

Es gibt jemanden,
der noch viel mehr an
der Lösung zukünftiger
Verkehrsprobleme
interessiert ist als wir.

Das Wirtschaftsjahr 2007/08.







Unsere Kinder.


Die Welt, in der wir leben, ist noch weit davon entfernt, eine perfekte zu sein. Wir sehen es deshalb als großen Teil unserer Verantwortung, mit unseren Produkten und Lösungen einen Beitrag zu leisten, diese Welt nachhaltig ein Stück der Perfektion anzunähern. Dabei haben wir insbesondere die Sicherheit und Lebensqualität kommender Generationen im Sinn. Denn es sind unsere Kinder, die mit den Auswirkungen unseres heutigen Handelns zu leben haben. Um unseren Blick für ihre ganz speziellen Bedürfnisse zu schärfen, wollen wir die Tätigkeitsbereiche von Kapsch TrafficCom mit den Augen unserer Kinder sehen. Denn nur so können wir dem Prinzip der Nachhaltigkeit auch wirklich gerecht werden. Und damit sind wir „always one step ahead“.

Kinder wissen nicht, was CO₂-Emissionen sind. Und sie sollen es auch in Zukunft nicht erfahren.

Steigender Verkehr bedeutet steigende ökologische Belastung. Kapsch TrafficCom Verkehrstelematik-Lösungen sorgen für fließenden Verkehr und wirken so nachhaltig Verkehrsverzögerungen und Staus entgegen. Eine gute Möglichkeit, CO₂-Emissionen dadurch konsequent zu reduzieren.







Irgendwann wird auch sie
alles über Verkehrsprobleme
erfahren. Hoffentlich erst im
Geschichtsunterricht.

Nur der ökologisch vertretbare Ausbau bestehender Verkehrsinfrastruktur ist ein sinnvoller, nächster Schritt, die steigenden Verkehrsbelastungen in Zukunft zu bewältigen. Kapsch TrafficCom leistet mit innovativen Verkehrstelematik-Lösungen einen wichtigen Beitrag dazu, Regierungen in diesem Vorhaben zu unterstützen.

AUTOBAHN
GEBÜHRENPFLLICHTIG



Mobil und produktiv, global und vernetzt.

Der globale Austausch von Wissen und Gütern hat unsere Welt schneller, transparenter und herausfordernder gemacht. Verstärkte Mobilität und zunehmende Vernetzung vergrößern zwar unseren Wohlstand, verlangen aber zugleich einen verantwortungsvollen Umgang mit sensiblen Themen für unsere Zukunft: Umwelt, persönliche Freiheit, Sicherheit ...

Wir glauben an die Bereicherung unserer Gesellschaft und Wirtschaft durch Informationsaustausch, Konvergenz der Medien, Echtzeitkommunikation und Mobilität. Daher widmen wir uns seit mehr als 100 Jahren der Erforschung und Anwendung neuer Technologien. Mit gelebtem Unternehmergeist und dem Willen, das Gute stets durch das Bessere zu ersetzen, folgen wir dabei konsequent der Philosophie unseres Gründers „always one step ahead“ und leisten unseren Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der Zukunft und Entwicklung einer mobilen und vernetzten Welt.

Als international agierender Anbieter entwickeln, integrieren, implementieren, warten und betreiben wir innovative Verkehrstelematik-Lösungen langfristig und nachhaltig.

Wir folgen dabei unserem Selbstverständnis, für unsere Kunden und Partner konsequent Wettbewerbsvorteile und Nutzen zu schaffen und zu sichern, ohne unsere Verantwortung zu Fragen der Umwelt dadurch einzuschränken. Unser Anspruch ist die globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft bei Verkehrstelematik-Lösungen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, verbinden wir technologische Innovation und Kundenähe mit der Kompetenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

**Verkehr intelligent managen. Konsequenter
Mehrwert schaffen. Kapsch TrafficCom**

Die Säulen unseres Erfolges.

1. Ausrichtung aller unserer Tätigkeiten an den Interessen unserer fünf Fokusgruppen:

Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und Partner, Eigentümer sowie Gesellschaft/Umwelt. Unsere Fokusgruppen verbindet unser Ziel, gemeinsam mit unseren Kunden, Partnern und Lieferanten innovative und intelligente Verkehrstelematik-Lösungen zu entwickeln, die nachhaltig Nutzen und Mehrwert nicht nur für deren Kerneinsatzzweck bei Kunden, sondern auch für die Gesellschaft und unser Unternehmen, unsere Aktionäre sowie Lieferanten, Partner und die Umwelt stiften.

2. Kompetenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Nur die Summe aus dem umfassenden Know-how, der Einsatzbereitschaft und der Loyalität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schafft jenen Wettbewerbsvorteil, der uns – wie schon in der Vergangenheit – auch in der Zukunft jenes entscheidende Alleinstellungsmerkmal sichern hilft, das auch in einem sich rasch ändernden kommerziellen und technologischen Umfeld Bestand hat.

3. Gezielte Innovationsbereitschaft.

Wir verpflichten uns zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess, der unserer Marktposition als Innovationsführer entspricht und diese langfristig sichert.

4. Ausrichtung unserer Entscheidungen auf Profitabilität.

Ein wichtiges Ziel unserer unternehmerischen Tätigkeiten ist wirtschaftlicher Erfolg. Mit diesem wirtschaftlichen Erfolg finanzieren wir unser Wachstum und verwirklichen unsere weiteren Unternehmensziele.

5. Kontinuität und Professionalität unseres Vorgehens.

Unsere Strategie, Ziele und Aktivitäten sind langfristig ausgerichtet, dies aber unter ständiger Berücksichtigung sich ändernder Rahmenbedingungen in unseren Märkten. Wir betrachten Vertrauen, gegenseitige Achtung und Professionalität als Basis aller unserer Partnerschaften.

6. Umfassende Lösungen.

Wir unterstützen die Wertschöpfungsprozesse unserer Kunden langfristig und umfassend. Wir bieten daher ein umfassendes Produkt- und Dienstleistungsportfolio, das uns als Gesamtlösungspartner mit Verpflichtung zu Professionalität, Qualität und Innovation kennzeichnet.

7. Prinzip Kapsch-Kultur.

Entrepreneurship, marktnahe dezentrale Entscheidungen und der Wille zum Erfolg kennzeichnen die Kapsch-Kultur. Wir verstehen uns als Team, denn der Erfolg unseres Unternehmens ist das Ergebnis gemeinsamer Anstrengungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und des Managements. Dynamik, Respekt, Verantwortung, Familie, Disziplin, Leistung, Transparenz und Freiheit sind die Kernwerte unserer Unternehmenskultur.

Das Wirtschaftsjahr 2007/08 im Überblick.

Die seit dem 26. Juni 2007 im Prime Market der Wiener Börse notierte Kapsch TrafficCom AG konnte im zum 31. März 2008 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2007/08 bei einem im Vorjahresvergleich leicht rückläufigen Gesamtumsatz von 185,7 Mio. EUR (2006/07: 198,6 Mio. EUR) das EBITDA um 27% auf 39,0 Mio. EUR und das EBIT um 30% auf 34,9 Mio. EUR steigern und damit die Rentabilität deutlich von 14% auf 19% (EBIT-Marge) verbessern.

In einer Segmentsbetrachtung zeigte das abgelaufene Wirtschaftsjahr deutlich unterschiedliche Entwicklungen. So führten anstehende Großprojekte in Zentral- und Osteuropa (CEE), die sich durch zeitliche Verschiebungen noch in der Angebotsphase oder in der Vorbereitungsphase für eine neue Ausschreibung befanden, zu einem Umsatzrückgang im Segment Road Solution Projects (RSP). Gleichzeitig konnte der Umsatz im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) aufgrund des zunehmend wachsenden Geschäftsvolumens in Umsetzung unserer Strategie deutlich gesteigert werden. Wesentlich zu der positiven Entwicklung im Segment SEC haben der erfolgreiche technische und kommerzielle Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik und das signifikant gestiegene Volumen an verkauften Komponenten, insbesondere an on-board units (OBUs), beigetragen. Mit rund 2,5 Mio. OBUs konnten wir die Vorjahresmenge von rund 1,2 Mio. mehr als verdoppeln.

Im Einklang mit der positiven Ertragsentwicklung hat Kapsch TrafficCom auch das Ergebnis je Aktie deutlich um 27% auf 2,60 EUR gesteigert. Der Vorstand wird daher der Hauptversammlung am 10. Juli 2008 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie vorschlagen.

Zweifelsohne zählte der erfolgreiche Börsengang im Juni 2007 zu den bedeutendsten Ereignissen für Kapsch TrafficCom im abgelaufenen Wirtschaftsjahr. Das Angebot von insgesamt 3,7 Mio. Aktien (inklusive Greenshoe) war von nationalen und internationalen – vornehmlich institutionellen – Investoren rund 14-fach überzeichnet, so dass der Angebotspreis mit 32 EUR am oberen Ende der Preisspanne von 29 EUR bis 32 EUR festgelegt werden konnte.

Operativ setzte Kapsch TrafficCom ihren internationalen Expansionskurs mit Erstaufträgen in Neuseeland und Südafrika sowie Großaufträgen in Chile und Australien auch im Wirtschaftsjahr 2007/08 konsequent fort. Kapsch TrafficCom bestätigte auch ihre Innovