TrafficCom AG gemäß § 243b UGB ist nicht zu erstellen.

Die angegebenen Kennzahlen sind in der Regel für Kapsch TrafficCom Group erhoben. Etwaige Abweichungen werden direkt bei den Kennzahlen erläutert.

Geschäftsmodell.

Die Kapsch TrafficCom AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Sitz des Unternehmens ist Am Europlatz 2, 1120 Wien, Österreich. Die Familie Kapsch besitzt indirekt 100 % der Anteile an der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, der Muttergesellschaft des Konzerns, die wiederum 63,3 % an der Kapsch TrafficCom AG hält. Die restlichen Anteile werden von privaten und institutionellen Investoren gehalten.

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

Kapsch TrafficCom hat Projekte in mehr als 50 Ländern umgesetzt und verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern (darunter Australien, Kanada, Österreich, Polen, Sambia, Schweden, Spanien, Südafrika, Tschechien, die USA und Weißrussland). Umfassende Informationen zu Konzernstruktur und Konsolidierungskreis können der gleichnamigen Erläuterung 1.2 zum Konzernabschluss entnommen werden. Die Liste der konsolidierten Gesellschaften befindet sich in Erläuterung 32 des Konzernabschlusses.

Auszeichnungen des Unternehmens für Nachhaltigkeitsaspekte.

Seit 2009 im österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX gelistet.



Jährlich seit 2014: Auszeichnung Beruf & Familie.



Kapsch Components wurde wie im vorigen Jahr abermals mit der ÖKOPROFIT-Auszeichnung der Stadt Wien geehrt.



Verweis. weiterführende Informationen:

- > Erläuterung 1 zum Konzernabschluss 2017/18

Verweis. Konzernstruktur und Konsolidierungskreis:

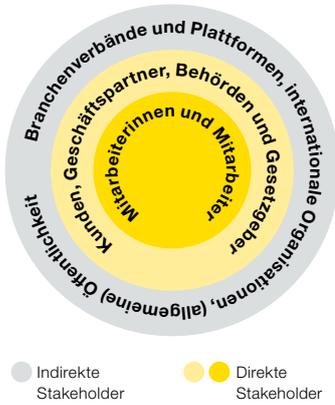
- > Erläuterung 1.2 zum Konzernabschluss 2017/18
- > Erläuterung 32 zum Konzernabschluss 2017/18

Fokus auf das Wesentliche.

Im Kontext ökologischer, sozialer und gesellschaftlicher Themen wurde vor zwei Jahren ein strukturierter Prozess zur Erfassung der Stakeholderperspektiven zu den für Kapsch TrafficCom wesentlichen Handlungsfeldern umgesetzt.

Zunächst wurden dazu sowohl das Management, als auch die Verantwortlichen wesentlicher funktioneller Geschäftsbereiche in strukturierten Interviews befragt, welche Stakeholdergruppen im Kontext der ökologischen, sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung und Nachhaltigkeit für Kapsch TrafficCom als wesentlich zu erachten sind. Die Stakeholdergruppen wurden auf Basis der Anzahl der Nennungen und aus Sicht des Managements priorisiert und bildeten die Basis für die weitere Analyse der wesentlichen Handlungsfelder.

Die für Kapsch TrafficCom im Kontext der ökologischen, sozialen und gesellschaftlichen Entwicklung relevantesten Stakeholdergruppen sind links dargestellt.



Um die Schwerpunkte und Maßnahmen des Nachhaltigkeitsmanagements an den wesentlichen Handlungsfeldern auszurichten, hat Kapsch TrafficCom entsprechend den Vorgaben der GRI-G4-Richtlinie im Jahr 2016 einen umfassenden Wesentlichkeitsprozess umgesetzt. Dabei wurden zur Identifizierung der wesentlichen Themen interne und externe Stakeholderperspektiven mittels strukturierter Interviews erhoben. Zum ersten Mal wurde die globale Kundenzufriedenheits-Befragung um zahlreiche Nachhaltigkeitsfragen ergänzt.

Basis bildete die Analyse branchenrelevanter Handlungsfelder und Nachhaltigkeitsanforderungen im Kerngeschäft. Eine Shortlist von ca. 20 Handlungsfeldern in den Kategorien Umweltschutz, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Gesellschaft und Governance wurde erarbeitet. Vertreter der wichtigsten Geschäfts- und Funktionseinheiten von Kapsch sowie relevante Stakeholder wie Kunden und Branchenorganisationen gaben dazu ihr Feedback und priorisierten die Handlungsfelder. In Summe konnten Interviews mit acht internen und zwei externen (AustriaTech, OECD ITS) Stakeholdern geführt und Feedback von 16 Kunden eingeholt werden. Zudem konnten im laufenden Stakeholderdialog bereits aus der Kapsch TrafficCom Organisation wertvolle Informationen und Erkenntnisse zur Nachhaltigkeit gewonnen werden. Diese ergänzten die Analyse.

Das Ergebnis des strukturierten Prozesses stellte die Auswahl von 15 Handlungsfeldern dar, allen voran: Produktinnovation, Klimaschutz, Mitarbeiterzufriedenheit, Ressourceneffizienz und Wissensmanagement. Die unten angeführte Übersicht visualisiert das Ergebnis. Ergänzungen können jederzeit bei Bedarf erfolgen.

Relativ hohe Priorität



Umwelt.

Mehr als ein Viertel des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen sind in Europa durch den Verkehrssektor verursacht, 20 % durch den Straßenverkehr. Weiters werden 64 % aller gefahrenen Kilometer heute im städtischen Umfeld verzeichnet. So entfällt beispielsweise in Wien 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.

Die Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom leisten einen aktiven Beitrag zur umwelt- und ressourcenschonenden Gestaltung von Verkehrssystemen. Im Segment Maut (Electronic Toll Collection, ETC) hilft das Unternehmen, die notwendigen Investitionen in Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Im Segment intelligente Verkehrslösungen (Intelligent Mobility Solutions, IMS) werden Technologien und Dienstleistungen zur Optimierung der Verkehrsströme und somit zum besseren Umgang mit dem zunehmenden Verkehrsvolumen angeboten.

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

Konzepte.

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

Leitfaden für nachhaltiges Produktdesign.

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

Zertifizierung.

Kapsch TrafficCom definiert ihre Prozesse in einem integrierten HSSEQ-Managementsystem (Health-Safety-Security-Environment-Quality). Die Basis dafür bilden Verbundzertifizierungen nach ISO 9001: Qualitätsmanagement (seit 2002), OHSAS 18001: Arbeitsschutzmanagement (seit 2005), ISO 14001: Umweltmanagement (seit 2005), ISO 27001: Informationssicherheit und ISO 20000 IT-Service-Management. Kapsch TrafficCom hat die erforderlichen Maßnahmen zur Absicherung der damit verbundenen Standards in den internen Prozessen verankert und kontrolliert diese laufend.

Die HSSEQ-Programme und -Ziele werden durch das Topmanagement einmal jährlich veröffentlicht. Der eingerichtete HSSEQ-Circle trifft sich einmal pro Quartal, um den Status der Ziele und Aktivitäten mit den Fachbereichen zu besprechen sowie Maßnahmen zu implementieren, die weitere Verbesserungen gewährleisten.

Kapsch TrafficCom führt ihre Key Performance Indicators im HSSEQ Management Report auf quartalsmäßiger Basis zusammen, wobei alle Unternehmensbereiche involviert sind. Darüber hinaus wird ein jährlicher Management Review Report erstellt, der dem Vorstand und dem Management als Bewertungsgrundlage des integrierten Managementsystems dient. Die Verantwortlichkeiten in allen Bereichen des HSSEQ-Systems sind klar geregelt. Für die als prioritär eingestufteten Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsagenda wurden während der letzten Jahre effektive Strukturen und Zuständigkeiten definiert.

Akkordiert werden alle diesbezüglichen Bemühungen von einem Nachhaltigkeitsbeauftragten, der direkt an den Vorstand berichtet. Mit dieser unmittelbaren Berichterstattung wird sichergestellt, dass die obersten Führungsorgane von Kapsch TrafficCom nicht nur in allen zentralen Fragestellungen der nachhaltigen Unternehmensführung eingebunden sind, sondern sich auch aktiv an deren Weiterentwicklung beteiligen können.

Die folgenden Konzerngesellschaften sind nach ISO 14001: Umweltmanagement zertifiziert: Kapsch TrafficCom AG (Konzernmutter, Österreich), Kapsch Components GmbH & Co KG (Österreich), Kapsch Telematic Services spol. s r.o. (Tschechien), Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U. (Spanien), Kapsch TrafficCom Arce Systemas S.A.U. (Spanien) und Kapsch TrafficCom AB (Schweden). Sie repräsentieren mehr als 60 % der Belegschaft in Europa.

Klimaschutz durch Energieeffizienz und sorgfältigen Einsatz von Hilfsstoffen.

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

Umweltschonende Beschaffung.

- > **Reduktion von Umwelteffekten bei vorgelagerten Prozessen sowie von Roh- und Hilfsstoffen.** Darauf wird bei Beschaffungsvorgängen – neben wirtschaftlichen und qualitätsrelevanten Aspekten – besonders Rücksicht genommen. Ein detaillierter Leitfaden dient als Entscheidungshilfe bei der Beschaffung und berücksichtigt insbesondere Eigenschaften wie Langlebigkeit, Recyclebarkeit und Reparaturfähigkeit.
- > **Lieferantenbeurteilung.** Kapsch TrafficCom beurteilt Lieferanten sukzessive hinsichtlich ihrer Konformität mit den ökologischen Beschaffungskriterien. Soweit es wirtschaftlich vertretbar ist, erhalten Lieferanten mit einem qualifizierten Umweltmanagement-System den Vorzug.
- > **Umgang mit gefährdenden oder schädlichen Stoffen.** Die Unternehmensgruppe vermeidet, wo möglich, den Einsatz von gesundheitsgefährdenden oder umweltschädlichen Arbeitsstoffen sowie von Produkten, die solche Stoffe enthalten. Zur Beurteilung des Gefahrenpotenzials werden Sicherheitsdatenblätter herangezogen. Auf die Beschaffung von Produkten und Rohstoffen, die nach Verarbeitung oder Verwendung als gefährliche Stoffe entsorgt werden müssten, wird nach Möglichkeit verzichtet.
- > **Transport.** Bei Massengütern ist der Transport mit der Bahn den Lkw-Fahrten vorzuziehen. Bei vergleichbarer Qualität und Wirtschaftlichkeit werden lokale Lieferanten bevorzugt, um Transportwege zu minimieren.
- > **Verantwortungsvoller Umgang mit Chemikalien.** Zur Erfüllung der Bestimmungen der sogenannten REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals) wurden bei Kapsch TrafficCom weitreichende Vorkehrungen getroffen. Diese EU-Verordnung verlangt von Unternehmen, die einen chemischen Stoff in Mengen von mehr als einer Tonne pro Jahr herstellen oder importieren, diesen Stoff in einer zentralen Datenbank registrieren zu lassen. Kapsch TrafficCom war federführend an der Gründung des Vereins „Octopus – RRC Solution“ beteiligt. Dieser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Anforderungen aus der REACH-Verordnung, der RISL (Railway Industry Substance List) und der OECD-Empfehlung zu Konfliktmineralien für KMUs in Österreich in einer wirtschaftlich vertretbaren Form abzudecken. So ist es für Mitglieder möglich, kosteneffizient und ressourcenschonend Informationen über ihre Produkte in strukturierter Form zu erhalten und zu verwalten.

Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Klima- und Umweltschutz. Im Rahmen der internen Kommunikation wird auf Einsparpotenziale beim Ressourcenverbrauch hingewiesen.

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

Führen der Klimaschutzagenda.

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

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

Insgesamt unterstützt Kapsch in seinen Aktivitäten zur Klimaschutzagenda die weltweiten Ziele der Sustainable Development Goals (SDGs), insbesondere:

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

Wesentliche Risiken.

Mit der Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom ist der Verbrauch von Ressourcen und der Ausstoß klimarelevanter Emissionen verbunden. Ohne entsprechende Konzepte zum Umwelt- und Klimaschutz sowie bei mangelnder Umsetzung würde Kapsch TrafficCom mehr als notwendig die Umwelt belasten (Klimaerwärmung, Feinstaubbelastung und Ähnliches).

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

	2016/17	2017/18	Ziele 2018/19
Anteil der Belegschaft ausgestattet mit Skype for Business	100 %	100 %	halten bei 100 %
Stromverbrauch Fertigung in Österreich und Kanada (in MWh)	3.919	3.835	unter 3.900 MWh halten
CO ₂ -Emissionen der Fertigung durch Stromverbrauch und Heizung (in Tonnen CO ₂ -Äquivalente) ^{1) 2)}	575	488	unter 500 Tonnen halten
Anteil Bestellwert bei ISO-14001-zertifizierten Lieferanten	32,7 %	32,4 %	nachhaltig über 30 %
Anzahl der geschäftlichen Flugreisen ³⁾	4.388	5.541	n/a ⁴⁾
daraus resultierende CO ₂ -Emissionen (in Tonnen) ²⁾	1.968	2.336	n/a ⁵⁾

¹⁾ Emissionen aus dem Stromverbrauch stammen nur aus der Fertigung in Kanada. Dort wird Energie aus rund 95 % (2016/17: rund 90 %) nicht fossilen Brennstoffen gewonnen. Die österreichische Fertigung verwendet ausschließlich Energie aus Wasserkraft und sonstige Ökoenergie. Beide Standorte nutzen für die Heizung Erdgas.

²⁾ Näherungswerte aufgrund des Einsatzes von Emissionsfaktoren für den Energiemix.

³⁾ Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert hauptsächlich aus der Akquisition des globalen Transportation-Geschäfts von Schneider Electric im Jahr 2016. Dadurch wurde die Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom internationaler und der Personalstand stieg um rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

⁴⁾ Die Anzahl der Flugreisen hängt von geschäftlichen Notwendigkeiten und Akquisitionsagenden ab. Daher ist ein Zielwert für geschäftliche Flugreisen nicht anwendbar.

⁵⁾ Dieser Wert hängt direkt von der Anzahl der geschäftlichen Flugreisen ab.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

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

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

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

Überblick.

Die Gruppe beschäftigte zum 31. März 2018 in Summe 5.259 Personen, das sind 436 mehr als zum Bilanzstichtag des Vorjahres. Dieser Anstieg resultiert primär aus der Akquisition der restlichen Anteile an Simex (Mexiko) und einer höheren Zahl von Praktikanten. Der Anteil der Frauen in der Belegschaft stieg leicht von 41,5 % auf 41,6 %.

Beschäftigungsverhältnisse.

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

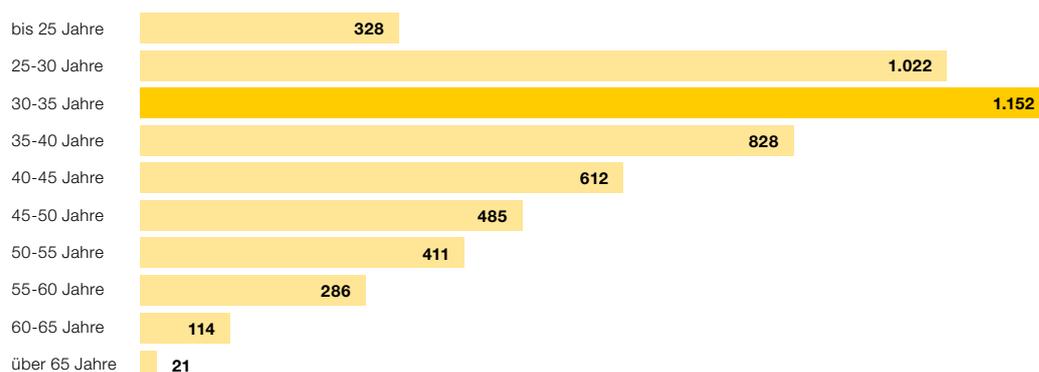
	2016/17	2017/18	+/-
Angestellte	3.824	3.995	171
Arbeiter/-innen	757	890	133
In Ausbildung	88	238	150
Inaktiv ¹⁾	154	136	-18
Gesamt	4.823	5.259	436
davon Teilzeit	152	194	42

¹⁾ Personen in Karenz, Präsenzdienst usw.

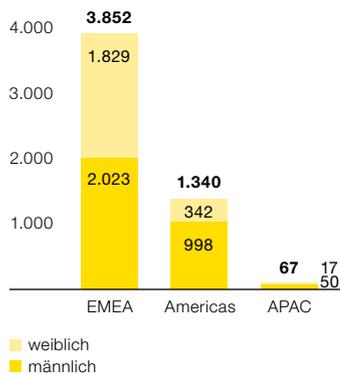
Altersstruktur.

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

Altersstruktur der Kapsch TrafficCom Belegschaft.



Personalstand nach Regionen und Geschlecht.



Personalstand nach Regionen.

- Kapsch TrafficCom ist ein globales Unternehmen mit einem Großteil der Belegschaft außerhalb Österreichs:
- > In EMEA beschäftigt die Gruppe 3.852 Personen und somit die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Länder mit dem höchsten Personalstand sind: Südafrika (1.589), Polen (617), Österreich (606), Spanien (480), Weißrussland (186), Tschechien (161) und Schweden (129).
 - > Von den in Summe 1.340 Beschäftigten in der Region Americas arbeiten 592 in den USA, 258 in Argentinien, 211 in Mexiko, 130 in Kanada und 112 in Chile.
 - > Auf Australien entfallen 63 der in Summe 67 Beschäftigten in der Region APAC.

Konzepte.

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

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.

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

Traineeprogramm. Dieses Programm bietet seit mehr als 25 Jahren Absolventinnen und Absolventen eines wirtschaftlichen oder technischen Masterstudiums einen breiten bereichsübergreifenden 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 sechs Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig.

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

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

Mitarbeiterzufriedenheit.

Bei Kapsch TrafficCom nehmen gegenseitiger Respekt, Gemeinschaftsgefühl und Loyalität einen hohen Stellenwert ein. Das Unternehmen ist der Überzeugung, dass dadurch besser, lebenswerter und erfolgreicher gearbeitet werden kann. Zur Evaluierung der Meinungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmen werden regelmäßig Befragungen durchgeführt. Zur Anerkennung ihrer Leistung erhalten die Beschäftigten einen Anteil des jährlichen Vorsteuergewinns ausgezahlt. Darüber hinaus verfolgt Kapsch TrafficCom langfristig wirkende Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge und wirtschaftlichen Absicherung in der Pension.

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

Beteiligung am Unternehmenserfolg. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrags der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg bewusst und sieht 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 pro Kopf, einkommensunabhängig und ist auf EUR 1.500 pro Mitarbeiterin beziehungsweise Mitarbeiter begrenzt.

In Südafrika wurden 17,1 % der Gesellschaftsanteile an der Konzerngesellschaft TMT abgegeben, um damit einen „Employee Participation Scheme Trust“ einzuführen. Damit können alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gruppe in Südafrika auf freiwilliger Basis am Unternehmenserfolg von TMT partizipieren.

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.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit. Gesundheitliche Informationskampagnen, Impfaktionen, Gesundheitsuntersuchungen und Sehtests werden für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig durchgeführt sowie durch Fitnesspakete und vergleichbare Angebote ergänzt. An den Standorten Wien und Klagenfurt steht der Belegschaft auch ein Betriebsarzt zur Verfügung.

Verweis.
HSSEQ-Managementsystem:
> Abschnitt „Umwelt“ dieses nichtfinanziellen Berichts

Kapsch TrafficCom verfügt über ein integriertes HSSEQ-Managementsystem (siehe Abschnitt: „Umwelt“). Die folgenden Konzerngesellschaften sind nach dem Arbeitsschutzmanagementsystem OHSAS 18001 zertifiziert: Kapsch TrafficCom AG, Kapsch Components GmbH & Co KG (d.h. die Fertigung in Österreich) und Kapsch Telematic Services spol. s r.o. (Tschechien).

Verweis.
Diversitätskonzept:
> Konsolidierter Corporate-Governance-Bericht, Abschnitt „Diversität“

Diversität und Frauenförderung. Das Diversitätskonzept sowie Informationen zur Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Stellen werden im Abschnitt „Diversität“ des konsolidierten Corporate-Governance-Berichts dargestellt.

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

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

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist Kapsch TrafficCom ein Anliegen. Dafür ist das Arbeitsumfeld ein wesentlicher Faktor.

So erleichtert das flexible Arbeitszeitmodell bei Kapsch TrafficCom AG 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. Eine Initiative im Rahmen von women@kapsch ist women@ktc mit dem dezidierten Ziel, bei Kapsch TrafficCom den Frauenanteil in der Führung zu steigern. Das Unternehmen möchte zudem die Zusammenarbeit 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. Weitere Maßnahmen umfassen das Traineeprogramm „Frauen in den Vertrieb“ und ein eigenes Gremium für Gleichbehandlung.

Wesentliche Risiken.

Die wesentlichen Risiken für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umfassen:

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

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

	2016/17	2017/18	Ziele 2018/19
Durchschnittliche Aus- und Weiterbildungstage pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter ¹⁾	2,7	3,5	halten auf dem Niveau von 2017/18
Durchführung von Mitarbeitergesprächen	76 %	n/a ²⁾	100 % kumuliert über das Wirtschaftsjahr

¹⁾ Die Daten werden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den folgenden Ländern beziehungsweise Regionen erfasst: Österreich, Tschechien, Polen, Spanien und Südamerika.

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

Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung.

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

Konzepte.

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

Durch die globale Zuständigkeit der Personalstelle in Österreich (siehe Abschnitt: „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“) ist gewährleistet, dass hohe Standards (insbesondere die Einhaltung der Menschenrechte) in der globalen Organisation eingehalten werden.

Richtlinien und Schulungen. Es existieren interne Richtlinien zu verschiedenen Teilaspekten der Korruptionsvermeidung, die regelmäßig auf Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die Richtlinien sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über das Intranet und die HSSEQ-Plattform zugänglich. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts werden die Richtlinien überarbeitet und neue Schulungsunterlagen erstellt.

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

Die Debitoren und Kreditoren der Kapsch TrafficCom AG werden einem regelmäßigen „Restricted Party Screening“ unterzogen. Die Daten zur Überprüfung werden direkt aus den Debitoren- und Kreditoreneinträgen des ERP-Systems (Enterprise-Resource-Planning-Systems) bezogen und täglich automatisiert mit Embargo- und Sanktionslisten abgeglichen, um Geschäfte mit sanktionierten Parteien zu vermeiden. Diese Listen enthalten unter anderem auch Personen und Unternehmen, die in Verbindung mit Menschenrechtsverletzungen stehen. Die Anbindung weiterer Gruppenmitglieder an das „Restricted Party Screening“ ist in Vorbereitung.

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

Wesentliche Risiken.

Korruption kann Behörden- oder Unternehmensvertreter zu Entscheidungen, die nicht zum Besten der Allgemeinheit bzw. ihrer Organisation sind, verleiten. Zudem ist mit Korruption in der Regel auch das Delikt der Steuerhinterziehung verbunden. Unerlaubte Vorteile von oder an Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom können für diese schwerwiegende arbeits-, zivil- und strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Da nur rund 21 % der Belegschaft unter eine Kollektivvereinbarung fallen, besteht das Risiko, dass nicht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Recht auf Vereinigungsfreiheit (Kollektivvertrag) gewährt wird.

Nichtfinanzielle Kennzahl.

	2016/17	2017/18	Ziel 2018/19
Nachgewiesene wesentliche Klagen, Sanktionen oder Geldbußen für Unternehmen der Kapsch TrafficCom Group im Zusammenhang mit Korruption oder Menschenrechtsverletzungen	0	0	0

Verweis.

Personalstelle:

- > Abschnitt „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ dieses nichtfinanziellen Berichts

„Kapsch TrafficCom bekennt sich zu den zehn universellen Prinzipien des UN Global Compact und den 17 Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen.“

Georg Kapsch, CEO

Gesellschaftliche Verantwortung.

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

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

- > Sicherheit
- > Umwelt- und Klimaschutz
- > Lebensqualität

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

Konzepte.

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

Über diese operativen Wirkungsbereiche hinaus übernimmt das Unternehmen – vorwiegend über die Kapsch Group organisiert – gesellschaftliche Verantwortung. Die Schwerpunkte dieses Engagements gegenüber der Gesellschaft bilden in Österreich die Gesundheits- und Entwicklungsförderung sowie die Unterstützung von Bildungs-, Kunst- und Kultureinrichtungen. Die Aktivitäten der internationalen Tochtergesellschaften zielen auf lokale Gegebenheiten ab und können zum Beispiel auch die Unterstützung von Sportaktivitäten umfassen. Kapsch TrafficCom operiert auch in Schwellen- und Entwicklungsländern. Dort ist es aus Sicht des Unternehmens wichtig, als Partner auf Augenhöhe angesehen zu werden. Dazu gehört es, die lokalen sozialen Anforderungen an Unternehmen einzuhalten und eine etwaige Position der Stärke nicht auszunutzen.

Innovatives und qualitatives Produkt- und Lösungsportfolio.

Kapsch TrafficCom stellt sich aktiv den Herausforderungen ihrer dynamischen Märkte und erweitert das Produktportfolio laufend um innovative Lösungen. In Abstimmung mit der Strategie verfolgt das Unternehmen dabei das Ziel der globalen Qualitäts- und Innovationsführerschaft. Der bisherige Unternehmenserfolg wird als Auftrag und Verpflichtung verstanden, auch weiterhin Wettbewerbsvorteile und Mehrwert für Kunden und Partner zu schaffen.

Verweis.

Forschung und Entwicklung:

- > Konzernlagebericht 2017/18, Abschnitt 3.1

Vertiefende Informationen zu den Aktivitäten im Bereich Forschung- und Entwicklung können Abschnitt 3.1 des Konzernlageberichts 2017/18 entnommen werden.

Kundennähe.

Die Nähe zu den Kunden ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Sie wird durch die Präsenz vor Ort bestimmt, die die Gruppe mit Niederlassungen und Repräsentanzen in 32 Ländern sicherstellt. Eine zusätzliche Dimension von Nähe schafft Kapsch TrafficCom durch intensive wertschätzende Zusammenarbeit mit internationalen Projektpartnern und Kunden sowie durch die bewusste Förderung der regionalen Wertschöpfung. Einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Austausches mit unseren Kunden leistet auch die Teilnahme an Branchenveranstaltungen und Messen.

Für eine fundierte Erhebung der Kundenzufriedenheit sprechen die vertriebsverantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen repräsentativen Teil der Kunden an und setzen bewährte Fragebogen ein. Basierend auf der anschließenden Analyse der Antworten werden zeitnahe und effektive Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der Kundenzufriedenheit definiert und umgesetzt.

Verweis.**Beschaffung:**

- > Abschnitt „Umwelt“ dieses nichtfinanziellen Berichts

Beschaffung: Umgang mit Konfliktmineralien (conflict minerals).

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

Offener Dialog.

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

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

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

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

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

Kapsch TrafficCom ist zur Wahrung der eigenen Interessen und um einen aktiven Diskussionsbeitrag zu aktuellen Branchenthemen zu leisten Mitglied in mehr als 40 Organisationen. Neben regulativen und gesetzlichen Fragestellungen stehen dabei aufgrund des Unternehmensgegenstandes Aspekte der intelligenten Verkehrssysteme im Fokus.

Synergie von Wirtschaft, Bildung und Forschung.

Die Kapsch Group engagiert sich für den Brückenschlag zwischen der Wirtschaft und Forschungs- sowie Bildungseinrichtungen. Um den Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch in Zukunft decken 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 oder die FH Campus Wien. Bereits zum zehnten Mal wurde 2017 der Kapsch Award für die besten Masterthesen an der FH Technikum Wien vergeben. Mit der Veranstaltungsreihe Kapsch Karrierelounge werden seit mehreren Jahren Studierende eingeladen, sich technischen Fragestellungen im Rahmen von Projekten oder Spezialvorträgen zu widmen. Master Lectures und Workshops werden ebenfalls angeboten.

Um Kinder und Jugendliche zu einem möglichst frühen Zeitpunkt für Technik zu begeistern, unterstützt die Kapsch Group eine Reihe von Projekten und bietet beispielsweise Workshops im Rahmen des wienXtra-Ferienspiels oder der „Smart Kids“-Initiative an.

Verweis.**Mitarbeiterbefragung:**

- > Abschnitt: „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ dieses nichtfinanziellen Berichts



Förderung kultureller Institutionen und Projekte.

Kapsch Group nimmt ihre gesellschaftspolitische Verantwortung aktiv wahr und fördert lokal, regional und global ausgewählte kulturelle und soziale Projekte und Institutionen. Dabei ist der Gruppe die Bedeutung der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit dieser Unterstützung wohl bewusst.

- > **Wiener Konzerthaus.** Seit 1992 besteht eine Generalpartnerschaft mit dem Wiener Konzerthaus, das durch sein spannendes Programm Traditionspflege mit der Erschließung neuer Publikumsschichten verknüpft.
- > **Wien Modern.** Kapsch unterstützt dieses mittlerweile weltweit renommierte Festival zeitgenössischer Musik seit seiner Gründung im Jahr 1989.
- > **Kapsch Contemporary Art Prize.** Mit der Auslobung dieses Preises in Kooperation mit dem mumok Wien – museum moderner kunst stiftung ludwig wien – wurde 2016 eine weitere Initiative zur Förderung junger Künstlerinnen und Künstler mit Lebens- und Arbeitsmittelpunkt in Österreich gestartet. Ziel ist es, den Nachwuchstalenten durch eine museale Einzelausstellung einen ersten Auftritt vor internationalem Publikum zu ermöglichen.

Außerdem fördert die Kapsch Group die Veranstaltungsreihe „Kultur im Tempel“ in der Synagoge Kobersdorf sowie im Jüdischen Museum Wien – beides Institutionen, die jüdisches Leben und jüdische Kultur auch jüngeren Generationen verständlich und erlebbar machen.

Förderung von Sozialprojekten.

- > **Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten (ICEP).** Diese unabhängige Privatinitiative leistet einen bedeutenden Beitrag zur globalen Bekämpfung von Armut. Das ICEP unterstützt ausbildungsorientierte Projekte, welche die Lebensbedingungen der Menschen in Entwicklungsländern langfristig verbessern.
- > **Ärzte ohne Grenzen.** Diese international anerkannte und weltweit agierende Organisation hilft medizinisch unzureichend versorgten Menschen.
- > **St. Anna Kinderkrebsforschung.** Seit 2013 besteht 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.
- > **Weitere unterstützte Einrichtungen:** Caritas Socialis und CONCORDIA Sozialprojekte.

Datenschutz.

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

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

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

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

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

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

Wesentliche Risiken.

Fehlfunktionen und Ausfälle unserer Produkte können zur nicht optimalen Steuerung von Verkehrsströmen führen. Im Extremfall könnten dadurch Unfälle provoziert werden.

In der Lieferkette könnten Kriegsminerale verwendet werden.

Durch Diebstahl, Unfall oder unsachgemäße Handhabung können personenbezogene Daten unberechtigt offengelegt und/oder rechtswidrig verarbeitet werden.

Nichtfinanzielle Kennzahlen.

	2016/17	2017/18	Ziele 2018/19
Anteil der Produktreklamationen	1,4 %	1,2 %	<1,2 %
Forschungsquote in % des Umsatzes ¹⁾	rund 13 %	rund 15 %	rd. 10 % oder höher
Durchschnittliche Tonalität der Medienberichterstattung über Kapsch TrafficCom ²⁾ (5 = positiv, 4 = relativ positiv, 3 = ausgewogen, 2 = relativ negativ, 1 = negativ)	4,5	4,4	zumindest 4,0

¹⁾ Forschungsquote umfasst Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen sowie für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen

²⁾ Quelle: Medienresonanzanalyse von META Communications.

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands



Die Challenge von Ryan Doyle.

Kunde: Virginia DOT

*Lösung: Verkehrsmanagement
in Tunnel*

Im Rahmen des Elizabeth River Crossings-Projekts hat Kapsch die ITS- und SCADA-Systeme zur Verwaltung von Verkehr und Anlagen in vier Tunnelröhren – jeweils zwei mit entgegengesetztem Verkehr in den Tunneln Midtown und Downtown – und der MLK Expressway-Erweiterung bereitgestellt. Die neue Midtown Tunnel und Autobahn Verlängerung erhöht die Fahrzeugkapazität und realisiert

systematischere Verkehrsströme. Das System wird von einem der Kontrollzentren in Norfolk, VA oder beide gleichzeitig verwaltet und umfasst zahlreiche Tunnelsubsysteme und -geräte, darunter ein Torsystem zur Umkehrung des Verkehrsflusses, ein geografisches Informationssystem, Tunnelumweltsysteme, dynamische Signale, umkehrbare Spurensignale und Fahrzeugerkennungssensoren.

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2018.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

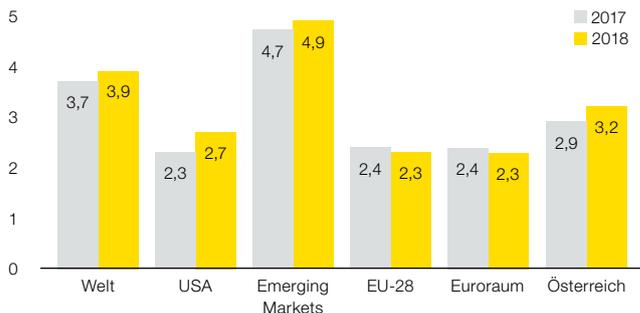
1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage.

Weltwirtschaft.

Die globale Konjunktur präsentierte sich 2017 dynamischer als erwartet. Gegenüber dem Vorjahr beschleunigte sich die Expansion der Weltwirtschaft von 3,2% auf 3,7%. Bemerkenswert ist dabei, dass die gestiegene Dynamik sowohl in den führenden Industriestaaten als auch in den Schwellen- und Entwicklungsländern feststellbar war. Dem Welthandel verlieh dieser Aufschwung einen deutlichen Schub: Während sich das globale Handelsvolumen 2016 nur um 1,3% ausgeweitet hatte, lag der Zuwachs 2017 bei robusten 3,6%. Im längerfristigen Vergleich stellt dies den höchsten Wert seit 2011 dar, trotz zuletzt vermehrt protektionistischer Tendenzen. Hinsichtlich 2018 erwarten die Wirtschaftsforscher eine anhaltend gute Entwicklung. Gemäß aktueller Prognose des Internationalen Währungsfonds soll die Weltwirtschaft um 3,9% wachsen, und die Welthandelsorganisation geht von einem Plus von 3,2% bei den international gehandelten Güter- und Dienstleistungsvolumina aus.

BIP-Wachstum 2017/18.

(in %)



USA.

In den USA kletterte das BIP-Wachstum 2017 wieder über die 2-Prozent-Marke. Trotz bestehender Unsicherheiten über den Kurs der neuen Regierung hielt die inzwischen drittlängste Expansionsphase in der US-amerikanischen Wirtschaftsgeschichte somit an und dürfte sich auch 2018 fortsetzen. Einen positiven, wenn auch nur kurzfristigen Effekt erwarten Ökonomen von der Ende 2017 verabschiedeten Steuerreform. Insbesondere die Investitionsbereitschaft der Unternehmen dürfte auf die Senkung der Körperschaftssteuer von 35% auf 21% reagieren. Vor diesem Hintergrund soll die Wirtschaftsleistung in den USA im Jahr 2018 um 2,7% zulegen.

Schwellen- und Entwicklungsländer.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern stieg die aggregierte Wirtschaftsleistung 2017 um 4,7%. Die größte Dynamik ging dabei einmal mehr vom aufstrebenden asiatischen Wirtschaftsraum aus. So blieb etwa in China die für das Berichtsjahr prognostizierte Wachstumsabschwächung aus: Hatte sich das BIP des regionalen Schwergewichts 2016 noch um 6,7% ausgeweitet, so festigte sich das Wachstum 2017 dank starker externer Nachfrage auf 6,8%. In den ASEAN-5-Staaten (Indonesien, Malaysia, Thailand, Vietnam und die Philippinen) wies die Wirtschaftsleistung 2017 ein Plus in Höhe von 5,3% auf, während in Indien das Vorjahresniveau wegen der Nachwirkungen der Bargeldreform nicht ganz gehalten werden konnte. Auch für 2018 gilt Asien als globaler Wachstumstreiber, wobei von den geopolitischen Spannungen im Osten der Region ein gewisses Abwärtsrisiko ausgeht.

Die wirtschaftliche Entwicklung in der *Gemeinschaft Unabhängiger Staaten* (GUS) war primär von der langsamen Erholung in Russland geprägt. Nach zwei Jahren schaffte es die größte Volkswirtschaft der Region aus der Rezession und verzeichnete ein moderates Wachstum von 1,8%. Maßgeblich dafür verantwortlich zeichnete der stetige Anstieg der Ölpreise in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres. Zur weiteren Stabilisierung des globalen Ölmarktes verlängerten die OPEC und zehn weitere Nicht-OPEC-Förderstaaten, darunter Russland, ihr Abkommen zur Produktionsdrosselung bis Ende 2018. Obwohl die Preisentwicklung auch den erdölexportierenden MENAP-Staaten (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) zugutekam, fiel die konjunkturelle Bilanz 2017 in dieser Region insgesamt wenig erfreulich aus. Entgegen dem allgemei-

Globales Wirtschaftswachstum bei 3,7%.

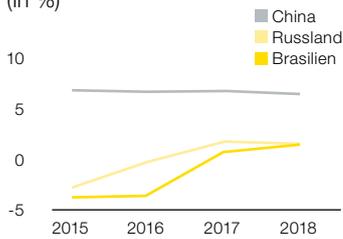
US-Wirtschaftswachstum wieder über der 2-Prozent-Marke.

BIP der Schwellen- und Entwicklungsländer stieg um 4,7%.

Russische Wirtschaft aus der Rezession.

BIP-Wachstum 2015-18.

(in %)



Wirtschaftsleistung der EU-28 stieg um 2,4 %.

Expansive Geldpolitik im Euroraum beibehalten.

In Österreich stärkstes BIP-Wachstum seit 2007 (+2,9 %).

nen Trend schwächte sich das Wachstum in der MENAP-Region mangels notwendiger haushaltspolitischer Anpassungen auf 2,5 % ab.

Lateinamerika kehrte 2017 auf den Wachstumspfad zurück. Hauptgrund dafür war das Ende der zweijährigen Rezessionsphase in Brasilien, der größten regionalen Volkswirtschaft. Solide Expansionsraten von über 2 % wiesen zudem Argentinien und Mexiko auf, auch wenn die Wirtschaft in letzterem Land unter der ungewissen Zukunft des NAFTA-Abkommens leidet. Von der fortschreitenden Erholung der Rohstoffmärkte im Berichtsjahr profitierten neben den Ländern Lateinamerikas auch die Staaten *Subsahara-Afrikas*. Das Wachstum in dieser Region stieg 2017 auf 2,7 %, lag jedoch wegen politischer Unsicherheiten weiterhin unter seinem Potenzial.

Europa.

Europas Wirtschaft stand 2017 im Zeichen einer breiten Erholung und dürfte die Auswirkungen der Finanz- und Schuldenkrise weitgehend hinter sich gelassen haben. Die aggregierte Wirtschaftsleistung der *EU-28* lag um 2,4 % über dem Niveau des Vorjahres. Ausschlaggebend dafür war in erster Linie die gestiegene Konsumbereitschaft der privaten Haushalte, aber auch die Investitionen der Unternehmen zogen dank verbesserter Geschäftsperspektiven wieder an. Zufriedenstellend fiel im Berichtsjahr nicht nur die Bilanz in den großen Volkswirtschaften wie Deutschland (+2,2 %) und Frankreich (+1,8 %) aus, sondern auch in den Ländern der südlichen Peripherie. Erfreulich entwickelte sich zudem der europäische Arbeitsmarkt: Während die Arbeitslosenrate in der Hochphase der Schuldenkrise noch über 12 % betrug, lag sie zu Jahresbeginn 2018 bei nur mehr knapp über 7 %.

Die Wirtschaft im *Euroraum* wuchs 2017 mit 2,4 % genauso stark wie in der Europäischen Union insgesamt. Die positive Stimmung unter den Wirtschaftstreibenden hielt auch in den ersten Monaten 2018 unvermindert an, auch wenn der ungewisse Ausgang der laufenden Brexit-Verhandlungen und die Sezessionsbewegung in Spanien als mögliche Konjunkturrisiken gelten. Die Inflation im Euroraum belief sich 2017 auf 1,5 % und lag somit neuerlich unter dem angestrebten Zielwert der Europäischen Zentralbank (EZB) von 2 %. Angesichts dessen hielt die EZB an ihrer expansiven Geldpolitik fest und stellte vorerst kein Ende der Niedrigzinsphase in Aussicht. Die Halbierung der monatlichen Anleihekäufe zu Jahresbeginn 2018 wird jedoch als erstes Signal für eine geldpolitische Trendwende gewertet.

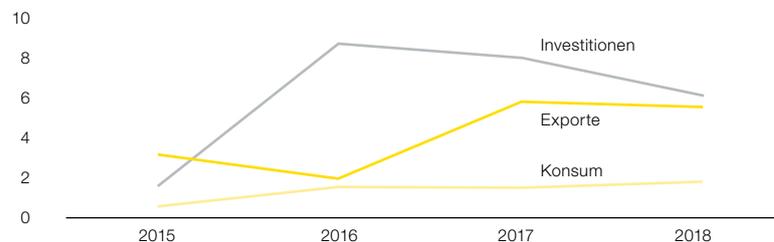
In der Region *Mittel- und Südosteuropa* nahm die Konjunktur 2017 ebenfalls merklich an Fahrt auf, begünstigt durch steigende Löhne und Haushaltseinkommen. Im Ländervergleich der Wachstumsraten schnitten Rumänien (+6,9 %), Polen (+4,6 %) und Slowenien (+4,6 %) besonders gut ab, wohingegen die Erholung in der krisengeplagten Ukraine nur schleppend voranschritt.

Österreich.

In Österreich stieg das Bruttoinlandsprodukt um 2,9 %, was dem stärksten Zuwachs seit 2007 entspricht. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistete der Außenhandel, der von dem insgesamt günstigeren Konjunkturmilieu profitierte. Für das Jahr 2018, gehen die Wirtschaftsforscher von einem BIP-Wachstum in Höhe von 3,2 % aus. Die durchschnittliche heimische Teuerungsrate lag bei 2,1 % und somit klar über dem Referenzwert der Eurozone. Für 2018 wird ein Inflationslevel von 1,9 % erwartet. Die Arbeitslosenquote gemäß Eurostat-Definition sank 2017 unter die 6-Prozent-Marke. 2018 dürfte sich dieser positive Trend fortsetzen. Das Budgetdefizit ging auf 0,8 % des BIP zurück.

Export- und Investitionswachstum in Österreich 2015-18.

(in %)



1.2 Markt für intelligente Verkehrssysteme.

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

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

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

Kundensegmente.

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

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

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

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

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



Marktpositionierung.

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

Intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen wird die Zukunft gehören.

In den vergangenen Jahren setzte eine Konvergenz des ITS-Marktes, ein zunehmendes Verschmelzen der einzelnen Marktsegmente ein. Kapsch TrafficCom geht heute davon aus, dass die Zukunft intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen gehören wird, und strebt dabei eine führende Rolle an.

Markttrends und -treiber.

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

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

- > Mobilität
- > Urbanisierung
- > Klimaschutz
- > Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze

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 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner als Indikator zur Beurteilung des Entwicklungsstands das Aufholpotenzial in vielen Ländern an: Während es in den USA rund 800 sind, beträgt die Quote in südamerikanischen Ländern maximal 314 (Argentinien) und in Afrika liegt sie zum Teil deutlich darunter. Wenn der wirtschaftliche Aufholprozess der Schwellenländer wie China (154 Fahrzeuge/1.000 Einwohner) oder Brasilien (249 Fahrzeuge/1.000 Einwohner) weiter anhält, kann davon ausgegangen werden, dass auch der Individualverkehr stark zunehmen wird.

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. Bis dahin wird die globale Mittelschicht um mehr als zwei Milliarden Menschen wachsen, vornehmlich in Schwellenländern. Da viele dieser Personen sich auch ein Auto leisten möchten, wird ein kräftiger Anstieg der Verkaufszahlen erwartet. Einige Analysten gehen für den Zeitraum 2017-2030 unter der Annahme einer anhaltenden Wachstumsdynamik von der Verdopplung der globalen Automobilflotte (2017: 1,2 Milliarden) aus. Diese Entwicklungen stellen die städtische Verkehrsinfrastruktur vor grundlegende Herausforderungen und erfordern Investitionen in intelligente, nachhaltig ausgelegte Verkehrssysteme und Mobilitätslösungen.

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.

Wartung und Ausbau des Straßennetzes verlangen nach neuen Finanzierungsmodellen.

Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze. Das Grundbedürfnis nach Mobilität, die wachsende Bevölkerung, die zunehmende Urbanisierung, aber auch das ansteigende Güterverkehrsaufkommen im globalen Wirtschaftsaustausch zeigen die Grenzen der heutigen Verkehrssysteme auf. Das Straßennetz muss ausgebaut werden – insbesondere in den Schwellenländern – und Autobahnen, die vor Jahrzehnten errichtet wurden, entsprechen den Ansprüchen nicht mehr. Die Bereitschaft und Möglichkeit der Regierungen, in den Ausbau der Verkehrsnetze zu investieren, steht unter anderem im Zusammenhang mit zuverlässigen Finanzierungsmöglichkeiten.

Nach Studien werden die globalen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Zeitraum 2015-2025 mit einer durchschnittlichen jährlichen Rate von 5 % wachsen. Dabei entfällt auf Investitionen in Straßen der größte Anteil. Die höchsten Wachstumsraten für Verkehrsinfrastruktur-Investitionen werden für Subsahara-Afrika prognostiziert, während in der APAC-Region mit Abstand die höchsten Investitionen getätigt werden.

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 und Konzepte.

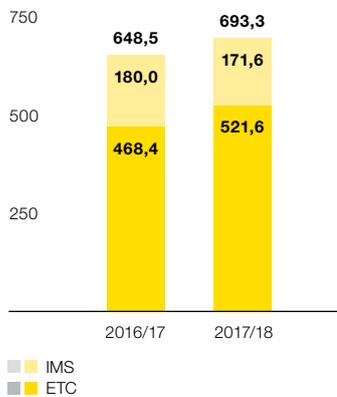
Die Verkehrsindustrie durchlebt einen radikalen Wandel mit neuen Technologien und Konzepten wie Elektromobilität, Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS), vernetzten Fahrzeugen oder „Big Data“-basierte Anwendungen. Das führt zunehmend zu einer Konvergenz der ITS-Marktsegmente, die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

Verkehrsindustrie im radikalen Wandel.

2 Wirtschaftliche Lage von Kapsch TrafficCom.

2.1 Geschäftsverlauf.

Umsatzwachstum um 6,9 %.
(in EUR Mio.)



Die Kapsch TrafficCom Group konnte im Wirtschaftsjahr 2017/18 den Umsatz um 6,9% von EUR 648,5 Mio. auf EUR 693,3 Mio. steigern. Hauptauschlaggebend dafür war das kräftige Wachstum (11,4 %) des Segments Electronic Toll Collection (ETC), wodurch der Umsatzrückgang (-4,7 %) im Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) mehr als kompensiert werden konnte.

Highlights des abgelaufenen Wirtschaftsjahres waren:

- > Im September 2017 erhielt das Gemeinschaftsunternehmen zwischen Kapsch TrafficCom und der sambischen Lamise Trading Limited von der Regierung Sambias einen landesweiten Konzessionsvertrag, der die Planung, Errichtung und den Betrieb von Systemen und Lösungen zur Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie zur Registrierung von Fahrzeugen umfasst. Die unterschiedlichen Leistungsbestandteile werden in der Anlaufphase eines über 17 Jahre laufenden Vertrags Schritt für Schritt erbracht. In den ersten drei Jahren des Betriebs wird ein Umsatz des Gemeinschaftsunternehmens in der Größenordnung von EUR 90 Mio. bis EUR 110 Mio. erwartet.
- > Im Oktober 2017 hat Kapsch TrafficCom den Zuschlag für die Errichtung, die technische Ausstattung und den technischen Support des landesweiten Mautsystems für Lkws über 3,5 Tonnen sowie für die Einführung der eVignette für Pkws in Bulgarien erhalten. Dabei kommt das von Kapsch TrafficCom entwickelte satellitengestützte System der Fahrzeugerkennung und Mauterhebung zum Einsatz. Das Projekt mit einer Laufzeit von 19 Monaten (ab Jänner 2018) umfasst die Lieferung und Errichtung von 500 Terminals für die Registrierung und Ausgabe der elektronischen Vignetten, 100 Kontrollfahrzeuge, 100 Weight-in-Motion-Anlagen, 100 Mautportalen sowie eines Datencenters und Backoffices. Die Infrastruktur muss binnen sieben Monaten errichtet werden. Der Auftragswert beträgt BGN 149,9 Mio. (rund EUR 76,6 Mio.).
- > Im US-Bundesstaat Maryland wurde Kapsch TrafficCom von der Verkehrsbehörde mit dem Ersatz und der Instandhaltung aller Straßenmautsysteme auf den von ihr verwalteten Kombi-, Kassen- und Expressspuren beauftragt. Der Vertrag beinhaltet den Austausch aller Mautgeräte bis 2020 sowie sechs Jahre Betrieb und Wartung. Darüber hinaus existiert eine Option, den Vertrag um weitere vier Jahre zu verlängern. Das Projektvolumen des Basisvertrags beträgt mehr als EUR 55 Mio.
- > In Polen, wo Kapsch TrafficCom das landesweite Mautsystem betreibt, endet der bestehende Vertrag mit November 2018. Obwohl ein Ausschreibungsprozess für den Ausbau und Betrieb des landesweiten Lkw-Mautsystem bereits im Gange war, entschloss sich die polnische Regierung dazu, das Mautsystem in Zukunft von einer staatlichen Stelle betreiben zu lassen. Folglich wurde die Ausschreibung gestoppt. Das Management rechnet damit, dass trotz eines staatlichen Betriebs gewisse Leistungen fremdvergeben werden. Das Unternehmen bemüht sich, auch weiterhin in Polen tätig zu sein.
- > Der Vertrag über den Betrieb eines landesweiten Mautsystems in Tschechien wurde mit Kapsch TrafficCom 2016 um weitere bis zu drei Jahre (d. h. bis Ende 2019) verlängert. Im Mai 2018 hob die tschechische Wettbewerbsbehörde die Ausschreibung auf. Kapsch TrafficCom wird versuchen, weiterhin ein starker Partner für die tschechische Regierung bei der Einhebung der Lkw-Maut zu bleiben.
- > Im Juli 2017 übernahm Kapsch TrafficCom die restlichen Anteile an dem mexikanischen Verkehrstelematik-Unternehmen Simex. Seit 2012 hält Kapsch TrafficCom bereits 33% an der Gesellschaft. Mit mehr als 30 Jahren Marktpräsenz sowie 255 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt das Unternehmen zu den bedeutenden Unternehmen im mexikanischen Markt für intelligente Verkehrssysteme.
- > Außerdem erwarb Kapsch TrafficCom 2017 einen Minderheitsanteil an Traffic Technology Services, USA. Das Unternehmen entwickelt und vertreibt Software-Lösungen im Bereich vernetzte Fahrzeuge. Zudem konnte der Minderheitsanteil an ParkJockey Global, Inc, USA, erhöht werden. Diese Gesellschaft erbringt intelligente Parklösungen für Parkhäuser und sonstige Stellplätze abseits des Straßenraums.
- > 2017 wurde in Kolumbien die Kapsch TrafficCom S.A.S. gegründet und Anfang 2018 wurde in Norwegen eine Mantelgesellschaft gekauft und in Kapsch TrafficCom Norway AS umbenannt.

2.2 Ertragslage.

Der Umsatz von Kapsch TrafficCom erreichte im Wirtschaftsjahr 2017/18 EUR 693,3 Mio. und lag damit EUR 44,8 Mio. (6,9 %) über dem Vorjahreswert.

Auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) entfielen 63,7 % der Umsätze. Die Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) erwirtschaftete 30,2 % des Konzernumsatzes. Die Region APAC (Asien-Pazifik) steuerte 6,1 % zu den Umsätzen bei.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) von Kapsch TrafficCom betrug EUR 50,1 Mio. und lag damit 16,7 % unter dem Vorjahr (EUR 60,1 Mio.). Die EBIT-Marge ging auf 7,2 % zurück (Vorjahr: 9,3 %). Positiv wirkte sich im Vorjahr ein Einmaleffekt („Badwill“) von EUR 3,0 Mio. (Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis für das Transportation-Geschäft von Schneider Electric und dem erworbenen Nettovermögen gemäß Kaufpreissallokation) aus. Das (nur bedingt beeinflussbare) operative Währungsergebnis lag 2017/18 bei EUR -5,2 Mio. und somit um EUR 9,9 Mio. unter dem Wert des Vorjahres. Die Bereiche „Smart Urban Mobility“ und „Vernetzte Fahrzeuge“ sind als Investitionen in zukünftiges Wachstum zu verstehen und belasteten ebenfalls die Gruppenergebnisse.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) sank von EUR 77,8 Mio. im Vorjahr auf EUR 64,9 Mio.

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

Electronic Toll Collection (ETC). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, welche die elektronische Mauteinhebung 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 Straßennetzen. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung der Systeme.

Umsatz. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 stieg der Umsatz des Segments ETC von EUR 468,4 Mio. um 11,4 % auf EUR 521,6 Mio.

Der mit EUR 346,8 Mio. (2016/17: EUR 307,1 Mio.) größte Umsatzbeitrag konnte auch in diesem Finanzjahr in der Region EMEA mit den landesweiten Mautprojekten in Tschechien, Polen, Weißrussland, Österreich und Südafrika erwirtschaftet werden. Bei den Errichtungsprojekten trug vor allem der weitere Ausbau der Lkw-Mautsysteme in Österreich und Polen wesentlich zur Umsatzsteigerung bei. Auch das in diesem Jahr gewonnene Projekt zur Errichtung eines landesweiten Mautsystems in Bulgarien konnte bereits einen positiven Umsatzbeitrag beisteuern. Die Komponentenumsätze in der Region EMEA lagen etwa auf Vorjahresniveau.

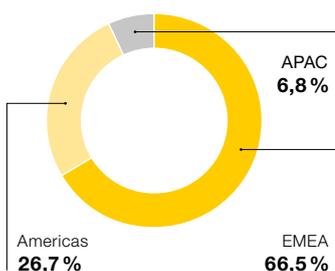
Der Umsatz in der Region Americas wurde im abgelaufenen Wirtschaftsjahr auf EUR 139,3 Mio. gesteigert (2016/17: EUR 122,4 Mio.). Unter anderem trugen die im Zuge der Übernahme des mexikanischen Verkehrstelematik-Unternehmens SIMEX erworbenen Projekte zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.

2017/18 kam es aufgrund des hohen Anteils an neuen Errichtungsprojekten im vorangegangenen Jahr zu einem Umsatzrückgang in der Region APAC auf EUR 35,5 Mio. (2016/17: EUR 39,0 Mio.). Insbesondere durch das Sydney-Harbour-Bridge-und-Tunnel-Errichtungsprojekt wurde, aufgrund des bereits im Vorjahr hohen Fertigstellungsgrades, in diesem Wirtschaftsjahr weniger Umsatz erwirtschaftet.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2017/18 wurde mit 12,7 Mio. Stück eine neue Rekordmarke hinsichtlich der Anzahl an verkauften On-Board Units erzielt (2016/17: 11,7 Mio. Stück). Steigerungen wurden insbesondere in den USA (über 7,4 Mio. Stück, nach 6,2 Mio. Stück im Vorjahr), Dänemark und Marokko verzeichnet, während die Verkaufszahlen in Norwegen, Chile und Russland gegenüber dem Vergleichszeitraum zurückgingen.

Segment Electronic Toll Collection (ETC).

ETC-Umsatz nach Regionen.



In EUR Mio.	2016/17	2017/18	+/-
Umsatz	468,4	521,6	11,4 %
Errichtung	96,9	138,9	43,3 %
Betrieb	269,0	278,1	3,4 %
Komponenten	102,6	104,7	2,0 %
EBIT	65,5	53,5	-18,3 %

EBIT. Das operative Ergebnis sank im Periodenvergleich um 18,3 % und erreichte einen Wert von EUR 53,5 Mio. (2016/17: EUR 65,5 Mio.). Der Rückgang stand im Zusammenhang mit den gesunkenen Ergebnisbeiträgen der Betriebsprojekte – insbesondere in der Region EMEA –, die durch höhere Ergebnisbeiträge bei den Komponentenverkäufen und den Errichtungsprojekten nicht kompensiert werden konnten. Zusätzlich belasteten die gesunkenen Umsätze bei den Errichtungsprojekten in der Region APAC das Ergebnis in diesem Segment.

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

Umsatz. Im Segment IMS ging im Wirtschaftsjahr 2017/18 der Umsatz leicht von EUR 180,0 Mio. auf EUR 171,6 Mio. zurück. Dies war im Wesentlichen auf das Auslaufen von Projekten außerhalb des Kerngeschäfts, die mit Akquisition des Transportation-Geschäfts von Schneider Electric im Jahr 2016 übernommen wurden und auf den Rückgang der Komponenten-Umsätze in der Region EMEA zurückzuführen.

In der Region EMEA wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 95,1 Mio. erzielt, im Vergleich zu EUR 100,6 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Diese Entwicklung war vor allem auf die gesunkenen Komponentenverkäufe in Österreich zurückzuführen und konnte durch den Start des Projekts zur Errichtung eines Verkehrsmanagement-Systems in Sambia nicht kompensiert werden.

Einen kleinen Umsatzrückgang von EUR 72,9 Mio. auf EUR 69,8 Mio. gab es auch in der Region Americas. Dieser resultierte hauptsächlich aus dem Umsatzrückgang bei den Betriebsprojekten in Brasilien.

In der Region APAC konnte der Umsatz von EUR 6,5 Mio. leicht auf EUR 6,8 Mio. gesteigert werden, wobei dies vor allem durch die Betriebsprojekte in Neuseeland erreicht wurde.

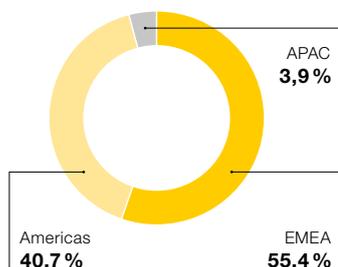
Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS).

In EUR Mio.	2016/17	2017/18	+/-
Umsatz	180,0	171,6	-4,7 %
Errichtung	87,5	83,4	-4,7 %
Betrieb	80,4	78,9	-1,8 %
Komponenten	12,1	9,3	-23,3 %
EBIT	-5,4	-3,4	36,3 %

EBIT. Das operative Ergebnis betrug EUR -3,4 Mio. und war besser als im Vergleichszeitraum des Vorjahres (2016/17: EUR -5,4 Mio.). Zu dieser Ergebnisverbesserung trug im Wesentlichen die positive Entwicklung der Betriebsprojekte in der Region Americas bei. Diese Entwicklung ist umso erfreulicher, da der Wegfall des positiven Einmaleffekts („Badwill“) von EUR 2,1 Mio. aus der KTT-Akquisition in diesem Segment mehr als kompensiert werden konnte.

Umsatz nach Regionen.

IMS-Umsatz nach Regionen.



In EUR Mio.	2016/17	2017/18	+/-
EMEA	407,7	441,9	8,4 %
Errichtung	64,1	104,7	63,2 %
Betrieb	294,7	291,6	-1,1 %
Komponenten	48,8	45,6	-6,6 %
Americas	195,4	209,1	7,0 %
Errichtung	91,8	96,3	4,9 %
Betrieb	48,7	57,2	17,5 %
Komponenten	54,8	55,5	1,3 %
APAC	45,4	42,3	-6,9 %
Errichtung	28,4	21,3	-25,1 %
Betrieb	5,9	8,1	37,5 %
Komponenten	11,1	12,8	16,1 %
Gesamt	648,5	693,3	6,9 %

Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich entsprechend dem Umsatzverlauf um EUR 37,7 Mio. auf EUR 279,8 Mio. (2016/17: EUR 242,1 Mio.). Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen stieg von 37,3 % auf 40,4 %.

Der Personalaufwand stieg, auch aufgrund des gestiegenen durchschnittlichen Personalstands (+360 Personen auf 5.134 Personen), um 6,1 % bzw. EUR 13,7 Mio. auf EUR 237,9 Mio. (2016/17: EUR 224,2 Mio.). Die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) war mit 34,3 % im Vergleich zum Vorjahr (34,6 %) nahezu unverändert.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen sank um EUR 2,9 Mio. auf EUR 14,8 Mio. (2016/17: EUR 17,7 Mio.). Im Wirtschaftsjahr gab es keine außerplanmäßigen Abschreibungen oder Wertminderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entsprachen dem Vorjahresniveau (EUR 134,9 Mio. im Vergleich zu 2016/17 mit EUR 134,4 Mio.). Das Verhältnis der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Umsatzerlösen sank im Vergleich zum Vorjahr deutlich von 20,7 % auf 19,5 %. Besondere Anstiege wurden bei den operativen Währungsverlusten sowie den EDV-Aufwendungen verzeichnet, während die Rechts- und Beratungsaufwendungen zurückgingen.

Das anteilige operative Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen betreffend dem Joint Venture in Sambia wurde im Wirtschaftsjahr im EBIT gezeigt und betrug EUR 0,5 Mio. (2016/17: n/a).

Das Finanzergebnis verschlechterte sich von EUR 0,4 Mio. im Vorjahr auf EUR -5,2 Mio. Wesentlicher Grund dafür war ein Rückgang der Fremdwährungsgewinne um EUR -4,6 Mio., vor allem im Zusammenhang mit dem US-Dollar (USD) und dem Südafrikanischen Rand (ZAR).

Das Ergebnis aus anderen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betrug EUR -0,7 Mio. (2016/17: EUR 0,1 Mio.) und resultierte aus dem Ergebnis sowie der Abwertung der Beteiligung an Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko, infolge des Kaufs der restlichen Anteile.

Das Ergebnis vor Steuern sank infolge dieser Entwicklungen um 27,1 % auf EUR 44,2 Mio. (2016/17: EUR 60,6 Mio.).

Das Periodenergebnis ging um 34,3 % auf EUR 28,0 Mio. zurück. Den Anteilseignern der Gesellschaft zuzurechnen ist ein Ergebnis von EUR 28,7 Mio., dies entspricht einem Ergebnis je Aktie in Höhe von EUR 2,21 (2016/17: EUR 3,35).

2.3 Vermögenlage.

Die Bilanzsumme von Kapsch TrafficCom zum 31. März 2018 lag bei EUR 621,1 Mio. und somit um EUR 27,6 Mio. unter dem Wert zum Bilanzstichtag des Vorjahres (EUR 648,8 Mio.).

Vor allem bedingt durch laufende Abschreibungen gingen bei den „Langfristigen Vermögenswerten“ sowohl das „Sachanlagevermögen“ um EUR 1,7 Mio. auf EUR 21,4 Mio. (Vorjahr: EUR 23,1 Mio.) als auch die „Immateriellen Vermögenswerte“ um EUR 1,2 Mio. auf EUR 70,8 Mio. (Vorjahr: EUR 72,0 Mio.) zurück. Dem gegenüber stand ein deutlicher Anstieg bei den Anteilen aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen um EUR 5,4 Mio. auf EUR 7,5 Mio., welcher auf den Erwerb von 50 % an der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, sowie auf den Erwerb der restlichen Anteile an Simex, Mexiko, die damit in die vollkonsolidierten Unternehmen umgegliedert wurde, zurückzuführen ist.

Bei den „Sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerten und Beteiligungen“ gab es einen Anstieg um EUR 4,8 Mio. auf EUR 23,2 Mio. (Vorjahr: EUR 18,4 Mio.). Dies ist im Wesentlichen bedingt durch den Erwerb von Minderheitenanteilen an der Traffic Technology Services Inc., USA, sowie weiterer Minderheitenanteile an der ParkJockey Global Inc., USA. Insgesamt erhöhten sich die „Langfristigen Vermögenswerte“ um EUR 7,5 Mio. auf EUR 135,7 Mio. (Vorjahr: EUR 128,2 Mio.).

Die „Vorräte“ blieben mit EUR 38,9 Mio. (Vorjahr: EUR 39,3 Mio.) fast unverändert.

Die „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ gingen seit dem 31. März 2017 um EUR 7,5 Mio. auf EUR 254,4 Mio. (Vorjahr: EUR 261,9 Mio.) zurück.

Der Bestand an „Liquididen Mitteln“ ging um EUR 29,5 Mio. auf EUR 181,8 Mio. (Vorjahr: EUR 211,3 Mio.) zurück. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr die Unternehmensanleihe plangemäß zurückgezahlt wurde und neue Finanzverbindlichkeiten nicht in gleichen Umfang aufgenommen wurden.

Unternehmensanleihe planmäßig getilgt.

Auf der Passivseite der Bilanz gab es die größte Veränderung bei den Finanzverbindlichkeiten. Aufgrund der erwähnten planmäßigen Tilgung der Unternehmensanleihe sanken die „Kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten“ um EUR 71,2 Mio. Im Wesentlichen durch die Aufnahme eines neuen Kredits in Höhe von EUR 50,0 Mio. und mit einer Laufzeit von 6 Jahren stiegen die „Langfristigen Finanzverbindlichkeiten“ um EUR 44,3 Mio. auf EUR 141,8 Mio. Die günstige Refinanzierung der Unternehmensanleihe wurde damit erreicht.

Die „Langfristigen Rückstellungen“ gingen geringfügig um EUR 1,1 Mio. auf EUR 8,9 Mio. zurück. Die „Sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten“ sanken gegenüber dem Vorjahr deutlich um EUR 6,2 Mio. auf EUR 4,3 Mio. Dies hing vor allem mit der Umgliederung einer langfristigen Forderung aus dem Kauf der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von EUR 3,5 Mio. in die kurzfristigen Verbindlichkeiten sowie der Earn-Out Zahlung von EUR 3,0 Mio. aus dem Kauf der Kapsch Telematic Services spol. s.r.o., Tschechien, zusammen.

Die „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ betragen EUR 58,3 Mio. (Vorjahr: EUR 55,9 Mio.) und stiegen damit geringfügig um EUR 2,3 Mio. Die „Sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ stiegen um EUR 9,3 Mio. auf EUR 112,8 Mio. (Vorjahr: EUR 103,5 Mio.). Zudem gingen die „Kurzfristigen Rückstellungen“ deutlich auf EUR 9,6 Mio. (Vorjahr: EUR 17,6 Mio.) zurück, was mit der Reduktion der Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten in den USA zusammenhängt.

Das Eigenkapital lag trotz Akquisitionen und Dividendenzahlung über dem Vorjahreswert.

Das Eigenkapital zum 31. März 2018 lag bei EUR 229,9 Mio. und somit um EUR 2,6 Mio. über dem Wert zum Ende des letzten Geschäftsjahres. Der Anstieg basierte auf dem Gesamtergebnis in Höhe von EUR 22,0 Mio. vermindert um die Dividendenzahlung in Höhe von EUR 19,5 Mio. Die Eigenkapitalquote stieg von 35,0 % auf 37,0 %.

Trotz der Dividendenzahlung weist die Bilanz ein Nettoguthaben in Höhe von EUR 16,2 Mio. aus.

Das Nettoumlaufvermögen sank zum 31. März 2018 auf EUR 239,2 Mio. (31. März 2017: EUR 247,9 Mio.)

2.4 Finanzlage.

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit betrug im Berichtszeitraum EUR 41,8 Mio. (Vorjahr: EUR 55,0 Mio.). Der Wert vor Änderung des Nettoumlaufvermögens ging mit EUR 56,1 Mio. (Vorjahr: EUR 94,9 Mio.) zwar aufgrund des Rückgangs bei den „Langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen“ sowie dem Anstieg bei den langfristigen Forderungen deutlich zurück, allerdings führten die Veränderungen des Nettoumlaufvermögens zu einem deutlich höheren Zahlungseingang als im Vorjahreszeitraum. Einerseits konnten die „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ um EUR 12,0 Mio. reduziert werden (Vorjahr: Erhöhung um EUR 6,2 Mio.). Andererseits stiegen die „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten“ um insgesamt EUR 5,1 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR 14,0 Mio.). Der Rückgang der kurzfristigen Rückstellungen um EUR 8,1 Mio. konnte den deutlich positiven cashmäßigen Effekten des Nettoumlaufvermögens nur noch geringfügig entgegenwirken.

Während die Zinserträge und Zinszahlungen jeweils auf dem Vorjahresniveau blieben, stiegen die Zahlungen für Ertragsteuern auf EUR 22,0 Mio. (Vorjahr: EUR 16,5 Mio.) an, wobei ein wesentlicher Teil aufgrund der österreichischen Gruppenbesteuerung an die KAPSCH Group bezahlt wurde.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug im Wirtschaftsjahr 2017/18 EUR -20,0 Mio. und war damit deutlich positiver als im Vorjahr (EUR -37,9 Mio.). Dies hängt vor allem damit zusammen, dass 2016/17 Zahlungen in Höhe von EUR -22,8 Mio. (netto, nach Abzug der „Liquididen Mittel“ der erworbenen Gesellschaften) für den Erwerb von KTT sowie einiger anderer Unternehmen enthalten waren. Im heurigen Wirtschaftsjahr liegt diese Position lediglich bei EUR -1,0 Mio. Dies hängt mit dem vollständigen Erwerb der Simex, Mexiko, zusammen, an der der Konzern zuvor nur 33 % hielt. Im Gegensatz dazu stiegen heuer die Zahlungen für den Erwerb von Wertpapieren und Beteiligungen sowie von sonstigen langfristigen Finanzanlagen auf EUR -6,4 Mio. an sowie Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften auf EUR -4,0 Mio. an. Die Nettoinvestitionen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte lagen mit EUR -8,8 Mio. wieder etwas unter dem Wert des Vorjahres von EUR -12,3 Mio.

Free Cashflow
EUR 33,1 Mio.

Der Free Cashflow (Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit minus Nettoinvestitionen) war mit EUR 33,1 Mio. erneut positiv, lag aber dennoch etwas unter dem Vorjahreswert von EUR 42,6 Mio., im Wesentlichen bedingt durch die Entwicklung des Geldflusses aus betrieblicher Tätigkeit. Die etwas geringeren Investitionen entlasteten den Free Cashflow hingegen im Vorjahresvergleich.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug EUR -46,9 Mio. (Vorjahr: EUR 49,6 Mio.). Insbesondere durch die planmäßige Rückführung der Unternehmensanleihe im November 2017 wurden die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um EUR -79,9 Mio. sowie durch die Dividendenzahlung um EUR -19,5 Mio. reduziert. Dem entgegen wirkte die „Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten“ mit EUR 50,0 Mio., die auf die Aufnahme eines neuen langfristigen Kredits zurückzuführen ist.

Der Finanzmittelbestand ging zwar um EUR 29,5 Mio. zurück, lag aber mit EUR 181,8 Mio. zum 31. März 2018 (31. März 2017: EUR 211,3 Mio.) auf einem Niveau, das auch für die zukünftigen projekt- und akquisitionsbedingten Herausforderungen Bewegungsspielraum bietet.

3 Sonstige Unternehmensangaben.

3.1 Forschung und Entwicklung.

Etablierte Struktur mit:

- > Solution Centers
- > Corporate-Technology-Funktion

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

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

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

Fokussierte Patentstrategie:

- > Patent Monitoring
- > Handlungsfreiheit
- > Verbesserte Marktkenntnisse

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 optimierte Kapsch TrafficCom das Patentportfolio weiter, indem sich das Unternehmen auf jene Bereiche fokussierte, die von hoher strategischer Bedeutung sind. Das aktuelle Patentportfolio umfasst 197 Patentfamilien mit mehr als 1.443 Einzelpatenten. Im letzten Wirtschaftsjahr wurden vier neue Patentfamilien im Mautbereich zur Anmeldung eingereicht.

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

Kapsch TrafficCom unterhält bedeutende Entwicklungsstandorte in Österreich, Schweden, Argentinien, den USA, Kanada und Spanien. Weitere Entwicklungsressourcen liegen in Italien, Südafrika und Chile. Mit Stand 31. März 2018 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 761 Ingenieure (Vorjahr: 714), die mit Forschung und Entwicklung beschäftigt waren. Die Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2017/18 betragen rund EUR 103,0 Mio. (Vorjahr: rund EUR 85,4 Mio.), das entspricht rund 15% (Vorjahr: rund 13%) des Konzernumsatzes. Die Entwicklungsaufwendungen teilen sich wie folgt auf: Die Aufwendungen für kundenspezifische Entwicklungen betragen EUR 59,8 Mio. (Vorjahr: EUR 44,2 Mio.), die Aufwendungen für Produktmanagement, IPR-Management, Entwicklungsunterstützung und generische Entwicklungen betragen in Summe EUR 43,3 Mio. (Vorjahr: EUR 41,1 Mio.).

3.2 Nichtfinanzielle Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Group erstellt einen gesonderten konsolidierten nichtfinanziellen Bericht, der die gesetzlichen Anforderungen gemäß § 267a UGB erfüllt. Er ist Teil des Geschäftsberichts 2017/18.

3.3 Risikobericht.

Risikomanagement.

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

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation und Analyse von Risiken und Chancen.

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 von Kapsch TrafficCom auch strategische, technologische, organisatorische, finanzielle, rechtliche sowie IT-Risiken und berichtet vierteljährlich an den Vorstand, den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und die erste Berichtsebene. Der ERM-Ansatz zielt auf eine frühzeitige Identifikation, Bewertung und Steuerung jener Risiken ab, die das Erreichen der strategischen und operativen Ziele des Unternehmens wesentlich beeinflussen können. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung, sondern der kontrollierte und bewusste Umgang mit

Risiken sowie das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen, um dadurch einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung zu leisten.

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

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

Branchenspezifische Risiken.

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

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

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

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

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 bei manchen Projekten auch das Risiko eines verspäteten oder eingeschränkten Starts der Mauthebung mit Auswirkungen auf Zahlungsflüsse und Umsätze des Betriebsprojekts.

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

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

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

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

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 im Bereich der Technologie beizubehalten, investiert Kapsch TrafficCom einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen entsprechend den Anforderungen des Marktes allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition von Kapsch TrafficCom abträglich sein.

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 von Kapsch TrafficCom haben. Darüber hinaus kann sich jedes Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition auswirken. Kapsch TrafficCom legt daher großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarungen mit den relevanten Vertragspartnern. Andererseits können aber auch neu entwickelte Systeme, Komponenten, Lösungen oder Dienstleistungen die geistigen Eigentumsrechte Dritter verletzen.

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

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

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

Finanzrisiken.

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

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

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

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

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

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

Kreditrisiko. Kapsch TrafficCom ist dem Risiko des Zahlungsausfalls von Kunden ausgesetzt. Die wesentlichen Kunden von Kapsch TrafficCom sind in hohem Umfang öffentliche Stellen, insbesondere im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb landesweiter oder regionaler Maut- und Verkehrsmanagement-Systeme. Kapsch TrafficCom tritt allerdings auch 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 der OeKB (Oesterreichische Kontrollbank AG), EKN (Exportkreditnämnden; Schwedische Kammer für Exportgarantien) und MIGA (Multilateral Investment Guarantee Agency) in Anspruch, um sich mit Hilfe von Garantien gegen das Ausfallsrisiko abzusichern. Darüber hinaus besteht ein Risiko, dass Gegenparteien von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten (einschließlich Finanzinstituten mit angenommener guter Bonität) ihren Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen können. Ein Ausfall oder Wertberichtigungsbedarf von Forderungen kann erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Kapsch TrafficCom haben.

Personalrisiko.

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

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

Rechtliche Risiken.

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

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

IT-Risiken.

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

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

Chancen.

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

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

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

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

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

Sonstige Chancen. Durch laufende Innovation, Weiterentwicklung und den Erwerb neuer Technologien mittels 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 von Kapsch TrafficCom gefährden könnten. Durch die zunehmende geografische Diversifizierung und die kontinuierliche Erweiterung des Produkt- und Lösungsportfolios durch ausgewählte neue IMS-Lösungen konnte das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und bei einzelnen Großprojekten wird dadurch laufend reduziert.

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

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

Kapsch TrafficCom 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.

Wie im Vorjahr wurde auch im Wirtschaftsjahr 2017/18 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele verbessert, und deren Einhaltung und Effizienz wurde mittels lokaler Prüfungen vor Ort durch die Interne Revision nachgeprüft. Die einheitliche Erhebung erlaubt eine verbesserte Maßnahmensteuerung und dient als Grundlage für Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS.

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

Wesentliche Elemente des IKS sind die regelmäßige 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 (Internal Control and Enterprise Risk Management Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, COSO).

Die Erfassung der Geschäftsfälle von Kapsch TrafficCom erfolgt mit unterschiedlichen 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 von 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, Vorscheurechnungen, Konzernabschlüssen, Personal- und Auftragsentwicklung sowie ausgewählten Finanzkennzahlen informiert.

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

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 Group zu standardisieren und laufend weiterzuentwickeln sowie die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu initiieren und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zu berichten.

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

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13,0 Mio. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2018 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 2018 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10 % der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.

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

3.6 Corporate-Governance-Bericht.

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

4 Ausblick und Ziele.

Ausblick 2018/19:

- > Umsatz +10 %
- > EBIT +10 %

Umsatz. Im Wirtschaftsjahr 2018/19 soll der Umsatz um rund 10 % gesteigert werden, wobei die Geschäftsdynamik im Laufe des Jahres tendenziell zunehmen wird. Positive Faktoren sind zum Beispiel der Aufbau des landesweiten Mautsystems in Bulgarien, das dynamische Geschäft in den USA sowie Umsätze im Zusammenhang mit dem neuen Gemeinschaftsunternehmen in Sambia.

EBIT. Im Hinblick auf die Profitabilität im Wirtschaftsjahr 2018/19 erwartet das Unternehmen einen EBIT-Anstieg um ebenfalls rund 10 %.

Mittelfristig (rund 4 Jahre):

- > EBIT-Marge >10 %

Mittelfristige Ziele. Kapsch TrafficCom plant in beiden Segmenten zu wachsen. Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, die EBIT-Marge der Gruppe auf ein Niveau von nachhaltig über 10 % zu heben. Dafür soll das EBIT im ETC-Geschäft klar über 10 % gehalten und jenes im IMS-Geschäft kontinuierlich verbessert werden. Bei gutem Umfeld erscheint aus heutiger Sicht ein IMS-EBIT von bis zu 8 % machbar.

Wien, am 4. Juni 2018



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Gemäß § 124 Abs. 1 BörseG 2018.

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

Wien, am 4. Juni 2018



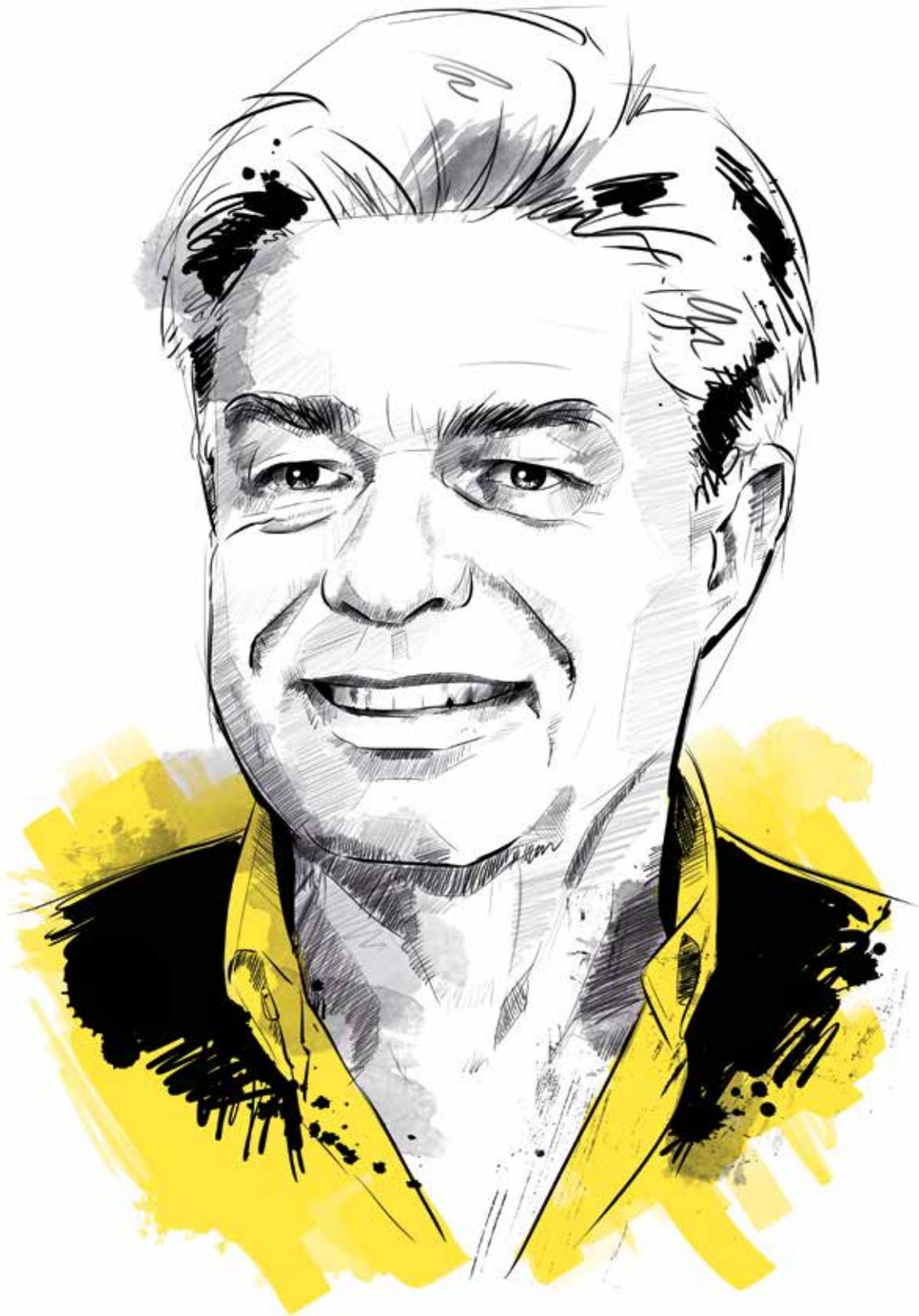
Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstands



Die Challenge von Dennis Cliche

Kunde: Sydney Motorway Corporation

*Lösung: Mehrspur-Fließverkehr
elektronische Mauteinhebung*

Im Rahmen des Programms WestConnex von Sydney wurde Kapsch gebeten, ein neues Mautsystem in ein bestehendes Betriebsumfeld zu integrieren, das gerade erneuert wird. Die Zeitpläne waren eng, und die Lösung musste kompromisslos funktionieren und skalierbar sein, um weitere Abschnitte des Schemas zu integrieren, wenn diese fertiggestellt sind. Kapsch arbeitete sehr eng mit dem Kunden zusammen, um eine termin-

gerechte und kostengünstige Lieferung zu gewährleisten. Die erste Stufe ist jetzt in Betrieb und die wöchentlich eine Million Fahrten finden schneller, sicherer und zuverlässiger statt. Der Kunde berichtet, dass die Systemleistung die Erwartungen übertroffen hat.

Konzernabschluss

zum 31. März 2018.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterung	2016/17	2017/18
Umsatzerlöse	(4)	648.479.213	693.256.518
Sonstige betriebliche Erträge	(5)	25.052.456	20.536.151
Veränderung des Bestands an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(6)	1.409.754	2.781.723
Aktivierete Eigenleistungen		3.551.874	404.489
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(7)	-242.146.257	-279.814.687
Personalaufwand	(8)	-224.169.884	-237.880.654
Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(9)	-17.715.773	-14.807.528
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(10)	-134.359.527	-134.908.686
Anteiliges operatives Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen	(17)	0	492.120
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		60.101.855	50.059.444
Finanzerträge	(11)	13.534.069	7.087.307
Finanzaufwendungen	(11)	-13.147.130	-12.274.612
Finanzergebnis		386.940	-5.187.305
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(17)	146.868	-112.808
Verluste aus der Neubewertung von Anteilen an assoziierten Unternehmen	(17)	0	-562.194
Ergebnis vor Steuern		60.635.663	44.197.137
Ertragsteuern	(12)	-17.953.927	-16.163.979
Periodenergebnis		42.681.736	28.033.158
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		43.609.880	28.680.062
Nicht beherrschende Anteile		-928.145	-646.904
		42.681.736	28.033.158
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist			
verwässert	(35)	3,35	2,21
unverwässert	(35)	3,35	2,21
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgliedert werden:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-5.945.776	-1.409.261
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		2.673.308	-6.094.232
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:			
Im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen		-3.190.631	-26.758
Umgliederung von kumulierten Nettoverlusten in das Periodenergebnis (Wertminderung)		2.276.893	136.006
Umgliederung von kumulierten Nettogewinnen in das Periodenergebnis (Veräußerung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten)		-2.695	0
Cashflow Hedges		424.038	37.255
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgliedert werden		-655.344	1.496.246
Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgliedert werden		-4.420.207	-5.860.744
Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgliedert werden:			
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-520.789	-218.967
Steuern betreffend Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgliedert werden		139.359	39.573
Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgliedert werden		-381.429	-179.394
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(13)	-4.801.636	-6.040.138
Gesamtergebnis der Periode		37.880.100	21.993.020
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		38.827.442	22.564.098
Nicht beherrschende Anteile		-947.342	-571.078
		37.880.100	21.993.020

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterung	31. März 2017	31. März 2018
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(15)	23.140.948	21.408.841
Immaterielle Vermögenswerte	(16)	71.985.004	70.798.087
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(17)	2.130.999	7.502.215
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(18)	18.363.679	23.170.180
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(19)	611.149	385.055
Latente Steueransprüche	(25)	11.937.661	12.398.930
		128.169.439	135.663.308
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(20)	39.254.919	38.888.783
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(21)	261.934.591	254.393.565
Kurzfristige Steuerforderungen		4.489.577	7.562.985
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(18)	3.637.945	2.804.145
Liquide Mittel	(22)	211.298.792	181.834.603
		520.615.824	485.484.082
Summe Aktiva		648.785.263	621.147.390
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		97.849.217	100.465.836
		228.357.988	230.974.607
Nicht beherrschende Anteile		-1.051.928	-1.045.045
Summe Eigenkapital		227.306.060	229.929.562
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(24)	97.481.728	141.759.129
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(26)	23.946.148	23.705.667
Langfristige Rückstellungen	(29)	9.992.550	8.910.567
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(27)	10.536.107	4.292.075
Latente Steuerschulden	(25)	2.745.150	1.910.207
		144.701.683	180.577.646
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(24)	97.902.189	26.674.737
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		55.949.897	58.254.579
Kurzfristige Rückstellungen	(29)	17.640.384	9.599.649
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		1.807.143	3.353.512
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(28)	103.477.907	112.757.704
		276.777.520	210.640.182
Summe Verbindlichkeiten		421.479.203	391.217.827
Summe Passiva		648.785.263	621.147.390

Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

Alle Beträge in EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn		
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			-3.921.596		-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
Cashflow 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
Kapitalerhöhungen bei einem Tochterunternehmen					131.250	131.250
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			25.232		-26.000	-768
Effekte aus der Abstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-472.712		472.712	0
Dividende				-19.500.000	0	-19.500.000
Periodenergebnis				28.680.062	-646.904	28.033.158
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-6.055.761		75.826	-5.979.935
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			81.936			81.936
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-179.394			-179.394
Cashflow Hedges			37.255			37.255
Stand 31. März 2018	13.000.000	117.508.771	-47.049.603	147.515.438	-1.045.045	229.929.562

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

Die bezahlte Dividende der Kapsch TrafficCom AG im Wirtschaftsjahr 2017/18 in Höhe von TEUR 19.500 entsprach EUR 1,50 je Aktie (2016/17: TEUR 19.500 entsprach EUR 1,50 je Aktie).

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

Die Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 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 der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2017/18 resultieren aus dem Erwerb des restlichen 1 %-Anteils an der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s.r.o., Tschechien. 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 im Vorjahr und ein Betrag in Höhe von TEUR 3.000 im Wirtschaftsjahr 2017/18 bezahlt wurde, sowie aus dem Kauf von weiteren Anteilen an der Streetline International, Inc., USA.

Die Effekte aus Kapitalerhöhungen im Wirtschaftsjahr 2017/18 betreffen einen Kapitalzuschuss, der von den Gesellschaftern der tolltickets GmbH, Deutschland, anteilmäßig einbezahlt wurde.

Die Effekte aus der Abstockung von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2017/18 resultieren aus der Liquidation der Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark.

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterung	2016/17	2017/18
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		60.101.855	50.059.444
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Planmäßige Abschreibungen		17.715.773	14.807.528
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-1.142.501	-819.819
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen		6.208.605	-5.222.239
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte		5.387.530	-165.030
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)		11.094.251	237.188
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)		-372.680	371.767
Sonstige (netto)		-4.141.106	-3.144.148
		94.851.727	56.124.691
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte		-6.154.327	11.953.954
Zu-/Abnahme der Vorräte		-1.794.485	3.532.349
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-13.990.553	5.122.024
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen		1.587.303	-8.113.880
		-20.352.062	12.494.447
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			
		74.499.665	68.619.138
Zinseinnahmen	(11)	2.671.148	1.294.240
Zinsausgaben	(11)	-5.657.361	-6.124.926
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-16.545.681	-21.964.518
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
		54.967.771	41.823.934
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(15)	-12.387.929	-10.149.534
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(16)	-2.711.023	-1.607.477
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(18)	-2.850.742	-6.393.337
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)	(31)	-22.806.653	-1.017.137
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(17)	0	-4.038.900
Einnahmen aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen		0	180.644
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		2.773.296	2.996.436
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen Finanzanlagen		71.820	4.793
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit			
		-37.911.231	-20.024.512
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
Einzahlungen von Anteilseignern bei einem Tochterunternehmen		0	131.250
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-19.500.000	-19.500.000
An nicht beherrschende Anteile von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-7.700	0
Zahlung für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	(14)	-14.094.405	-3.000.768
Zunahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	100.375.177	50.035.968
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	2.666.048	5.371.619
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(24)	-19.828.320	-79.930.185
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
		49.610.801	-46.892.115
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands			
		66.667.341	-25.092.693
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand		140.782.047	211.298.792
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		66.667.341	-25.092.693
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		3.849.404	-4.371.495
Endbestand	(22)	211.298.792	181.834.603

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 Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können sowohl einzelne Straßenabschnitte als auch landesweite Straßennetze umfassen. Die Herstellung und Beschaffung von Komponenten sowohl zur Erweiterung und Adaptierung der von Kapsch TrafficCom errichteten Systeme als auch für Dritte ergänzen das Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom; Mautdienstleistungen runden es ab.

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

1.1 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2018 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 2018 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 2018 einen Anteil an der Kapsch TrafficCom AG von 63,3% (31. März 2017: 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 2018 waren 55 Gesellschaften (inkl. Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien) in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2017: 57 Gesellschaften). Dieser Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2016/17	2017/18
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Wirtschaftsjahres	48	57
Erstkonsolidierungen	9	5
Verschmelzungen	0	-2
Entkonsolidierungen	0	-5
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	57	55

Am 18. Juli 2017 erwarb die Kapsch TrafficCom AG die restlichen 60,03 % der Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko. Im Jahr 2012 wurden bereits 33 % der Anteile an Simex von der Gruppe erworben und durch eine Kapitalherabsetzung am 18. Juli 2017, bei der die Gruppe nicht partizipierte, die Anteile auf 39,97 % erhöht. Vor Vollkonsolidierung wurde die Simex im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ausgewiesen (siehe Erläuterung 17).

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 wurden 100 % an der Mantelgesellschaft Athomstart Invest 253 AS (nunmehr: Kapsch TrafficCom Norway AS), Norwegen, erworben. Da kein Geschäftsbetrieb gekauft wurde, erfolgen keine Angaben nach IFRS 3.

Die Kapsch TrafficCom S.A.S, Kolumbien, wurde neu gegründet.

Zur Abwicklung des landesweiten Mautsystems in Bulgarien wurde das Konsortium Kapsch Traffic Solutions, Bulgarien, gebildet, an dem mehrere Kapsch TrafficCom Gesellschaften beteiligt sind.

Anfang des Wirtschaftsjahres 2017/18 wurden 17,1 % der Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika, indirekt über MobiServe (Pty) Ltd., Südafrika, an einen „Employee Participation Scheme Trust“ (im Weiteren Trust South Africa) abgegeben, mittels dem alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gruppe in Südafrika auf freiwilliger Basis am Unternehmenserfolg der TMT partizipieren können. Diese Maßnahme zielte darauf ab, sowohl die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens im Rahmen der BBBEE-Bewertung in Südafrika zu steigern. Nach Analyse gemäß IFRS 10 wird allerdings der Trust South Africa von Kapsch TrafficCom zur Gänze beherrscht. Daher werden die Anteile des Trust South Africa erstmals, und jene der MobiServe (Pty) Ltd. und der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd. weiterhin mit 100 % in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Kapsch TrafficCom USA, Inc., USA, sowie die Kapsch TrafficCom Transportation NA, Inc., USA, wurden in die Kapsch TrafficCom IVHS Inc., USA, verschmolzen. Die Kapsch TrafficCom IVHS Inc., USA, wurde im Anschluss in Kapsch TrafficCom USA Inc., USA, umbenannt.

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 wurden die Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Malaysia, die Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark, die Kapsch TrafficCom d.o.o., Slowenien, die Streetline International Inc., USA, sowie die SPS funding Co. LLC, USA, liquidiert und daher entkonsolidiert.

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellt sich wie folgt dar:

	2016/17	2017/18
Österreich	7	7
EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika)	29	30
Americas	16	14
APAC (Asien und Pazifik)	5	4
Gesamt	57	55

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

1.3 Konsolidierung.

1.3.1 Tochtergesellschaften.

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierter Unternehmen), bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn der Konzern schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung am Tochterunternehmen ausgesetzt ist, Anrechte auf diese Renditen besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunter-

nehmen zu beeinflussen. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), zu dem das Mutterunternehmen die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt hat. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, zu dem die Beherrschung verloren 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 Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung führt.

Führt eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung, werden die Transaktionen im Eigenkapital dargestellt. Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend 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 über ein Unternehmen verliert, werden die Vermögenswerte und Schulden des ehemaligen Tochterunternehmens aus der Konzernbilanz ausgebucht. Der verbleibende Anteil wird zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und als Zugangswert eines finanziellen Vermögenswertes gemäß 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 von Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Bestehen durch eine vertragliche Vereinbarung Rechte an Vermögenswerten und Verpflichtungen für Schulden, ist diese gemeinsame Vereinbarung eine gemeinschaftliche Tätigkeit. Eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt durch anteilmäßige Erfassung der Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Aufwendungen, die in den jeweiligen Positionen der Bilanz bzw. Gesamtergebnisrechnung dargestellt werden.

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

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

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

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

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 Buchwertes 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 umgliedert.

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten Forderungen gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, weist der Konzern darüber hinausgehende Verluste nicht aus, sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist 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.

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

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

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 Veräuße-

rer 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 eingestuft 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 zum Erwerbszeitpunkt geltenden beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Ein daraus resultierender Gewinn oder Verlust ist ergebniswirksam zu erfassen.

Die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten werden im Rahmen der Folgekonsolidierung entsprechend den korrespondierenden Vermögenswerten und Schulden fortgeführt.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte erfordert bestimmte Schätzungen und Beurteilungen, vor allem der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen, der übernommenen Verbindlichkeiten sowie der Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen.

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 Berichtswährung von Kapsch TrafficCom.

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	
	2016/17	2017/18	2016/17	2017/18
AUD	1,458	1,512	1,398	1,604
CAD	1,440	1,504	1,427	1,590
CZK	27,038	25,965	27,030	25,425
GBP	0,838	0,879	0,856	0,875
PLN	4,352	4,216	4,220	4,209
SEK	9,503	9,761	9,532	10,284
USD	1,097	1,170	1,069	1,232
ZAR	15,467	15,096	14,240	14,621

1.5.2 Transaktionen in fremder Währung.

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion oder zum 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. Nichtmonetare 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 Gesamtergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen. Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten von/an einen ausländischen Geschäftsbetrieb als Teil einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb, 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 Erlauerung 13).

2 Grundsätze der Rechnungslegung.

2.1 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2017/18 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 Konzern- abschluss	
IAS 12	Änderungen an IAS 12 „Ertragsteuern“: Klarstellung zur Frage des Ansatzes aktiver latenter Steuern auf temporäre Differenzen aus unrealisierten Verlusten	Jänner 2016	1. Jänner 2017	Keine
IAS 7	Änderungen an IAS 7 „Kapitalflussrechnungen“: Angabeninitiative	Jänner 2016	1. Jänner 2017	Keine
AIP 2014–2016	Änderungen an IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“	Jänner 2016	1. Jänner 2017	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

Soweit im Einzelnen anwendbar, wurden die angeführten Bestimmungen im vorliegenden Konzernabschluss umgesetzt. Die Änderungen an IAS 7 führen für den Konzern zu zusätzlichen Angaben. Die Änderungen an IAS 12 haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

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 15	Klarstellung zu Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2016	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 9	Finanzinstrumente	Juli 2016	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 16	Leasingverhältnisse	Jänner 2016	1. Jänner 2019	Nachfolgend beschrieben
IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4	September 2016	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
AIP 2014–2016 (IFRS 1, IAS 28)	Änderungen an IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“ und IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Nachfolgend beschrieben
IFRS 2	Klassifizierung und Bewertung von Geschäftsvorfällen mit anteilsbasierter Vergütung	Juni 2016	1. Jänner 2018	Keine
IAS 40	Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	Dezember 2016	1. Jänner 2018	Keine
IFRS 9	Vorzeitige Rückzahlungsoptionen mit negativer Vorfälligkeitsentschädigung	Oktober 2017	1. Jänner 2019	Keine

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 28	Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	Jänner 2016	1. Jänner 2019	Keine
IFRIC 23	Steuerrisikopositionen aus Ertragsteuern	April 2016	1. Jänner 2019	Keine
IFRS 17	Versicherungsverträge	September 2016	1. Jänner 2021	Keine
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Jänner 2014	Auf den endgültigen IFRS-Standard wird gewartet	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen/Konzernabschlüsse:			
IFRS 10	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	September 2014	auf unbestimmte Zeit verschoben	Keine
IAS 19	Änderungen an IAS 19: Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen	Dezember 2016	1. Jänner 2019	Keine

Neue/geänderte IFRS	Veröffentlicht durch das IASB, jedoch von der EU noch nicht übernommen	Anzuwenden für Wirtschaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss	
Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2015–2017)				
IFRS 3 IFRS 11	Mit den Änderungen an IFRS 3 wird klargestellt, dass ein Unternehmen, wenn es Kontrolle über einen Geschäftsbetrieb erlangt, der eine gemeinsame Geschäftstätigkeit ist, seine zuvor an dem Geschäftsbetrieb gehaltenen Anteile neu bewertet. Mit den Änderungen an IFRS 11 wird klargestellt, dass ein Unternehmen, wenn es gemeinsame Kontrolle über einen Geschäftsbetrieb erlangt, der eine gemeinsame Geschäftstätigkeit ist, seine zuvor an dem Geschäftsbetrieb gehaltenen Anteile nicht neu bewertet.	Dezember 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 12	Mit den Änderungen wird klargestellt, dass die Vorschriften in der früheren Textziffer 52B (Erfassung der Ertragsteuerauswirkung von Dividenden wo auch die Geschäftsvorfälle und Ereignisse erfasst werden, die zu den auszuschüttenden Gewinnen führen) auf alle ertragsteuerlichen Auswirkungen von Dividenden anzuwenden sind, indem die Textziffer aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Textziffer 52A genommen wird, die sich nur auf Situationen bezieht, in denen es unterschiedliche Zinssätze für ausgeschüttete und nicht ausgeschüttete Gewinne gibt.	Dezember 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 23	Mit den Änderungen wird klargestellt, dass, wenn ein Vermögenswert bereit für seine beabsichtigte Nutzung oder zur Veräußerung ist, ein Unternehmen jegliche noch vorhandenen Fremdkapitalbestände, die ausdrücklich aufgenommen wurden, um diesen Vermögenswert zu erhalten, als Teil des allgemein aufgenommenen Fremdkapitals bei der Berechnung des Aktivierungssatzes der allgemeinen Fremdkapitalaufnahme behandelt.	Dezember 2017	1. Jänner 2019	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.

Kapsch TrafficCom wird den neuen Standard ab 1. April 2018 (Wirtschaftsjahr 2018/19) erstmals anwenden.

Der Konzern hat eine umfassende Analyse der Kundenverträge durchgeführt und eine Softwarelösung implementiert, welche die erforderlichen Umsatzabgrenzungen für alle Kundenprojekte differenziert nach den unterschiedlichen Leistungsverpflichtungen errechnet.

Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen (Implementierungsprojekte) werden nach Maßgabe des jeweiligen Fertigstellungsgrades (Percentage-of-Completion-Methode) erfasst, allerdings beinhaltet IFRS 15 neue Kriterien für die Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum. Die derzeit abzuwickelnden Fertigungsaufträge erfüllen die Kriterien für eine Erfüllung der Leistungsverpflichtung über einen bestimmten Zeitraum, da hier Vermögenswerte erstellt werden, für die es keine alternative Nutzungsmöglichkeit gibt, und der Konzern einen Rechtsanspruch auf Bezahlung der bereits erbrachten Leistungen hat.

Umsatzerlöse aus Dienstleistungsgeschäften (Betriebs- und Wartungsleistungen sowie sonstige Serviceleistungen) werden in jener Berichtsperiode erfasst, in der die entsprechende Leistung erbracht wurde. Nachdem dem Kunden der Nutzen der Leistung während der Erbringung zufließt, werden die Umsatzerlöse aus den Dienstleistungsgeschäften nach IFRS 15 ebenfalls zeitraumbezogen realisiert werden.

Beim Verkauf von Komponenten ist im Unterschied zu IAS 18, der einem Risks-and-Rewards-Ansatz folgt, zu beurteilen, wann der Kontrollübergang für ein Gut stattfindet. Es ergibt sich daraus keine andere Umsatzrealisierung als bisher.

Bestimmte Kosten, die bei der Anbahnung oder Erfüllung eines Vertrags entstehen, müssen nach IFRS 15 – sofern die Kriterien erfüllt sind – aktiviert werden, welche nach bisher geltendem Standard aufwandswirksam erfasst werden. Im Geschäftsjahr 2017/18 sind keine Kosten angefallen, die gemäß IFRS 15 aktivierungsfähig sind.

Da es im Konzern durch die erstmalige Anwendung des IFRS 15 zum 1. April 2018 zu keiner wesentlichen Abweichung zur bisherigen Bilanzierung der Umsätze kommt, ist der Eigenkapitaleffekt unwesentlich und beträgt weniger als 0,5 % des Gesamtumsatzes der Kapsch TrafficCom Gruppe.

Die Darstellungs- und Angabevorschriften von 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. Diese werden mit der Einführung der neuen Softwarelösung erreicht.

Der Konzern übernimmt den Standard unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode. Dies führt dazu, dass die kumulativen Auswirkungen im Zeitpunkt der Erstanwendung in der Gewinnrücklage erfasst und die Vergleichsperiode nicht angepasst wird.

Klarstellung zu IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“: In dieser Klarstellung werden die Ausführungen sowie Beispiele zu den folgenden Bereichen punktuell überarbeitet sowie neue Beispiele aufgenommen.

Bei der Identifikation von Leistungsverpflichtungen und der Prüfung der Separierbarkeit im Vertragskontext ist auf die „nature of the promise“ abzustellen. Bei der Klassifizierung als Prinzipal oder Agent wird klargestellt, dass ein Unternehmen als Prinzipal agiert, wenn es die spezifischen Güter oder Dienstleistungen vor dem Übergang an den Kunden kontrolliert, während es als Agent einzustufen ist, wenn es nur die Bereitstellung durch ein drittes Unternehmen vermittelt.

Es wird weiters klargestellt, dass Aktivitäten des Lizenzgebers wesentliche Auswirkungen auf das dem Vertrag zugrunde liegende geistige Eigentum haben, wenn: entweder diese Aktivitäten erwartungsgemäß die Form (beispielsweise das Design) oder die Funktionalität des geistigen Eigentums verändern oder die Möglichkeit des Kunden, Nutzen aus dem geistigen Eigentum zu ziehen, wesentlich von diesen Aktivitäten beeinflusst wird bzw. davon abhängig ist (zum Beispiel Markenzeichen).

Gemäß IFRS 15.B63 ist der Umsatz aus umsatz- oder nutzungsbasierten Lizenzentgelten für geistiges Eigentum erst zum späteren der beiden folgenden Zeitpunkte zu erfassen: tatsächlicher Verkauf bzw. Erfüllung der Leistungsverpflichtung. In den neuen Paragraphen IFRS 15.B63A und B63B wird klargestellt, dass diese Regel auch Anwendung finden kann, wenn das umsatz- oder nutzungsabhängige Lizenzentgelt für mehrere Leistungsverpflichtungen (hybrides Leistungsbündel), jedoch hauptsächlich für die Lizenzierung des geistigen Eigentums, gezahlt wird und das geistige Eigentum demnach das Leistungsbündel prägt.

Weiters gibt es Erleichterungsvorschriften zur Erstanwendung von IFRS 15, wonach Verträge nicht komplett in ihrer Historie nachvollzogen werden müssen.

Aus der Anwendung dieser Klarstellungen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“ befasst sich mit der Klassifizierung, dem Ansatz und der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Die vollständige Version von IFRS 9 wurde im Juli 2014 veröffentlicht. Dieser Standard ersetzt IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ mit Ausnahme der Option, das Hedge Accounting unter IAS 39 (vorläufig) beizubehalten. Zudem wurden die Vorschriften von IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ in IFRS 9 integriert.

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 Klassifizierung richtet sich nach dem Geschäftsmodell des Unternehmens und den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswertes. Investitionen in Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich zwingend erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Hier besteht lediglich beim erstmaligen Ansatz das unwiderrufliche Wahlrecht, Änderungen des beizulegenden Zeitwertes im sonstigen Ergebnis auszuweisen. Die einzige Ausnahme betrifft Verbindlichkeiten, die als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert designiert wurden, für die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, aufgrund von Änderungen des eigenen Kreditrisikos nunmehr im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind. Da der Konzern keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen von Factoring verkauft, sind die entsprechenden diesbezüglichen Regeln des IFRS 9 nicht relevant.

Der Konzern hat seine finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten überprüft und erwartet die folgenden Auswirkungen des neuen Standards zum 1. April 2018:

Die „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 und AFS-Beteiligungen 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 und 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.

Dementsprechend hat der neue Standard keine wesentlichen Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung dieser finanziellen Vermögenswerte. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf von bisher bestehenden finanziellen Vermögenswerten, die als FVOCI klassifiziert sind, werden jedoch nicht mehr in den Gewinn oder Verlust, sondern in die Gewinnrücklagen umgegliedert.

Zudem entfällt nach IFRS 9 die bislang geltende Ausnahmeregelung, Eigenkapitalinstrumente von nicht börsennotierten Unternehmen bei Erfüllung der Voraussetzungen zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen zu bewerten. Diesbezüglich schränkt IFRS 9 die Möglichkeiten, auf eine Fair-Value-Bewertung zu verzichten, stark ein. Es werden dadurch keine wesentlichen Effekte erwartet.

Keine Auswirkungen werden 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.

IFRS 9 erleichtert das Hedge Accounting. Erforderlich ist ein wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument. Zudem muss das Sicherungsverhältnis dem entsprechen, welches der Vorstand 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. Zudem sind potenzielle Quellen von Ineffektivität in der Hedge-Dokumentation nunmehr anzugeben. Hierbei ist anzumerken, dass bezogen auf das Hedge Accounting ein Wahlrecht zwischen den Regelungen des IFRS 9 und denen des IAS 39 besteht. Die Entscheidung ist einheitlich zu treffen. Zu Beginn jedes Geschäftsjahres nach Erstanwendung besteht die Möglichkeit, die Ausübung des Wahlrechts zu ändern und IFRS 9 auf alle Sicherungsbeziehungen anzuwenden. Für den Fall einer Beibehaltung von Hedge Accounting nach IAS 39 sind jedoch die übrigen Regelungen von IFRS 9 (beispielsweise Anhangangaben im Zusammenhang mit Hedging) verpflichtend anzuwenden. Der Konzern plant weiterhin die Regeln des IAS 39 für Hedge Accounting anzuwenden.

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. Das neue Wertminderungsmodell fordert den Ansatz von Wertminderungen auf Basis erwarteter Kreditverluste (Expected-Credit-Loss-Modell) und nicht nach dem Incurred-Loss-Modell 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 bestimmte Finanzgarantien.

Der Konzern verwendet das vereinfachte Modell für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente sowie contract assets i.S.d. IFRS 15 und berechnet dementsprechend die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste. Dabei erfolgt die Bestimmung des erwarteten Kreditverlustes auf Basis einer Wertberichtigungstabelle (provision matrix), in der die finanziellen Vermögenswerte entsprechend der Altersstruktur gegliedert und die jeweiligen Ausfallraten für unterschiedliche Altersbänder bestimmt werden. Zur Erstellung einer Wertberichtigungstabelle werden zunächst historische Daten über tatsächlich eingetretene Ausfälle berücksichtigt. Neben der historischen Perspektive berücksichtigt der Konzern jedoch auch zukunftsbezogene Informationen und Erwartungen. Aufgrund der historisch geringen Ausfälle rechnet der Konzern nur mit unwesentlichen Auswirkungen.

Der Konzern wird den neuen Standard zum 1. April 2018 (Wirtschaftsjahr 2018/19) erstmalig anwenden, mit Ausnahme der neuen Regeln des Hedge Accountings, und die praktischen Erleichterungen in Anspruch nehmen. Die Vergleichszahlen für das Wirtschaftsjahr 2017/18 werden nicht angepasst.

IFRS 7 enthält auch erweiterte Angabepflichten und Änderungen in der Darstellung, die erwartungsgemäß die Art und den Umfang der Angaben des Konzerns betreffend Finanzinstrumente im Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 9 ändern werden.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. IFRS 16 führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach künftig Leasingverhältnisse, unabhängig davon ob es sich dabei nach den Kriterien des IAS 17 um Operating- oder Finanzierungsleasing handelt, in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht (right-of-use asset) auf den zugrunde liegenden Vermögenswert sowie eine Schuld, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse in Bezug auf Vermögenswerte von geringem Wert gibt es Ausnahmeregelungen. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von jenem nach IAS 17.

Der Konzern hat eine erste Analyse der Verträge und einen Prozess zur Auswahl einer Softwarelösung begonnen. Der wesentlichste Effekt wird voraussichtlich aus der Aktivierung der Vermögenswerte und Schulden aus Operating-Leasingverhältnissen von Kfz und Gebäuden sowie EDV-Equipment resultieren. Der Konzern verfügt zum Bilanzstichtag über nicht kündbare Operating-Leasing-Verpflichtungen in Höhe von TEUR 54.647 (siehe Erläuterung 30). Der Konzern hat jedoch noch nicht beurteilt, welche weiteren Anpassungen gegebenenfalls erforderlich sind, beispielsweise aufgrund der Änderung der Definition der Laufzeit des Leasingverhältnisses, der unterschiedlichen Behandlung von variablen Leasingzahlungen sowie Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Es ist daher noch nicht möglich, die Höhe der Nutzungsrechte und korrespondierender Leasingverbindlichkeiten abzuschätzen, die im Zeitpunkt der Erstanwendung des neuen Standards anzusetzen sind und wie sich dies auf den Konzerngewinn und die Klassifizierung der Cashflows auswirkt. Es ist jedenfalls mit einer deutlichen Bilanzverlängerung zu rechnen, die wiederum Auswirkung auf viele Bilanzkennzahlen (zum Beispiel Reduktion der Eigenkapitalquote) haben wird.

Der Konzern wird den Standard nicht vorzeitig anwenden und plant die Vereinfachungsvorschriften zu nutzen und keine Vergleichswerte der Vorperiode anzugeben.

Aus den Anpassungen von **IFRS 4** sowie aus den **jährlichen Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2014–2016)** sind aus heutiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu erwarten.

Standards und Interpretationen, die bereits vom IASB veröffentlicht, jedoch von der EU noch nicht übernommen sind: Diese Standards oder Interpretationen bzw. Anpassungen der Standards und Interpretationen sind noch nicht verpflichtend anzuwenden, werden allerdings aus heutiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern haben.

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 2018 ergeben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 76.966 (Vorjahr: TEUR 77.205) sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 31.486 (Vorjahr: TEUR 29.097). 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 5.619 (Vorjahr: TEUR 7.088) und das Gesamtergebnis der Periode um rund TEUR 4.155 (Vorjahr: TEUR 5.071) 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 den unter Erläuterungen 16 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 sowie 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.

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

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

Das Segment **ETC** umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. 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 runden das ETC-Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom ab.

Im Segment **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 von Kapsch TrafficCom wird durch das Komponentengeschäft abgerundet.

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2018 stellen sich wie folgt dar:

	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	521.647	171.609	693.257
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	53.474	-3.415	50.059
EBIT-Marge in %	10,3 %	-2,0 %	7,2 %

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
EBIT-Marge in %	14,0 %	-3,0 %	9,3 %

Die Vermögenswerte und Schulden zum 31. März 2018 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	306.206	87.231	393.437
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	3.796	3.706	7.502
Segmentsschulden	175.132	45.741	220.874
Investitionen	8.871	2.886	11.757
Abschreibungen	9.998	4.810	14.808
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	679	634	1.314

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

Die Segmentsschulden 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 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
Segmentvermögen	305.973	95.443	401.416
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1	2.130	2.131
Segmentsschulden	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

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:

	2016/17			2017/18		
	Umsatz	ETC	IMS	Umsatz	ETC	IMS
Kunde 1	64.604	X		88.047	X	
Kunde 2	83.398	X	X	81.118	X	X

Regionale Informationen.

Der Vorstand hat sich entschieden, neben den Geschäftssegmenten, die Umsatzerlöse und langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerte auch nach geografischen Segmenten darzustellen. Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert.

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

	Österreich	EMEA (exklusive Österreich)	Americas	APAC	Konzern
Umsatzerlöse	50.363	391.532	209.096	42.265	693.257
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	12.422	37.440	34.204	8.141	92.207

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

Umsätze nach Kategorie.

Die Umsatzerlöse des Konzerns gliedern sich in folgende Kategorien:

	2016/17	2017/18
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Gütern	129.781	130.434
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen	481.148	512.301
Fakturierte Umsätze aus Wartungsverträgen	36.379	39.480
Abgegrenzte Umsätze, Lizenzumsätze und Skonti zu fakturierten Umsätzen	1.172	11.041
	648.479	693.257

5 Sonstige betriebliche Erträge.

	2016/17	2017/18
Operative Fremdwährungsgewinne	8.085	6.982
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	2.162	2.558
Erträge aus Versicherungsvergütungen	208	5.836
Erträge aus Verkauf von Anlagen	60	53
Negativer Unterschiedsbetrag	2.982	0
Übrige betriebliche Erträge	11.556	5.107
	25.052	20.536

Die Erträge aus Versicherungsvergütungen betrafen im Wesentlichen Entschädigungen für einen Brand in den Geschäftsräumlichkeiten der schwedischen Tochtergesellschaft im April 2017.

Der negative Unterschiedsbetrag im Wirtschaftsjahr 2016/17 resultierte aus dem Differenzbetrag zwischen dem Kaufpreis für die von Schneider Electric mit 1. April 2016 akquirierte globale Transportation-Sparte und dem erworbenen Nettovermögen.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten im Wirtschaftsjahr 2016/17 Kostenübernahmen der Transaktionsabrechnung für das landesweite elektronische Lkw-Mautsystem in Tschechien.

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

	2016/17	2017/18
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-2.261	513
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	3.671	2.268
	1.410	2.782

7 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2016/17	2017/18
Materialaufwand	108.090	120.494
Aufwendungen für bezogene Leistungen	134.057	159.321
	242.146	279.815

8 Personalaufwand.

	2016/17	2017/18
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	184.660	195.366
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	28.432	30.790
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 26)	302	590
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 26)	6	7
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 26)	2.041	2.364
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	8.728	8.764
	224.170	237.881

Der Personalstand zum 31. März 2018 betrug 5.259 Personen (31. März 2017: 4.823 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2017/18 durchschnittlich 5.134 Personen (2016/17: 4.774 Personen).

9 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2016/17	2017/18
Abschreibungen auf Sachanlagen	9.072	7.347
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	8.644	7.460
	17.716	14.808

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2016/17	2017/18
Kommunikations- und IT-Aufwand	17.539	23.268
Mieten	18.455	17.314
Rechts- und Beratungsaufwand	31.738	16.217
Operative Fremdwährungsverluste	3.386	12.159
Reisekosten	11.598	11.876
Marketing- und Werbekosten	7.350	7.840
Instandhaltung	4.406	7.622
Kfz-Aufwand	5.347	6.689
Lizenz- und Patentaufwand	5.886	5.325
Büroaufwendungen	5.684	4.387
Versicherungsaufwand	4.160	4.368
Steuern und Abgaben	5.795	3.054
Ausbildungskosten	2.050	2.891
Schadensfälle	49	2.168
Bankspesen	1.574	2.118
Transportkosten	1.484	1.758
Abschreibungen und Wertberichtigung von Forderungen	1.476	1.079
Garantiekosten und Projektfinanzierung	860	1.069
Regulierung Gewährleistungsrückstellung	1.995	596
Mitgliedsbeiträge	486	543
Provisionen und andere Gebühren	449	441
Verluste aus Anlagenabgängen	144	234
Aufsichtsratsvergütungen	120	120
Operative Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes derivativer Finanzinstrumente und Earn-out-Verbindlichkeiten	1.366	96
Übriger betrieblicher Aufwand	963	1.677
	134.360	134.909

Der Anstieg des Kommunikations- und IT-Aufwands ist auf höhere EDV-Kosten im Zusammenhang mit Projekten in den USA zurückzuführen. Operative Fremdwährungsverluste stiegen von TEUR 3.386 im Wirtschaftsjahr 2016/17 auf TEUR 12.159 im Wirtschaftsjahr 2017/18, primär aufgrund von Wechselkursschwankungen der Währungen USD, ZAR, PLN und SEK. Die Schadensfälle betrafen im Wesentlichen einen Brand in den Geschäftsräumlichkeiten der schwedischen Tochtergesellschaft im April 2017. Höhere Instandhaltungskosten und Kfz-Aufwendungen im Zusammenhang mit Projekten trugen ebenfalls zur Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen bei. Auf der anderen Seite ist der Rechts- und Beratungsaufwand aufgrund geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten, insbesondere in den USA, deutlich gesunken.

11 Finanzergebnis.

	2016/17	2017/18
Finanzerträge:		
Zinsertrag	2.623	1.257
Wertpapiererträge	48	37
Erträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen	2.040	921
Erträge aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	58	6
Gewinne aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	83	827
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	8.682	4.039
	13.534	7.087
Finanzaufwendungen:		
Zinsaufwand	-5.657	-6.125
Wertminderung von sonstigen Beteiligungen	-2.398	-1.026
Aufwand aus Zinssatzhedging	0	-19
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-318	-286
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-4.308	-3.914
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 26)	-455	-388
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen (siehe Erläuterung 29)	-10	-15
Aufwand aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	0	-297
Aufwand aus dem Abgang und Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten	0	-204
	-13.147	-12.275
	387	-5.187

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 2016/17 sowie 2017/18 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.

	2016/17	2017/18
Laufende Gewinnsteuern	-18.680	-17.218
Latente Steueransprüche/-schulden	726	1.054
Gesamt	-17.954	-16.164
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-9.520	-5.367

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:

	2016/17	2017/18
Ergebnis vor Steuern	60.636	44.197
Theoretischer Steuerertrag/-aufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2016/17: 25 %)	-15.159	-11.049
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-9.646	-2.501
Auswirkungen von unterschiedlichen Steuersätzen im Konzern	4.869	2.274
Änderung des Steuersatzes	0	45
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-2.374	-166
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	4.875	-748
Steuereffekte betreffend Vorperioden	-519	-4.019
Ausgewiesener Steueraufwand	-17.954	-16.164

Die Steuereffekte aus Vorperioden betreffen Anpassungen der Vorjahreswerte aufgrund Betriebsprüfung und Anpassungen im Rahmen der Erstellung der Steuererklärungen.

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

13 Sonstiges Ergebnis der Periode.

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

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2017/18 betreffen in Höhe von TEUR -27 Marktwertschwankungen von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren. Für Marktwertschwankungen der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, wurden aufgrund der fortgesetzten nachteiligen Kursentwicklung der Aktie im Wirtschaftsjahr 2017/18 TEUR 1.026 erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst. Verluste aus einem Wertpapier wurden ebenfalls erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst (TEUR 136).

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

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 wurden steuerneutral erfasst. 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 Hedges designiert wurden.

14 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

Erläuterung	2016/17			2017/18		
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Stufe der FV Hierarchie	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Stufe der FV Hierarchie
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (21)	132.929	132.929	n/a	133.600	133.600	n/a
Forderungen aus Fertigungsaufträgen (21)	77.205	77.205	n/a	76.966	76.966	n/a
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen (21)	6.879	6.879	n/a	6.937	6.937	n/a
Kredite und Forderungen	217.013			217.503		
Derivative Finanzinstrumente	198	198	2	12	12	2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	198			12		
Derivative Finanzinstrumente – Cashflow Hedges	5	5	2	0	0	
Sicherungsinstrumente	5			0		
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	44.718			36.879		
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte ¹⁾	44.718			36.879		
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	261.935			254.394		

Erläuterung	2016/17			2017/18		
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Stufe der FV Hierarchie	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Stufe der FV Hierarchie
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)						
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (18)	2.940	2.940	1	2.906	2.906	1
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (18)	663	663	2	599	599	2
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen (18)	11.683	11.683	1	10.657	10.657	1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AFS)	15.286			14.162		
Derivative Finanzinstrumente (18)	0	0		154	154	2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	0			154		
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (18)	1.770	1.770	n/a	2.822	2.822	n/a
Festverzinsliche Wertpapiere (18)	2.161	2.161	n/a	2.214	2.214	n/a
Kredite und Forderungen	3.931			5.036		
Sonstige Beteiligungen	2.785	2.785	n/a	6.622	6.622	n/a
Sonstige Beteiligungen	2.785			6.622		
Summe lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	22.002			25.974		
Liquide Mittel						
Liquide Mittel	211.299	211.299	n/a	181.835	181.835	n/a
Summe Liquide Mittel	211.299			181.835		
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)						
Unternehmensanleihe (24)	70.702	72.943	1	0	0	
Schuldscheinanleihen (24)	75.376	72.442	2	73.622	71.497	2
Sonstige Finanzverbindlichkeiten (24)	49.305	49.309	2	94.812	90.151	2
Finanzielle Schulden	195.384			168.434		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	55.950	55.950	n/a	58.255	58.255	n/a
Finanzielle Schulden	55.950			58.255		
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)						
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen (28)	29.097	29.097	n/a	31.486	31.486	n/a
Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out) (28)	11.851	11.851	3	12.751	12.751	3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.685	1.685	n/a	1.836	1.836	n/a
Finanzielle Schulden	42.633			46.073		
Derivative Finanzinstrumente	10	10	2	1	1	2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	10			1		
Derivative Finanzinstrumente – Cashflow Hedges	72	72	2	6	6	2
Sicherungsinstrumente	72			6		
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	71.299			70.970		
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten ¹⁾	71.299			70.970		
Summe lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	114.014			117.050		

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

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, börsennotierte Eigenkapitalinstrumente sowie im Vorjahr die Unternehmensanleihe 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, derivative Finanzinstrumente und finanzielle Schulden.

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

- > Quotierte Marktpreise für Wertpapiere.
- > 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. Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out) fallen in diese Kategorie und basieren auf vereinbarten Konditionen und der Erwartung über die künftige Umsatz-/Ergebnisentwicklung der betreffenden Tochtergesellschaften. Langfristige Kaufpreiskomponenten werden mit einem risikoadäquaten Zinssatz abgezinst.

Level n/a: Der Buchwert dieser Positionen stellt entsprechend IFRS 7.29 einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar. Es wird daher keine Fair-Value-Hierarchie angegeben.

Die Entwicklung der **Level-3-Earn-out-Verbindlichkeiten** ergibt sich wie folgt:

Earn-out-Verbindlichkeiten	2016/17	2017/18
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	2.077	11.851
Zugang	8.331	3.794
Abgang	0	-3.000
Anpassung Earn-out-Verbindlichkeit im sonstigen betrieblichen Aufwand	1.356	0
Aufzinsungen	87	105
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	11.851	12.750

Details zu den Earn-out-Verbindlichkeiten sind in Erläuterung 27 und 28 zu finden.

Finanzinstrumente werden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2016/17	2017/18
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-2.209	-1.187
Kredite und Forderungen	7.082	1.471
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-5.975	-6.431
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-10	515
	-1.112	-5.631

Derivative Finanzinstrumente.

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

Zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos werden in unwesentlichem Ausmaß bestimmte derivative Finanzinstrumente als Cashflow Hedges designiert. Es handelt sich dabei um Devisenterminkontrakte mit unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen. Veränderungen zu den Cashflow Hedges werden im sonstigen Ergebnis gezeigt.

Die Tabelle in dieser Erläuterung zeigt die Bilanzwerte. Die operativen Erträge bzw. Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes derivativer Finanzinstrumente betragen TEUR +73 bzw. TEUR -96 (2016/17: TEUR +198 bzw. TEUR -10). Die Gewinne und Verluste, die im Finanzergebnis enthalten sind, sind in Erläuterung 11 dargestellt.

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

15 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anzahlungen	Summe
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
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
Buchwert zum 31. März 2017	4.209	8.488	2.180	8.265	0	23.141
Währungsumrechnungsdifferenzen	-132	-507	-137	-649	0	-1.425
Umbuchung	0	-79	-813	892	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	1	0	0	47	0	48
Zugang	385	2.379	4.644	2.742	0	10.150
Abgang	-9	-764	-2.309	-76	0	-3.158
Planmäßige Abschreibungen	-1.064	-2.612	0	-3.671	0	-7.347
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	0	21.409
Anschaffungs-/Herstellungskosten	11.601	44.548	3.565	33.754	0	93.467
Kumulierte Abschreibungen	-8.212	-37.643	0	-26.204	0	-72.058
Buchwert zum 31. März 2018	3.389	6.905	3.565	7.550	0	21.409

16 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Anzahlungen	Summe
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
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
Buchwert zum 31. März 2017	4.363	17.133	47.555	2.917	17	71.985
Währungsumrechnungsdifferenzen	-155	-64	0	-187	0	-406
Umgliederungen	0	1.500	0	-1.500	0	0
Umgliederung von Anzahlungen	0	17	0	0	-17	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	5.000	76	0	0	5.076
Zugänge	220	683	0	705	0	1.607
Abgänge	0	-4	0	0	0	-4
Planmäßige Abschreibungen	-1.644	-5.816	0	0	0	-7.460
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	70.798
Anschaffungs-/Herstellungskosten	18.951	89.353	62.029	1.934	0	172.267
Kumulierte Abschreibungen	-16.167	-70.904	-14.399	0	0	-101.469
Buchwert zum 31. März 2018	2.784	18.450	47.630	1.934	0	70.798

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

	2016/17	2017/18
ZGE ETC-Americas : Electronic Toll Collection, Americas	11.723	11.783
ZGE ETC-EMEA : Electronic Toll Collection, Europe, Middle East and Africa	21.316	21.316
ZGE ETC-APAC : Electronic Toll Collection, Asia and Pacific	7.378	7.378
ZGE IMS-Americas : Intelligent Mobility Solutions, Americas	3.349	3.364
ZGE IMS-EMEA : Intelligent Mobility Solutions, Europe, Middle East and Africa	3.559	3.559
ZGE IMS-APAC : Intelligent Mobility Solutions, Asia and Pacific	230	230
	47.555	47.630

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

	2016/17	2017/18
Bestimmung des erzielbaren Betrags	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
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, Chile und Mexiko, 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.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	11.723	11.783
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	205.574	107.809
Buchwert der ZGE	49.445	49.781
Diskontierungszinssatz	7,1 %	7,0 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,8 %	9,6 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	39,2 %	17,2 %

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 %	18.956	-14.321
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.406	1.431
EBITDA-Marge	± 10 %	-4.212	4.212
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-8.887	10.851

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 der Lieferung von Komponenten sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern öffentliche Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind.

Parameter der ZGE ETC-EMEA.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	21.316	21.316
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	530
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	381.530	533.245
Buchwert der ZGE	113.006	93.121
Diskontierungszinssatz	7,1 %	9,7 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	9,0 %	12,6 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	23,2 %	70,5 %

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 %	74.112	-57.618
Umsatzwachstum	± 10 %	-2.283	2.293
EBITDA-Marge	± 10 %	-14.747	14.747
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-24.091	27.424

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.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	7.378	7.378
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	152.924	181.849
Buchwert der ZGE	16.516	13.519
Diskontierungszinssatz	7,1 %	6,6 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,7 %	8,7 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	116,6 %	137,5 %

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 %	28.514	-21.379
Umsatzwachstum	± 10 %	-548	825
EBITDA-Marge	± 10 %	-3.229	3.229
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-14.299	17.816

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

Parameter der ZGE IMS-Americas.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	3.349	3.364
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	1.417	1.230
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	57.994	89.000
Buchwert der ZGE	21.146	18.641
Diskontierungszinssatz	7,1 %	7,6 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	9,0 %	10,3 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	25,5 %	36,5 %

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 %	14.468	-11.024
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.058	1.081
EBITDA-Marge	± 10 %	-2.696	2.696
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-6.207	7.413

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 Spanien, Südafrika, den Niederlanden, Großbritannien, Tschechien und Saudi Arabien die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions, insbesondere Verkehrstelematiklösungen, weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt werden. Die Planung der ZGE IMS-EMEA basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-EMEA.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	3.559	3.559
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	1.500	174
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	135.830	46.418
Buchwert der ZGE	30.353	22.178
Diskontierungszinssatz	7,1 %	9,7 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,7 %	12,6 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	42,7 %	20,6 %

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 %	8.139	-6.335
Umsatzwachstum	± 10 %	-696	709
EBITDA-Marge	± 10 %	-3.120	3.120
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-2.636	3.002

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, insbesondere Verkehrstelematiklösungen, weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt werden. Die Planung der ZGE IMS-APAC basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-APAC.

	2016/17	2017/18
Der ZGE zugeordneter Buchwert des Firmenwertes	230	230
Der ZGE zugeordneter Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	32.446	44.156
Buchwert der ZGE	1.538	1.402
Diskontierungszinssatz	7,1 %	6,7 %
Diskontierungszinssatz vor Steuern	8,7 %	9,2 %
Break-even-Diskontierungszinssatz vor Steuern	371,4 %	160,3 %

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 %	7.198	-5.415
Umsatzwachstum	± 10 %	-1.435	1.559
EBITDA-Marge	± 10 %	-1.241	1.241
Wachstumsrate ewige Rente	± 0,5 %	-3.514	4.343

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 2017/18 auf EUR 103,0 Mio. (2016/17: EUR 85,4 Mio.). Im Wirtschaftsjahr 2017/18 waren davon EUR 59,8 Mio. (2016/17: EUR 44,2 Mio.) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von EUR 43,3 Mio. (2016/17: EUR 41,1 Mio.) wurde als Aufwand erfasst.

17 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

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

	2016/17	2017/18
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	1.917	2.131
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	2	0
Zugang	0	7.833
Anteiliges operatives Periodenergebnis	0	492
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	0	-825
Verlust aus Neubewertung von Anteilen aufgrund Unternehmenszusammenschluss	0	-562
Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss	0	-1.370
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	147	-113
Währungsumrechnungsdifferenzen	65	-84
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	2.131	7.502
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	2.130	0
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	1	7.502

Assoziierte Unternehmen.

LLC National operator of telematic services, Russland.

Der Konzern gründete am 3. Dezember 2015 gemeinsam mit einem Partner das russische Unternehmen LLC National operator of telematic services und hält einen Anteil von 49 % an der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft handelt es sich um ein assoziiertes Unternehmen. Die Bilanzierung erfolgt daher nach der Equity-Methode. Der Buchwert des Anteils zum 31. März 2018 beträgt TEUR 0 (31. März 2017: TEUR 0). Anteilige Ergebnisse aus diesem assoziierten Unternehmen werden im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

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

	31. März 2017	31. März 2018
Langfristige Vermögenswerte	67	1
Kurzfristige Vermögenswerte	8	21
Langfristige Schulden	0	0
Kurzfristige Schulden	-384	-399
Nettovermögen	-310	-377
Umsatz	0	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-218	-101
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	-218	-101

Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Am 31. Juli 2012 erwarb die Gruppe 33 % der Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko (im Weiteren als Simex bezeichnet). Die Beteiligung wurde nach der Equity-Methode bilanziert.

Am 18. Juli 2017 wurde eine Kapitalherabsetzung in der Simex beschlossen, wobei Kapsch TrafficCom bei der Kapitalherabsetzung nicht partizipierte und somit per 18. Juli 2017, vor Erwerb der restlichen Anteile, 39,97 % an der Simex hielt. Die Anteile wurden mit 18. Juli 2017 zum beizulegenden Zeitwert, basierend auf einer Unternehmensbewertung, mit TEUR 1.370 bewertet und sind mit diesem Wert als assoziiertes Unternehmen abgegangen. Zum 31. März 2017 betrug der Buchwert TEUR 2.130. Aufgrund der Neubewertung der Anteile infolge des Unternehmenszusammenschlusses zum 18. Juli 2017 ergab sich ein Verlust in Höhe von TEUR -562.

Am 18. Juli 2017 wurden weiters die restlichen Anteile erworben, sodass Kapsch TrafficCom nun 100 % der Anteile hält und die Gesellschaft ab dem 18. Juli 2017 vollkonsolidiert wird (siehe Erläuterung 31).

Anteilige Ergebnisse aus diesem assoziierten Unternehmen wurden bis zum Übergang in die Vollkonsolidierung im Ergebnis vor Steuern nach dem Finanzergebnis ausgewiesen.

Gemeinschaftsunternehmen.**Intelligent Mobility Solutions Limited, Sambia.**

Der Zugang zu den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen betrifft den Erwerb von 50 % an der Intelligent Mobility Solutions Limited in Sambia am 30. August 2017. Ein Teil des Kaufpreises in Höhe von TEUR 3.794 ist variabel, bedingt durch die Unterzeichnung eines weiteren Projekts in der Gesellschaft. Die Gesellschaft übernimmt die Planung, Errichtung und den Betrieb von Systemen und Lösungen insbesondere zur Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrolle sowie die Registrierung von Fahrzeugen in Sambia. Da Kapsch TrafficCom gemeinsam mit einem Partner die Kontrolle über die Gesellschaft hat, wird die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Da die Aktivitäten und Strategie dieser Gesellschaft zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom zählen, werden die anteiligen Ergebnisse aus diesem Gemeinschaftsunternehmen separat im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Seit dem Erwerb wurde ein anteiliges Ergebnis in Höhe von TEUR 492 erwirtschaftet. Der Buchwert zum 31. März 2018 beträgt TEUR 7.501.

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

	31. März 2017	31. März 2018
Langfristige Vermögenswerte	n/a	9.821
Kurzfristige Vermögenswerte	n/a	671
Langfristige Schulden	n/a	-1.540
Kurzfristige Schulden	n/a	-5.474
Nettovermögen	n/a	3.479
Umsatz	n/a	6.883
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	n/a	983
Sonstiges Ergebnis	n/a	0
Gesamtergebnis	n/a	983
Liquide Mittel	n/a	86
Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)	n/a	1.580
Überleitung		
Nettovermögen zu Beginn des Geschäftsjahres	n/a	1
Erhöhung Nominalkapital und Kapitalrücklage	n/a	2.496
Gesamtergebnis	n/a	983
Währungsumrechnungsdifferenzen	n/a	0
Dividendenzahlungen	n/a	0
Nettovermögen zum Ende des Geschäftsjahres	n/a	3.479
Anteil von Kapsch TrafficCom (50 %)	n/a	1.740
Firmenwert	n/a	6.586
Anpassungen aus Zwischengewinneliminierung	n/a	-825
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	n/a	7.501

Konsortien.

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

Die 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 Einkaufsgenossenschaften mit dem Ziel, Rabatte an Spediteure weiterzugeben. Die Vermögenswerte sind den beiden Konsortien zuzurechnen. Die Konsortialmitglieder sind grundsätzlich von der Haftung ausgeschlossen.

Der Buchwert der Anteile zum 31. März 2018 an den Konsortien beträgt TEUR 1 (31. März 2017: TEUR 1).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammengefassten Finanzinformationen der Gesellschaften zum letzten Bilanzstichtag (31. März).

	31. März 2017	31. März 2018
Langfristige Vermögenswerte	221	12
Kurzfristige Vermögenswerte	46	485
Langfristige Schulden	-40	-6
Kurzfristige Schulden	-227	-477
Nettovermögen	0	15
Umsatz	385	969
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-1	12
Sonstiges Ergebnis	0	1
Gesamtergebnis	-1	13

Gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Die Gruppe hatte im Geschäftsjahr mehrere gemeinschaftliche Vereinbarungen, hauptsächlich für Projekte im Bereich der Wartung, die als gemeinschaftliche Tätigkeiten ausgewiesen sind, wobei keine dieser gemeinschaftlichen Tätigkeiten einzeln für die Gruppe wesentlich ist. Im Geschäftsjahr 2017/18 wurden anteilige Umsätze in Höhe von TEUR 13.827 (2016/17: TEUR 8.518) und anteilige Ergebnisse in Höhe von TEUR 990 (2016/17: TEUR -10) in die jeweiligen Positionen im Konzernabschluss einbezogen.

18 Sonstige kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2016/17	2017/18
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	18.364	23.170
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	3.638	2.804
	22.002	25.974

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 2016	3.723	14.825	4	99	18.651
Währungsumrechnungsdifferenzen	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
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-428	-31	-459
Zugänge	0	0	4.266	2.128	6.393
Abgänge	-71	0	-1	-4	-75
Wertminderung	-136	-1.026	0	0	-1.162
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	109	0	0	0	109
Buchwert zum 31. März 2018	3.505	10.657	6.622	2.386	23.170

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere zum 31. März 2018 betreffen wie im Vorjahr Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Zum 31. März 2018 wurde eine ergebniswirksame Wertberichtigung der Anteile an Investmentfonds in Höhe von TEUR 136 erfasst.

Die zur Veräußerung verfügbaren Beteiligungen betreffen zum 31. März 2018 eine 15,4%-Beteiligung an der börsennotierten Q-Free ASA, Norwegen (31. März 2017: 15,4%). Im Wirtschaftsjahr 2017/18 war eine Wertminderung in Höhe von TEUR 1.026 auf den niedrigeren Marktwert erforderlich. Diese wurde ergebniswirksam erfasst.

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

Der Zugang bei den sonstigen Beteiligungen im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrifft im Wesentlichen den Erwerb eines Minderheitsanteils an der Traffic Technology Services Inc., USA, in Höhe von TEUR 2.550 und den Erwerb weiterer Anteile an der ParkJockey Global Inc., USA, in Höhe von TEUR 1.710. Im Wirtschaftsjahr 2016/17 betrifft der Zugang bei den sonstigen Beteiligungen im Wesentlichen den Erwerb des Anteils an der ParkJockey Global Inc., USA.

Im Zugang bei den sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerten ist im Wirtschaftsjahr 2017/18 ein langfristiges Derivat in Höhe von TEUR 154 enthalten. Die restlichen Zugänge betreffen im Wesentlichen Ausleihungen der Kapsch TrafficCom AG, Wien, an die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, in Höhe von TEUR 1.540.

Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Kurzfristige Ausleihungen	Sonstige	Summe
Buchwert zum 31. März 2016	0	97	0	97
Währungsumrechnungsdifferenzen	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
Buchwert zum 31. März 2017	0	1.477	2.161	3.638
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-17	-53	-69
Zugang	0	0	106	106
Zugänge aus Erwerb von Unternehmen	0	0	0	0
Abgang	0	-870	0	-870
Buchwert zum 31. März 2018	0	590	2.214	2.804

Der Zugang bei den sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2017/18 betrifft ein kurzfristiges festverzinsliches Wertpapier.

Der Abgang bei den kurzfristigen Ausleihungen des Wirtschaftsjahres 2017/18 betrifft Rückzahlungen von kurzfristigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 730 in Spanien sowie die Rückzahlung einer Ausleiherung in Höhe von TEUR 139 in Russland.

Der Zugang bei den kurzfristigen Ausleihungen des Wirtschaftsjahres 2016/17 resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb der Gesellschaften der Kapsch TrafficCom Transportation.

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

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	2017/18
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	2.906	599	0	3.505
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	10.657	0	0	10.657
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	154	0	154
	13.563	753	0	14.316
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
	0	0	0	0
Gesamt	13.563	753	0	14.316

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 2.232, sonstige Beteiligungen in Höhe von TEUR 6.622 sowie sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 2.804 wurden im Geschäftsjahr 2017/18 zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung bilanziert.

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.

19 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2016/17	2017/18
Lkw-Mautsystem Tschechien	212	0
Sonstige langfristige Forderungen	400	385
	611	385

Die sonstigen langfristigen Forderungen beinhalten Mietgarantien für Gebäude der spanischen Gesellschaften. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Forderungen wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Verwendung eines Zinssatzes von 2,31 % bis 7,00 % abgezinst. Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

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

	2016/17	2017/18
Bis zu 2 Jahren	481	101
Zwischen 2 und 3 Jahren	7	7
Größer 3 Jahre	164	318
	652	425

20 Vorräte.

	2016/17	2017/18
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	27.973	24.496
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	4.289	4.803
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	6.542	8.810
Anzahlungen auf Vorräte	451	780
	39.255	38.889

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die für Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 21.350 (2016/17: TEUR 22.094). In der Berichtsperiode wurden TEUR 744 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2016/17: TEUR 339).

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2016/17	2017/18
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	140.926	143.050
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-7.997	-9.450
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	132.929	133.600
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	77.205	76.966
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	6.879	6.937
Forderungen gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	15.781	16.570
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	29.141	20.320
	261.935	254.394

Zum 31. März 2018 wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Nominalbetrag von TEUR 9.934 (2016/17: TEUR 8.269) wertberichtigt. Die Wertberichtigung dazu beträgt TEUR -9.450 (2016/17: TEUR -7.997).

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2016/17	2017/18
Stand am 31. März des Vorjahres	-2.095	-7.997
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	-2.664	-288
Zuführung	-4.499	-6.355
Verbrauch	5	1.880
Auflösung	1.355	2.857
Währungsumrechnungsdifferenzen	-99	453
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-7.997	-9.450

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2016/17	2017/18
Noch nicht fällig	99.709	88.027
Überfällig		
bis zu 60 Tage (nicht wertgemindert)	14.219	24.235
bis zu 60 Tage (wertgemindert)	639	407
über 60 Tage (nicht wertgemindert)	18.729	20.854
über 60 Tage (wertgemindert)	7.630	9.527
	140.926	143.050

Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Österreich, Amerika, Tschechien, Südafrika und Polen keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems in Höhe von TEUR 1.328 (2016/17: TEUR 1.356) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 14.174 (2016/17: TEUR 12.616) werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der Tschechischen Republik, geschuldet. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend das Mautprojekt und die Wartung bzw. den Betrieb in Österreich belaufen sich auf TEUR 12.291 (2016/17: TEUR 3.936). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 2.960 (2016/17: TEUR 23.400) und den Betrieb des Systems in Höhe von TEUR 770 (2016/17: TEUR 3.602) werden von der BelToll geschuldet.

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

	2016/17	2017/18
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	585.105	984.838
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-507.900	-907.873
	77.205	76.966

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2018 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika in Höhe von TEUR 38.732 (2016/17: TEUR 44.731), Lateinamerika in Höhe von TEUR 2.271 (2016/17: TEUR 6.364), Österreich in Höhe von TEUR 9.220 (2016/17: Verbindlichkeit TEUR 845), Spanien in Höhe von TEUR 9.128 (2016/17: TEUR 6.954), Schweden in Höhe von TEUR 4.794 (2016/17: TEUR 7.448), Bulgarien in Höhe von TEUR 4.278 (2016/17: TEUR 0) sowie Australien in Höhe von TEUR 3.740 (2016/17: TEUR 696).

Die Umsätze aus Fertigungsaufträgen betragen TEUR 300.320 (2016/17: TEUR 308.189).

22 Liquide Mittel.

	2016/17	2017/18
Kassa	162	174
Guthaben bei Kreditinstituten	211.137	181.661
	211.299	181.835

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

23 Grundkapital.

	2016/17	2017/18
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.

	2016/17	2017/18
Langfristig		
Schuldscheindarlehen	75.376	73.622
Kredite für Akquisitionen	21.428	17.856
Kredite zur Projektfinanzierung	0	50.000
Sonstige langfristige Kredite	677	281
	97.482	141.759
Kurzfristig		
Unternehmensanleihe	70.702	0
Kredite für Akquisitionen	3.572	3.572
Kredite zur Projektfinanzierung	0	757
Sonstige kurzfristige Kredite	23.628	22.346
	97.902	26.675
Summe	195.384	168.434

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Um- gliederung	Zugänge	Rück- zahlung	Währungs- umrech- nungsdiffe- renzen	31. März 2018
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	97.482	152	-4.106	50.036	0	-1.805	141.759
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	97.902	1.832	4.106	5.372	-79.930	-2.606	26.675
Gesamt	195.384	1.984	0	55.408	-79.930	-4.411	168.434

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Um- gliederung	Zugänge	Rück- zahlung	Währungs- umrech- nungsdiffe- renzen	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

Zugänge und Rückzahlungen sind zahlungswirksam.

Die Kapsch TrafficCom AG hat im November 2010 eine Unternehmensanleihe im Nominale von TEUR 75.000 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 im Nominale von TEUR 70.818 wurde im November 2017 planmäßig getilgt.

Im Jänner 2018 wurde eine neue langfristige Projektfinanzierung in Höhe von TEUR 50.000 mit einer Laufzeit von 6 Jahren und einem fixen Zinssatz von 0,8 % abgeschlossen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten betreffen mit TEUR 73.622 ein Schuldscheindarlehen. 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:

	2016/17	2017/18
Buchwert	195.384	168.434
Zeitwert	194.694	161.647
Bruttocashflows		
Im 1. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	25.330	21.542
Im 2. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	76.017	7.025
Gesamt bis zu 1 Jahr	101.347	28.566
Zwischen 1 und 2 Jahren	5.613	5.460
Zwischen 2 und 3 Jahren	4.912	17.913
Zwischen 3 und 4 Jahren	4.893	61.367
Zwischen 4 und 5 Jahren	48.578	16.902
Größer 5 Jahre	39.327	48.301
	204.670	178.509

Die Einstufung der Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsen- preise	Level 2 Abgeleitete Preise	2017/18
Schuldscheindarlehen	0	71.497	71.497
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	90.151	90.151
Gesamt	0	161.647	161.647

	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

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:

	2016/17	2017/18
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	108.346	86.148
Variabel verzinst	87.038	82.285
	195.384	168.434
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kredite für Projektfinanzierung	–	0,80 %
Unternehmensanleihe	4,54 %	–
Schuldscheindarlehen	1,20–2,57 %	1,20–3,20 %
Kredite für Akquisitionen	0,54 %	0,80 %
Sonstige Kredite	0,50–2,90 %	0,49–3,00 %

Für einen Exportförderungskredit und Kredite für die Akquisitionen wurden Wechsel in Höhe von TEUR 22.853 (2016/17: TEUR 22.853) ausgestellt.

25 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2016/17	2017/18
Latente Steuerforderungen		
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	7.316	5.244
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	4.622	7.155
	11.938	12.399
Latente Steuerverbindlichkeiten		
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	1.910	1.318
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	835	592
	2.745	1.910
Latente Steuerforderungen netto (+)/ Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	9.193	10.489

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 234.887 (2016/17 angepasst: TEUR 217.766) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Diese Verlustvorträge betreffen ausländische Tochtergesellschaften, vor allem in USA und Spanien, 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 (vor Saldierung):

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Umgliederung	31. März 2018
Latente Steueransprüche							
Steuerliche Verlustvorträge	6.439	0	-2.740	0	-221	-415	3.064
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.708	0	428	40	32	0	5.207
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	602	0	-308	0	-4	0	290
Fertigungsaufträge	0	0	0	0	0	1.737	1.737
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	5.126	0	-1.706	1.524	-188	418	5.174
	16.876	0	-4.326	1.563	-381	1.741	15.473
Latente Steuerschulden							
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	778	0	-241	0	-67	0	470
Fertigungsaufträge	364	0	-2.102	0	0	1.737	0
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	3.453	1.040	-1.389	27	0	-3	3.128
Sonstige (passive Abgrenzungen)	3.087	0	-1.648	0	-60	6	1.385
	7.683	1.040	-5.380	27	-127	1.741	4.984
Veränderung gesamt	9.193	-1.040	1.054	1.536	-254	0	10.489

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrech- nungs- differenzen	Umgliederung	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	-10	16.876
Latente Steuerschulden							
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	753	0	0	0	25	0	778
Fertigungsaufträge	1.758	0	-1.431	0	0	37	364
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	3.087
	8.507	1.082	-1.983	0	50	27	7.683
Veränderung gesamt	8.705	-414	726	-517	730	-37	9.193

26 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

	2016/17	2017/18
Anwartschaften auf Abfertigung	9.858	10.341
Ansprüche für Altersvorsorge	14.088	13.364
	23.946	23.706

Anwartschaften auf Abfertigung.

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

Ansprüche für Altersvorsorge.

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 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 1,30 – 1,40 % (2016/17: 1,20 – 1,40 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wurde für den Euroraum ein Zinssatz von 1,55 % (2016/17: 1,60 %) und für Kanada ein Zinssatz von 3,70 % (2016/17: 4,00 %) sowie für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,50 % (2016/17: 2,50 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2016/17: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler für Österreich sowie die 2014 Canadian Pension Mortality Private Tables für Kanada zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 1,97 % (2016/17: 1,55 %) angesetzt.

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

	2016/17	2017/18
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	9.505	9.858
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	85	599
Umbewertungen (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	541	138
Laufender Dienstzeitaufwand	302	590
Zinsaufwand	141	122
Zahlungen	-722	-923
Währungsumrechnungsdifferenzen	7	-43
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	9.858	10.341
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 8)	302	590
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	141	122

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

	2016/17	2017/18
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	261	0
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	219	-32
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	60	170
Gesamt	541	138

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das nächste Wirtschaftsjahr 2018/19 beträgt TEUR 281. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,2 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	571	559	908	867	775	8.310	11.990

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

Sensitivitäten	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	403	-378
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-44	41
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	8	-7
Auswirkung von Veränderung der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-351	370
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-5	5
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	-8	8
Auswirkung von Veränderung der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	20	-20
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	-1
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

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

	2016/17	2017/18
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	14.603	14.088
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-20	81
Laufender Dienstzeitaufwand	6	7
Zinsaufwand	314	266
Zahlungen	-892	-829
Währungsumrechnungsdifferenzen	76	-248
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	14.088	13.364
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 8)	6	7
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 11)	314	266

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

	2016/17	2017/18
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	0
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	349	75
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen	-369	6
Gesamt	-20	81

Die erwartete Dotierung für Ansprüche für Altersvorsorge für das nächste Wirtschaftsjahr 2018/19 beträgt TEUR 259. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 9,8 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche.

	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	über 5 Jahre	Gesamt
Ansprüche für Altersvorsorge	826	805	803	800	796	12.067	16.096

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkung von Veränderung des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	688	-635
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-50	45
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0
Auswirkung von Veränderung der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 50 Bp	-518	553
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 50 Bp	-8	9
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 50 Bp	0	0

27 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2016/17	2017/18
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	8.851	2.456
Lkw-Mautsystem Tschechien	174	832
Sonstige	1.511	1.003
	10.536	4.292

Die Verbindlichkeiten aus Anteilskauf betreffen im Wesentlichen den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (umsatzabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, in Höhe von TEUR 1.953 (2016/17: TEUR 4.888) sowie den langfristigen Teil der variablen Kaufpreiskomponente (ergebnisabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Fluidtime Data Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 503 (2016/17: TEUR 498). Der im Vorjahr enthaltene langfristige 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 wurde im Wirtschaftsjahr 2017/18 unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen (siehe Erläuterung 28).

Die Position „Lkw-Mautsystem Tschechien“ betrifft in Höhe von TEUR 832 (2016/17: TEUR 174) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmern für die Errichtung des tschechischen Lkw-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als ein Jahr, aber weniger als fünf Jahre ab dem Bilanzstichtag. 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 Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2016/17	2017/18
Bis zu 2 Jahren	5.466	3.069
Zwischen 2 und 3 Jahren	3.685	931
Größer 3 Jahre	1.851	472
	11.001	4.472

28 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2016/17	2017/18
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	29.097	31.486
Sonstige erhaltene Anzahlungen	14.509	2.938
Sonstige Personalverbindlichkeiten	26.542	31.219
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	7.766	12.106
Verbindlichkeiten aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	8.268	5.349
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	17.295	29.660
	103.478	112.758

Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen enthalten eine variable Kaufpreiskomponente (Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 3.500, die im Vorjahr mit TEUR 3.465 in den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen waren (siehe Erläuterung 27), die abhängig vom EBIT der KTS-Gruppe der Wirtschaftsjahre 2015-2018, bereinigt um Minderheitenanteilen, ist. Der kurzfristige Teil der variablen Kaufpreiskomponente (umsatzabhängige Earn-out-Zahlung) aus dem Erwerb des restlichen 48 %-Anteils an der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, beträgt TEUR 3.000 (2016/17: TEUR 3.000). Weiters enthalten ist eine variable Kaufpreiskomponente aus dem Kauf eines 50 %-Anteils an der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, in Höhe von TEUR 3.794 (2016/17: n/a), die vom Abschluss eines weiteren Projektvertrags abhängig ist.

Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2016/17	2017/18
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-176.523	-268.850
Abzüglich in Rechnung gestellte Anzahlungen	205.620	300.337
	29.097	31.486

Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen betreffen zum 31. März 2018 im Wesentlichen wie im Vorjahr Mautprojekte in Nordamerika und Spanien.

29 Rückstellungen.

	2016/17	2017/18
Langfristige Rückstellungen	9.993	8.911
Kurzfristige Rückstellungen	17.640	9.600
Gesamt	27.633	18.510

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2017	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Zugang aus Aufzinsung	Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	31. März 2018
Jubiläumsgelder	1.249	139	15	36	-16	-18	0	-15	1.391
Garantien und Produkthaftungen	1.516	0	0	0	0	0	391	0	1.906
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	872	0	0	0	0	0	-182	0	689
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	61	0	0	0	0	0	177	0	237
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	137	0	0	0	0	0	-18	0	119
Sonstige langfristige Rückstellungen	6.158	0	257	555	0	-1.518	119	-1.005	4.567
Langfristige Rückstellungen, gesamt	9.993	139	272	592	-16	-1.536	486	-1.020	8.911
Garantien und Produkthaftungen	1.371	0	0	548	-563	-318	-391	-212	435
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	10.430	0	0	1.711	-4.899	-2.269	182	-269	4.887
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	4.645	0	0	558	-1.434	-43	-177	-516	3.033
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	19	0	0	0	0	0	18	-21	16
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.176	73	0	932	-532	-71	-119	-230	1.229
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	17.640	73	0	3.748	-7.428	-2.701	-486	-1.248	9.600
Summe	27.633	213	272	4.340	-7.443	-4.236	0	-2.268	18.510

	31. März 2016	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Ver- wendung	Auf- lösung	Um- gliederung	Währungs- umrechnungs- differenzen	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- und Prozesskosten, 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	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- und Prozesskosten, 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

Die Rückstellung für „Jubiläumsgeldverpflichtungen“ betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 1,15 % – 1,45 % (2016/17: 1,05 – 1,45 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2016/17: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % (2016/17: 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 105 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 verbraucht wird, TEUR 330 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 1.906 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

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 308 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 verbraucht wird, TEUR 4.579 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 689 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die Rückstellungen für „Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken“ betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 2.094 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 verbraucht wird, TEUR 939 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 237 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 in Höhe von TEUR 8 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 verbraucht wird, TEUR 8 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 119 in den darauffolgenden Wirtschaftsjahren.

Die „Sonstigen Rückstellungen“ beinhalten im Wesentlichen eine Rückstellung für Steuern und Abgaben in Höhe von TEUR 3.886 aus der Anfang des Wirtschaftsjahres 2016/17 akquirierten KTT Brasilien sowie Rückstellungen für Provisionen und Prämien, ausstehende Gutschriften und Projektkosten sowie Kundenskonti. Es wird erwartet, dass ein Betrag von TEUR 643 im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 2018/19 verbraucht wird, TEUR 586 im zweiten Halbjahr und der restliche Teil in Höhe von TEUR 4.567 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 sowie Bürgschaften.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse enthalten gemäß branchenüblichen Usancen ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten. Diese stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2016/17	2017/18
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance und Bid Bonds		
Südafrika (Mautprojekt)	42.134	34.197
Australien (Mautprojekte)	22.428	19.236
Sonstige	416	1.540
Gesamt	64.978	54.973

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 351.401 (Vorjahr: TEUR 369.605) sind nicht in der Bilanz bzw. den Eventualschulden enthalten.

Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Schweden, in Höhe von TEUR 11.668 (2016/17: TEUR 9.442) wurden als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen.

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverträgen stellen sich wie folgt dar:

	2016/17 angepasst	2017/18
Nicht länger als 1 Jahr	17.533	16.362
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	29.373	31.796
Länger als 5 Jahre	9.215	6.490
	56.121	54.647

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen.

Die Zahlungen aus operativen Leasingverhältnissen, die in der Berichtsperiode als Aufwand erfasst wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2016/17	2017/18
Mieten	16.671	14.027
Kfz-Leasing	2.418	2.207
EDV-Leasing	3.066	3.930
Sonstiges	569	390
	22.723	20.553

31 Unternehmenszusammenschlüsse.

Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Am 18. Juli 2017 erwarb die Kapsch TrafficCom AG die restlichen 60,03 % der Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko (im Weiteren als Simex bezeichnet). Simex ist ein wesentlicher Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen (ITS) inklusive Hardware- und Softwarelösungen. Im Jahr 2012 wurden bereits 33 % an Simex von der Gruppe erworben und durch eine Kapitalherabsetzung am 18. Juli 2017, bei der die Gruppe nicht partizipierte, wurden die Anteile auf 39,97 % erhöht. Bisher wurde die Simex im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ausgewiesen (siehe Erläuterung 17).

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis zuzüglich beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des erworbenen Nettovermögens berechnet sich wie folgt:

Kaufpreis	
Bezahlter Kaufpreis	1.066
Noch nicht fälliger Teil des Kaufpreises	1.005
Beizulegender Zeitwert der bisherigen Anteile	1.370
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	-3.365
Positiver Unterschiedsbetrag (Firmenwert)	76

Der beizulegende Zeitwert der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Schulden der Simex zum Erwerbszeitpunkt betrug:

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	48
Immaterielle Vermögenswerte	5.000
Vorräte	2.168
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.055
Liquide Mittel	49
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	-152
Verpflichtungen aus Leistungen für Arbeitnehmer	-599
Langfristige Rückstellungen	-139
Latente Steuerschulden	-1.040
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-1.832
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.505
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-1.615
Kurzfristige Rückstellungen	-73
Erworbenes Nettovermögen	3.365

Der Kaufpreis setzt sich zusammen aus einer im Juli getätigten Zahlung in Höhe von TEUR 1.066 sowie einer am 29. März 2019 fälligen Zahlung in Höhe von TEUR 1.045, welche abgezinst wurde. Die im Rahmen des Erwerbs übernommenen liquiden Mittel betragen TEUR 49, somit betrug der Nettomittelabfluss im Wirtschaftsjahr 2017/18 aus dem Erwerb TEUR 1.017. Die direkt dem Erwerb zurechenbaren Transaktionskosten betragen TEUR 433 und wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung und im Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit erfasst.

Der Firmenwert in Höhe von TEUR 76 wurde mit TEUR 61 der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ETC-Americas und mit TEUR 15 der zahlungsmittelgenerierenden Einheit IMS-Americas zugeordnet.

Das erworbene Unternehmen hat im Zeitraum 18. Juli 2017 bis 31. März 2018 TEUR 5.314 zu den Umsatzerlösen und TEUR -809 zum Konzernergebnis beigetragen. Wäre die Gesellschaft bereits ab 1. April 2017 einbezogen worden, wäre der Beitrag zu den Umsatzerlösen TEUR 8.377 und der Beitrag zum Konzernergebnis TEUR 399 gewesen.

32 Anteile Tochterunternehmen.

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2017		31. März 2018	
		Konzernanteil	Nicht beherrschende Anteile	Konzernanteil	Nicht beherrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechien ¹⁾	KTC C&R CZ	99,00 %	1,00 %	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, 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	Fluidtime	75,50 %	24,50 %	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 ²⁾	KTC Slovenia	100,00 %	–	–	–
Transport Telematic Systems - LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ⁴⁾	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 Traffic Solutions (Konsortium), Sofia, Bulgarien ¹⁾	Konsortium BG	n.a.	–	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	tolltickets	65,00 %	35,00 %	65,00 %	35,00 %
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	KTT Spain	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Arce Sistemas S.A.U., Bilbao, Spanien	KTC Arce	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Saudi Arabia Co. Ltd., Dschidda, Saudi Arabien	KTC Saudi Arabia	100,00 %	–	100,00 %	–
Telvent Thailand Ltd., Bangkok, Thailand	KTT Thailand	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	KTT Brazil	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	KTT Argentina	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogotá, Kolumbien ¹⁾	KTC Colombia	n.a.	–	100,00 %	–
Athomstart Invest 253 AS (nunmehr: Kapsch TrafficCom Norway AS), Oslo, Norwegen ¹⁾	KTC Norway	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., São 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 Somersset, Singapur	KTC Singapore	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia ²⁾	KTC Malaysia	100,00 %	–	–	–
Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd., Auckland, Neuseeland	KTC New Zealand	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Sunninghill, 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 ⁵⁾	TMT	100,00 %	–	100,00 %	–
MobiServe (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	Mobiserve	100,00 %	–	100,00 %	–
Trust South Africa, Kapstadt, Südafrika ⁵⁾	Trust SA	n.a.	–	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 %	–

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2017		31. März 2018	
		Konzernanteil	Nicht beherrschende Anteile	Konzernanteil	Nicht beherrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	KTC Hold. II US Corp.	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom USA, Inc. (vormals: Kapsch TrafficCom IVHS Inc.), McLean, USA ³⁾	KTC IVHS Inc., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom USA Inc., Duluth, USA ³⁾	KTC USA, Inc.	100,00 %	–	–	–
Kapsch TrafficCom Transportation NA, Inc., Rockville, USA ³⁾	KTT USA	100,00 %	–	–	–
SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexico City, Mexiko ¹⁾	SIMEX	33,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	KTC Holding Corp., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Kapsch TrafficCom Inc., McLean, USA	KTC Inc., USA	100,00 %	–	100,00 %	–
Streetline Inc., Foster City, USA	Streetline	93,94 %	6,06 %	93,94 %	6,06 %
Streetline International, Inc., Delaware, USA ²⁾	Streetline international	93,94 %	6,06 %	–	–
SPS funding Co. LLC, Delaware, USA ²⁾	SPS Funding	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	100,00 %	–	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 ²⁾	KTSS Denmark	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/Erwerb zusätzlicher Anteile im Wirtschaftsjahr 2017/18

²⁾ Entkonsolidierung im Wirtschaftsjahr 2017/18

³⁾ Verschmelzungen im Wirtschaftsjahr 2017/18

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

⁵⁾ IFRS 10 Beherrschung des Trust South Africa (siehe Erläuterung 1.2) und daher Vollkonsolidierung mit 100 %

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 Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

Angaben zur Bilanz.

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Bilanz vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen sowie den Buchwert der wesentlichen nicht beherrschenden Anteile:

Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR						Buchwert nicht beherrschende Anteile
Angaben zur Bilanz zum 31. März 2018	Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden	Nettovermögen	
Streetline	1.706	2.338	11.951	3.613	-11.519	-805
KTSS Denmark	0	0	0	0	0	0
Fluidtime	1.987	341	1.718	589	21	-87
tolltickets	223	3.580	24	4.262	-483	-169
KTC Litauen	1	28	0	2	27	16
KTC C&R CZ	24	5.729	832	3.238	1.682	0
Buchwert zum 31. März 2018						-1.045

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
KTC C&R CZ	229	7.978	174	6.755	1.278	10
Buchwert zum 31. März 2017						-1.052

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung.

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

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2017/18	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis	Periodenergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis
Streetline	2.280	-5.172	1.266	-3.906	-315	77	-238
KTSS Denmark	0	0	3	3	0	0	0
Fluidtime	629	-713	0	-713	-175	0	-175
tolltickets	2.087	-506	0	-506	-177	0	-177
KTC Litauen	0	2	0	2	1	0	1
KTC C&R CZ	12.058	782	99	881	18	0	18
Gesamt					-647	77	-570

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2016/17	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				Den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis	Periodenergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamtergebnis
Streetline	1.552	-6.388	-230	-6.618	-692	-18	-710
KTSS Denmark	0	0	-2	-2	0	-1	-1
Fluidtime	232	-149	0	-149	-36	0	-36
tolltickets	1.017	-580	0	-580	-203	0	-203
KTC Litauen	0	-1	0	-1	0	0	0
KTC C&R CZ	9.629	697	1	698	4	0	4
Gesamt					-928	-19	-947

Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden.

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

Angaben zur Geldflussrechnung 2017/18	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherr- schende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Streetline	-3.497	-1.033	5.190	660	0
KTSS Denmark	79	0	-110	-30	0
Fluidtime	-1.000	-54	951	-102	0
tolltickets	-158	-88	371	125	0
KTC Litauen	0	0	0	0	0
KTC C&R CZ	3.168	0	-477	2.691	0
Gesamt					0

Angaben zur Geldflussrechnung 2016/17	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherr- schende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
Streetline	-5.686	-864	6.303	-246	0
KTSS Denmark	-2	0	2	0	0
Fluidtime	-181	-62	358	115	0
tolltickets	451	-255	590	785	0
KTC Litauen	21	0	-1	19	0
KTC C&R CZ	431	0	-770	-339	-8
Gesamt					-8

34 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

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

Salden und Transaktionen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden hier nicht erläutert.

Die Verrechnung von Dienstleistungen mit verbundenen Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sowie über die Forderungen und Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen gegenüber nahestehenden Unternehmen.

	2016/17	2017/18
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	8
Aufwendungen	2.344	1.070
Schwestergesellschaften		
Umsätze	9.004	5.906
Aufwendungen	26.660	28.571
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	20	26
Aufwendungen	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	0	1.661
Aufwendungen	0	0
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	153	130
Aufwendungen	299	192

	31. März 2017	31. März 2018
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verbindlichkeiten aus Steuerumlage	8.434	5.406
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	3.465	3.500
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.778	2.611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	3.965	2.929
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	149	318
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	4.316
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	0	0
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	15	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge	12.765	11.583

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Als Schwestergesellschaften werden alle Tochterunternehmen des Kapsch Konzerns bezeichnet, welche unter der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH als Muttergesellschaft gehalten werden und nicht Teil des vorliegenden Konzerns der Kapsch TrafficCom AG sind.

Muttergesellschaft.

Die Muttergesellschaft KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH erbringt an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die im Konzern im Wirtschaftsjahr 2017/18 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 1.023 (2016/17: TEUR 958). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 48 (2016/17: TEUR 30).

Die Muttergesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 ihre Anteile von 3 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, an die Kapsch TrafficCom AG verkauft. Aus dieser Transaktion ist zum 31. März 2018 noch eine variable Kaufpreiskomponente in Höhe von TEUR 3.500 in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten (31. März 2017: TEUR 3.465 in den sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten) erfasst (siehe Erläuterung 28).

Die Muttergesellschaft fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe, bei der auch die österreichischen Tochtergesellschaften dieses Konzerns Mitglieder sind. Dementsprechend sind alle steuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahestehenden Unternehmen zu betrachten. Zum 31. März 2018 bestehen im Konzern in diesem Zusammenhang Verbindlichkeiten aus der Steuerumlage gegenüber der Muttergesellschaft in Höhe von TEUR 5.349 (31. März 2017: TEUR 8.268).

Schwestergesellschaften.

Der Konzern erbringt für Schwestergesellschaften regelmäßig Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R sowie Dienstleistungen im Bereich Logistik. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 beliefen sich die Umsätze aus Lieferungen und Leistungen im Bereich GSM-R auf TEUR 3.319 (2016/17: TEUR 6.752) sowie aus Logistikleistungen auf TEUR 889 (2016/17: TEUR 1.023).

Im Zusammenhang mit dem 125-jährigen Jubiläum des Kapsch Konzerns wurden im Wirtschaftsjahr 2017/18 Umsätze aus der Weiterverrechnung von Aufwendungen an Schwestergesellschaften in Höhe von TEUR 386 (2016/17: TEUR 0) generiert.

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an Schwestergesellschaften im Wirtschaftsjahr 2017/18 beliefen sich insgesamt auf TEUR 349 (2016/17: TEUR 360). Der Restbetrag der Umsätze gegenüber Schwestergesellschaften betrifft sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die Aufwendungen aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften betreffen zu einem großen Teil Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie (Vermietung von Telefon- und IT-Ausstattung sowie IT-Support), vor allem durch die Kapsch BusinessCom AG, Wien. Die Aufwendungen des Konzerns in diesem Zusammenhang betragen im Wirtschaftsjahr 2017/18 TEUR 9.583 (2016/17: TEUR 7.759).

Außerdem wurden durch Schwestergesellschaften im Auftrag des Konzerns Lieferungen von Hardware (IT-Ausstattung) sowie Wartungs- und Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte (vor allem in den USA, Österreich und Südafrika) in Höhe von TEUR 7.922 (2016/17: TEUR 8.012, vor allem in Österreich, Tschechien und Polen) erbracht.

Im Zusammenhang mit der Verwendung der Kapsch Handelsmarke und des Logos werden dem Konzern durch die Kapsch Aktiengesellschaft, Wien, Lizenzgebühren in Rechnung gestellt. Die Lizenzgebühr beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2017/18 TEUR 3.442 (2016/17: TEUR 3.213).

Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung) und zur Verfügungstellung von Lehrlingen und Trainees werden zentral für den Konzern durch die Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien, erbracht. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 sind diesbezüglich Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.104 (2016/17: TEUR 2.006) im Konzern angefallen.

Weitere Aufwendungen des Konzerns aus Transaktionen mit Schwestergesellschaften im Wirtschaftsjahr 2017/18 betreffen mit TEUR 1.937 (2016/17: TEUR 1.896) Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten, mit TEUR 1.755 (2016/17: TEUR 1.800) Management- und Beratungsleistungen, mit TEUR 802 (2016/17: TEUR 625) Versicherungsverträge, welche alle Konzerngesellschaften umfassen, sowie mit TEUR 115 (2016/17: TEUR 120) laufende Kosten für ein Softwaretool (Hyperion Financial Management). Der Restbetrag der Aufwendungen gegenüber Schwestergesellschaften betrifft sonstige an den Konzern erbrachte Lieferungen und Leistungen.

Gemeinschaftsunternehmen.

Die Umsätze mit Gemeinschaftsunternehmen im Wirtschaftsjahr 2017/18 in Höhe von TEUR 1.661 (2016/17: TEUR 0) betreffen zur Gänze Lieferungen und Leistungen für das Projekt für Verkehrssicherheit und -management für die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia.

In den Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen sind per 31. März 2018 Ausleihungen an die Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, in Höhe von TEUR 1.540 enthalten (31. März 2017: TEUR 0).

Sonstige nahestehende Unternehmen.

Die Umsätze gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betreffen im Wirtschaftsjahr 2017/18 mit TEUR 124 Mieteinnahmen aus der Untervermietung (2016/17: TEUR 153).

Die Aufwendungen gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen betreffen einerseits die Vermietung von Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) mit TEUR 105 (2016/17: TEUR 195) sowie Leistungen im Bereich Kfz-Management und Kfz-Services in Höhe von TEUR 87 (2016/17: TEUR 104).

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen für Altersvorsorge enthalten und beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

Angaben zu Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe sind in Erläuterung 37 dargestellt.

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 2018 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2016/17	2017/18
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis der Gesellschaft in EUR	43.609.880	28.680.062
Gewichtete durchschnittliche Anzahl Aktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	3,35	2,21

36 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Mitte Mai 2018 erwarb Kapsch TrafficCom ein weiteres Prozent der Anteile an Intelligent Mobility Solutions Ltd. in Sambia und hält nun 51 % an der Gesellschaft. Da es noch zu keiner Anpassung des Gesellschaftsvertrags und der Vertretungsrechte in den Gremien, die die relevanten Aktivitäten lenken, kam, liegt auf Basis der aktuellen Verträge und Umstände keine Beherrschung nach IFRS 10 vor und Intelligent Mobility Solutions wird weiterhin als Gemeinschaftsunternehmen bilanziert. Es erfolgen daher keine Angaben nach IFRS 3. Kapsch TrafficCom strebt jedoch ein Erlangen der Beherrschung und damit eine künftige Vollkonsolidierung der Gesellschaft an.

Kapsch TrafficCom wurde Anfang Mai 2018 informiert, dass die tschechische Wettbewerbsbehörde UOHS die Ausschreibung für ein landesweites Lkw-Mautsystem in Tschechien gestoppt hat. Kapsch TrafficCom betreibt das derzeitige Mautsystem und wird seine Verpflichtungen weiterhin erfüllen. Der bestehende Mautvertrag hat eine Laufzeit bis maximal Ende 2019.

37 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2017/18 setzte sich aus 4.267 Angestellten und 867 Arbeitern zusammen (2016/17: 4.012 Angestellte und 762 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 209 (2016/17: TEUR 234) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2016/17	2017/18
Prüfung des Konzernabschlusses	80	75
Andere Bestätigungsleistungen	112	67
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	42	67
Summe	234	209

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft.

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 setzte sich der „Vorstand“ aus folgenden Personen zusammen:
Georg Kapsch (Vorsitzender)
André Laux
Alexander Lewald

Die Bezüge des Vorstands im Wirtschaftsjahr 2017/18 gliedern sich wie folgt auf:

	Gesamt 2016/17	Fix 2017/18	Variabel 2017/18	Gesamt 2017/18
Georg Kapsch	1.060	668	467	1.135
André Laux	670	439	150	589
Alexander Lewald	444	381	150	531
Summe	2.175	1.488	767	2.255

Die Aufwendungen für Abfertigungen für Vorstandsmitglieder betragen TEUR 17 (Vorjahr: TEUR 17).

André Laux und Alexander Lewald verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür in eine externe Pensionskasse ein. Die Aufwendungen im Wirtschaftsjahr 2017/18 belaufen sich auf TEUR 95 (2016/17: TEUR 108).

Im Wirtschaftsjahr 2017/18 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 (2016/17: TEUR 122) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Ergebnisverwendungsvorschlag.

Der Konzern beabsichtigt, aus dem Bilanzgewinn der Kapsch TrafficCom AG für das Wirtschaftsjahr 2017/18 TEUR 19.500 (Vorjahr: TEUR 19.500) entsprechend einer Dividende je Aktie in Höhe von EUR 1,50 auszuschütten 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, in Ausnahmefällen, 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 im 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 2018 (31. März 2017) 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	2016/17		2017/18	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
AUD	-652	797	-650	795
CAD	-470	574	-57	70
CZK	-906	1.107	-1.112	1.359
EUR	10.936	-13.366	5.272	-6.444
GBP	39	-47	-298	364
PLN	-481	588	-1.180	1.442
SEK	-390	477	-344	421
USD	-5.822	7.115	-5.849	7.149
ZAR	-2.174	2.658	-2.277	2.783

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	2016/17		2017/18	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
NOK	-1.062	1.298	-969	1.184

38.2 Zinsrisiko.

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen knapp die Hälfte der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2018 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. 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 dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es einzelne Zahlungsausfälle gibt, die im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung von Kapsch TrafficCom hätten.

Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Österreich, Amerika, Tschechien, Südafrika und Polen (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 Ausfallsrisiko 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	2016/17	2017/18
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	18.364	23.170
Sonstige langfristige Vermögenswerte	611	385
Kurzfristige Wertpapiere	3.638	2.804
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	261.935	254.394
Kurzfristige Steuerforderungen	4.490	7.563
Liquide Mittel	211.299	181.835
	500.336	470.151

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 den 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 vermeidet es, von einzelnen Banken abhängig zu sein, sondern achtet stets darauf, die bestehende Finanzierungsstruktur auf mehrere Partnerbanken aufzuteilen. Größere Rückzahlungsverpflichtungen von in der Regel langfristigen Kontrakten (zum Beispiel bei Unternehmensanleihen oder endfällige Tilgungen langfristiger Kredite) werden laufend überwacht und es werden schon frühzeitig entsprechende Maßnahmen (entweder Überprüfung der Einnahmen aus dem operativen Cashflow oder zeitgerechte Refinanzierungen) zur Sicherstellung der vereinbarten Zahlungsverpflichtungen eingeleitet.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine risikoaverse Veranlagungsstrategie. Liquide Mittel werden so gehalten, dass sie in der Regel kurzfristig verfügbar und bei Bedarf 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	
		2016/17	2017/18
NO0003103103	+10 %	1.168	1.066
NO0003103103	-10 %	-1.168	-1.066

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 ebenfalls überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist der Verschuldungsgrad, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich aus lang-

fristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und kurzfristiger Wertpapiere zusammen. Die Kapitalmanagementstrategie von Kapsch TrafficCom zielt unter anderem auch darauf ab, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Des Weiteren soll der Konzernverschuldungsgrad im Wirtschaftsjahresdurchschnitt in einer Bandbreite von ca. 25 % bis 35 % gehalten werden, um dem Konzern weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern. Auch prüft der Konzern laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants im Zusammenhang mit Kreditverträgen. Im Wirtschaftsjahr 2017/18 konnten diese eingehalten werden. Nichtsdestotrotz kann das sehr volatile Projektgeschäft dafür verantwortlich sein, dass unter Umständen nicht zu jedem Zeitpunkt die Strategie zum Verschuldungsgrad bzw. die erforderlichen Covenants eingehalten werden können. Zum 31. März 2018 sind von der Kapsch TrafficCom alle Covenants eingehalten. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2018 war weiterhin hoch, was dazu führte, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr, wie auch im Vorjahr, 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 bzw. die ihnen zustehenden Leistungen bereitgestellt werden können. Auch die Finanzierung des beabsichtigten Wachstumskurses und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur sind wesentliche Ziele des Kapitalmanagements des Konzerns.

In TEUR	2016/17	2017/18
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	97.482	141.759
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	97.902	26.675
Summe Finanzverbindlichkeiten	195.384	168.434
Liquide Mittel und Bankguthaben	211.299	181.835
Kurzfristige Wertpapiere	3.638	2.804
Nettoguthaben (+) / Nettoverschuldung (-)	19.553	16.205
Eigenkapital	227.306	229.930
Verschuldungsgrad	n.a.	n.a.

40 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die die Basis für den vorliegenden Konzernabschluss bilden, wurden unverändert zur Vorperiode angewandt und um neue, ab dem Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendende, 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 so weit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und der Bedeutung dieser Faktoren für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden drei Hierarchiestufen zugeordnet:

- > Level 1: Inputfaktoren dieser Stufe sind in aktiven, für den Konzern am Bemessungsstichtag zugänglichen Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtete) Preise.
- > Level 2: Inputfaktoren sind andere als die für Level 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.
- > Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind (IFRS 13.72ff).

40.2 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswertes so lange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert ist ein Vermögenswert (Vorräte, Fabrikationsanlagen, Mauterrichtungsprojekte, Energieversorgungsanlagen, immaterielle Vermögenswerte, als

Finanzinvestition gehaltene Immobilien), für den ein beträchtlicher Zeitraum (im Konzern mindestens 12 Monate) erforderlich ist, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu bringen.

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 2017/18 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 Vermögenswertes oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahrscheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht. Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentliche Ersatzinvestition darstellen (day-to-day servicing), werden in dem Wirtschaftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

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

40.4 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 denen der Firmenwert entstanden ist. Jede Einheit oder Gruppe von Einheiten, zu der der Geschäfts- oder Firmenwert so zugeordnet worden ist, stellt die niedrigste Ebene innerhalb des Unternehmens dar, auf der der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird.

Der Wertminderungsaufwand des Firmenwertes 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. Erwor-

bene 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, zu 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. Es wird zunächst der Firmenwert um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwertes, werden die Buchwerte der übrigen Vermögenswerte dieser zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGEs) anteilig reduziert.

Der Nutzungswert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahren ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswertes werden die erwarteten zukünftigen Cashflows inkl. Steuern unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffekts und der spezifischen Risiken der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Dabei wird die jeweils aktuelle, vom Management genehmigte Planung über einen Zeitraum von vier Jahren (Detailplanungszeitraum) zugrunde gelegt, bevor in die ewige Rente übergegangen wird. Die Wachstumsraten nach dem Detailplanungszeitraum basieren auf historischen Wachstumsraten sowie auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Veräußerungskosten wird ein angemessenes Bewertungsmodell angewandt. Die Basis des Modells ist die Mittelfristplanung der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Bewertung erfolgt anhand von Discounted-Cashflow-Berechnungen und wird, sofern verfügbar, mittels geeigneter Multiplikatoren plausibilisiert.

Der Unterschiedsbetrag zwischen erzielbarem Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Bei Vermögenswerten (mit Ausnahme des Firmenwertes), für die in der Vergangenheit eine Wertminderung gebucht wurde, wird zu jedem nachfolgenden Bilanzstichtag überprüft, ob gegebenenfalls eine Wertaufholung zu erfolgen hat. Gewinne werden nicht als Umsatzerlöse 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
- > Ausleihungen 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 designiert 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 bestimmbaren 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 designiert 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. bestimmbaren 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 wertberechtigten Finanzinstruments 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 Wert-

berichtigungsverlust 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 Markttrendite 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, die den allgemeinen Rahmen für den Abschluss von Sicherungsgeschäften bildet. Darüber hinaus dokumentiert der Konzern bei Abschluss jeder Transaktion einerseits die Sicherungsbeziehung zwischen Sicherungsinstrument und Grundgeschäft und andererseits die zugrunde liegende Strategie. Zu Beginn des Hedge Accountings und 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 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 Hedges 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 erfasste kumulierte Gewinne oder Verluste werden in derjenigen Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert und als Ertrag oder Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird (zum Beispiel die künftige Transaktion zu einem Umsatz führt). Wenn ein Sicherungsinstrument (forecasted transaction) ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust im Eigenkapital und wird erst dann erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn die ursprünglich gesicherte zukünftige Transaktion eintritt. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne oder Verluste sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Darüber hinaus gibt es im Konzern freistehende Derivate, die als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente gelten. 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. bei der 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 Ausleihungen und Forderungen.

Ausleihungen und Forderungen fallen in die Kategorie Kredite und Forderungen und sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind fällige Beträge von Kunden aus im gewöhnlichen Geschäftsverkehr verkauften Gütern oder erbrachten Leistungen. Ausleihungen und Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Forderungen) 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 Wertminderungsverlustes 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 sind, wird die Wertaufholung ergebniswirksam erfasst.

40.6.5 Liquide Mittel.

Liquide Mittel fallen in die Kategorie Kredite und Forderungen. 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.

40.6.6 Finanzielle Schulden.

Finanzielle Schulden fallen in die Kategorie Kredite und Forderungen und sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen. Sie werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Finanzielle Schulden mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand 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 Finanzierungs-

leasingverbindlichkeit angesetzt. Die Differenz zwischen den Mindestleasingzahlungen und dem passivierten Barwert wird als Zinsaufwand erfasst. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

40.7.2 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) aus 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 den 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 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 sowie für 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, die aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen und Preisnachlässen abgeleitet wurden, auf Basis der Gruppe der Verpflichtungen bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung der vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

Eine Rückstellung für belastende Verträge und Drohverluste wird erfasst, sobald der erwartete Nutzen, den der Konzern aus einem Vertrag zieht, geringer als die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ist. Die Rückstellung wird zum Barwert des niedrigeren Betrags aus der Erfüllung des Vertrags und allfälligen Kompensationszahlungen bei Nichterfüllung dotiert. Die Erfassung von Wertminderungen auf mit dem „belasteten“ Vertrag verbundenen Vermögenswerten geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

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

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

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

Für die Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 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 Nettoszinsaufwand erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.

40.13 Laufende und latente Steuern.

Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Steuern zusammen. Steuern werden in der Regel im Periodenergebnis erfasst. Lediglich Steuern, die auf im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen entfallen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird unter Anwendung der am Bilanzstichtag geltenden Steuervorschriften der Länder, in denen die Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen tätig sind und zu versteuerndes Einkommen erwirtschaften, berechnet. Das lokale Management verantwortet gemeinsam mit der lokalen steuerlichen Vertretung die Steuererklärungen, vor allem in Bezug auf auslegungsfähige Sachverhalte, und bildet, wenn angemessen, Rückstellungen für Beträge, die erwartungsgemäß an die Finanzverwaltung abzuführen sind.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit aus einer anderen als einer Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwertes resultieren.

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

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

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird jedes Jahr am Abschlussstichtag geprüft und im Wert gemindert, falls es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass genügend zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung steht, um den Anspruch vollständig oder teilweise zu realisieren.

Temporäre Differenzen entstehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Abschreibungsperioden von Anlagevermögen, Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen, 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 (IAS 12.39).

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

40.14 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten werden zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Anwendung 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. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet.

40.15 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, welche zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereichs des Konzerns liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (das heißt die Höhe der Verpflichtungen kann nicht mit ausreichender Verlässlichkeit 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.

40.16 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.

40.17 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 vor allem 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.

40.18 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 4. Juni 2018



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 konsolidierten Bilanz zum 31. März 2018, der konsolidierten Gesamtergebnisrechnung, der konsolidierten Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie der konsolidierten Geldflussrechnung 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 2018 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil.

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- > Sachverhalt
- > Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- > Verweis auf weitergehende Informationen

1 Wertminderungstest für Firmenwert.

Sachverhalt.

Im Konzernabschluss werden in den „Immateriellen Vermögenswerten“ Firmenwerte in Höhe von TEUR 47.630 ausgewiesen, die im Wesentlichen mit TEUR 11.783 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 Mauterichtungsprojekte 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 Betrages, Analyse der Werthaltigkeit, Ermittlung von Diskontierungszinssatz und Wachstumsrate sowie Berechnungsmodell) erlangt.

Wir haben nachvollzogen, ob die in der Planungsrechnung verwendeten Annahmen mit der vom Vorstand aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Planung übereinstimmen und die wesentlichen Treiber für die künftige Entwicklung (wie Umsatz, Aufwendungen, Projektplanung, Investitionen, Veränderungen im Working Capital) analysiert und kritisch gewürdigt. Die Annahmen in Bezug auf Diskontierungszinssatz und Wachstumsrate wurden anhand von externen Markt- und Branchendaten überprüft sowie das Berechnungsmodell rechnerisch nachvollzogen. Weiters haben wir die Angemessenheit der Angaben im Anhang zum Wertminderungstest beurteilt. Dies umfasste insbesondere auch die Sensitivitätsanalysen, die zur Risikobeurteilung möglicher Abweichungen von Umsatz- und Ergebnisannahmen sowie von den verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten ermittelt wurden.

Das von der Gesellschaft eingesetzte Bewertungsmodell ist geeignet, um einen IFRS-konformen Werthaltigkeitstest (Impairment Test nach IAS 36) durchzuführen. Die der Bewertung zugrundeliegenden Annahmen und Bewertungsparameter sind angemessen.

Die von den relevanten Standards geforderten Anhangsangaben sind vollständig und angemessen.

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.

Der überwiegende Anteil der im Geschäftsjahr ausgewiesenen Umsatzerlöse und Ergebnisbeiträge des Konzerns stammt aus dem Projektgeschäft. Die Forderungen aus Auftragsfertigung zum 31. März 2018 belaufen sich auf TEUR 76.966 und die Verbindlichkeiten auf TEUR 31.486. Im Geschäftsjahr 2017/18 wurden TEUR 300.320 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.

Die angewendeten Bewertungsverfahren und die zugrunde liegenden Annahmen zur Bewertung der Fertigungsaufträge sind angemessen. Die von den relevanten Standards geforderten Anhangsangaben sind vollständig und angemessen.

Verweis auf weitergehende Informationen.

Die Angaben des Konzerns zu Fertigungsaufträgen finden sich in der Erläuterung 3.1 „Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung“ unter Abschnitt 3 „Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung“, in den Erläuterungen 21 „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ und 28 „Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ sowie in der Erläuterung 40.10 „Fertigungsaufträge“ unter Abschnitt 40 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses.

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage

der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen.

Bericht zum Konzernlagebericht.

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil.

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung.

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen.

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir geben keine Art der Zusicherung darauf ab.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder diese Informationen sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO.

Wir wurden von der ordentlichen Hauptversammlung am 6. September 2017 als Abschlussprüfer gewählt und am 22. Februar 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Jahr 2006 Konzernabschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Jahresabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer.

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Peter Pessenlehner.

Wien, den 4. Juni 2018

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez.:

Mag. Peter Pessenlehner
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung und Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.



Die Challenge von Johan Nord.

Kunde: Øresundsbron

*Lösung: Mehrspur-Fließverkehr
elektronische Mauteinhebung*

Auf der Øresundbrücke hat Kapsch eine neue Mautlösung realisiert, die bei Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h über alle Fahrspuren funktioniert. Eine Single-Gantry-Lösung wird verwendet, die eine stereoskopische Fahrzeugerkennungs- und -klassifizierungstechnologie aufweist, die hochgenaue Achszählungen ermöglicht. Die Maut basiert auf DSRC On-Board

Units oder ANPR-Technologien. Zahlungsmöglichkeiten beinhalten Konto und Single-Use mit Kreditkarte, Gutschein und Bargeld. Die Lieferung beeinflusste die täglichen Fahrten von 20.000 Fahrzeugen und 200 Zügen nicht. Nach dem Go-Live stellte Kapsch auch ein neues Point-of-Sale-System zur Verfügung.

Glossar.

Americas	Region: Nord-, Mittel- und Südamerika.
ANPR	Automatische Kennzeichenerkennung (EN: Automatic Number Plate Recognition).
APAC	Region: Asien-Pazifik (EN: Asia-PACific).
B2B	Geschäft mit anderen Unternehmen (EN: Business-to-Business).
B2C	Geschäft mit Konsumenten (EN: Business-to-Consumers).
BBBEE	Programm in Südafrika zur Erreichung der wirtschaftlichen Chancengleichheit von vormals benachteiligten Bürgern (EN: Broad-Based Black Economic Empowerment).
C-ITS	Kooperative (d. h. vernetzte) intelligente Verkehrssysteme (EN: Cooperative-ITS).
CO₂	Chemische Bezeichnung für Kohlendioxid.
Compliance	Regelkonformität; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien.
CPI	Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International (EN: Corruption Perception Index)
DSRC	Funkkommunikation basierend auf Mikrowellentechnologie (EN: Dedicated Short-Range Communications).
DYNAC®	Verkehrsmanagement-System von Kapsch TrafficCom, primär für Autobahnen.
EBIT	Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EN: Earnings Before Interest and Taxes).
EBITDA	Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EN: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).
EcoTrafiX™	Verkehrsmanagement-System von Kapsch TrafficCom, primär für den städtischen Bereich.
EETS	Europäischer elektronischer Mautdienst (EN: European Electronic Toll Service).
EMEA	Region: Europa, Mittlerer Osten, Afrika (EN: Europe, Middle East, Africa).
ERM	Unternehmensweites Risikomanagement (EN: Enterprise Risk Management).
ERP	Softwarelösung zur Ressourcenplanung eines Unternehmens bzw. einer Organisation (EN: Enterprise Resource Planning)
ETC	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom, umfasst das Mautgeschäft (EN: Electronic Toll Collection).
EU-DSGVO	EU-Datenschutz-Grundverordnung
F&E	Forschung und Entwicklung.

GNSS	Globales ziviles Satellitennavigationssystem (EN: Global Navigation Satellite Systems).
GRI	Initiative zur Erstellung von Richtlinien für die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten (EN: Global Reporting Initiative).
GSM-R	Standard für volldigitale Mobilfunknetze, erweitert für die Verwendung bei Eisenbahnen (Global System for Mobile Communications – Rail).
HOT-Fahrspuren	Fahrspuren, bei denen sich die Höhe der Maut nach den Verkehrsbedingungen richtet (EN: High-Occupancy Toll lanes).
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).
ICEP	Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten.
IFRS	Internationale Rechnungslegungsvorschriften für Unternehmen, die vom IASB herausgegeben werden (EN: International Financial Reporting Standards).
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie.
IMS	Berichtssegment von Kapsch TrafficCom, umfasst die Geschäftsbereiche: Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, vernetzte Fahrzeuge, Smart Urban Mobility (EN: Intelligent Mobility Solutions).
IP	Geistiges Eigentum (EN: Intellectual Property).
IPR	Rechte am geistigen Eigentum (EN: Intellectual Property Rights).
ISO	Internationale Organisation für Normung (EN: International Organization for Standardization).
ITS	Verkehrstelematik/intelligente Verkehrssysteme (EN: Intelligent Transportation Systems).
KTT	Kapsch TrafficCom Transportation, die 2016 von Schneider Electric übernommene Transportation-Sparte.
MaaS	Mobilität als Dienstleistung (EN: Mobility as a Service).
MLFF	Bemautung des Fließverkehrs auf mehreren Fahrspuren gleichzeitig (EN: Multi-Lane Free-Flow).
n/a	nicht anwendbar/nicht zutreffend (EN: not applicable)

- OBU** Elektronisches Gerät, welches drahtlos ausgelesen und beschrieben werden kann. Es dient zur Identifikation von Fahrzeugen, als Zahlungsmittel oder als Speicher für Daten (EN: On-Board Unit).
- ÖCGK** Österreichischer Corporate Governance Kodex.
- OECD** Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (EN: Organisation for Economic Co-operation and Development)
- OHSAS 18001** Standard für Arbeitsschutzmanagementsysteme (EN: Occupational Health and Safety Assessment Series).
- PA-System** Anlage zur möglichst gleichmäßigen Beschallung großer Flächen (EN: Public Address System).
- REACH** EU-Chemikalienverordnung für die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien (EN: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals).
- RFID** Technik zur Identifikation von Gegenständen über Funk (EN: Radio Frequency IDentification).
- UGB** Österreichisches Unternehmensgesetzbuch.
- V2I** Kommunikation eines Fahrzeugs mit spezieller Infrastruktur (EN: Vehicle-to-Infrastructure).
- V2V** Kommunikation eines Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen (EN: Vehicle-to-Vehicle).
- V2X** Kommunikation eines Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen und Infrastruktur (EN: Vehicle-to-X).
- VÖNIX** VBV Österreichischer Nachhaltigkeitsindex. Aktienindex bestehend aus jenen börsennotierten österreichischen Unternehmen, die hinsichtlich sozialer und ökologischer Leistung führend sind.
- ZGE** Zahlungsmittelgenerierende Einheit (gemäß IFRS). Die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind.

Finanzkalender.

18. Juni 2018	Ergebnis WJ 2017/18
23. August 2018	Ergebnis Q1 2018/19
27. August 2018	Nachweisstichtag Hauptversammlung
6. September 2018	Hauptversammlung
10. September 2018	Ex-Tag Dividende
11. September 2018	Nachweisstichtag: Dividende
13. September 2018	Dividenden-Zahltag
21. November 2018	Ergebnis H1 2018/19
21. Februar 2019	Ergebnis Q1-Q3 2018/19

Kontakt für Investoren.

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

Das verwendete Papier für diesen Geschäftsbericht kommt aus einer FSC-zertifizierten (Mix-Credit-)Produktion. Aufgrund der ISO-Umweltzertifizierung des gesamten Betriebs des Lieferanten werden alle Druckproduktionen entsprechend den Vorgaben für umwelt- und ressourcenschonende, nachhaltige Fertigungsprozesse hergestellt.

Disclaimer.

Bestimmte Aussagen in diesem Geschäftsbericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, die die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung enthalten, spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider und unterliegen Risiken und Unsicherheiten, die die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich beeinträchtigen können. Die Leserin/der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Die Kapsch TrafficCom AG ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Um zu signalisieren, dass im Geschäftsbericht Personenbezeichnungen auf Frauen und Männer Bezug nehmen, wurde teilweise eine geschlechtergerechte Formulierung (zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) verwendet. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde an einzelnen Stellen nur die männliche Form angeführt, stets sind aber Männer wie Frauen angesprochen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG

Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich

Redaktionsschluss: 13. Juni 2018

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von Intelligenten Verkehrssystemen in den Bereichen Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Smart Urban Mobility, Verkehrssicherheit und vernetzte Fahrzeuge. Kapsch TrafficCom deckt mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette ihrer Kunden aus einer Hand ab: von Komponenten über Design bis zur Errichtung und dem Betrieb von Systemen. Die Mobilitätslösungen von Kapsch TrafficCom helfen dabei, den Straßenverkehr in Städten und auf Autobahnen sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren.

Eine Vielzahl von erfolgreichen Projekten in mehr als 50 Ländern rund um den Globus hat Kapsch TrafficCom zu einem international anerkannten Anbieter intelligenter Verkehrssysteme gemacht. Als Teil der Kapsch Group verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern und notiert seit 2007 im Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Die aktuell mehr als 5.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Wirtschaftsjahr 2017/18 einen Umsatz von rund EUR 693,3 Mio.

>>> www.kapsch.net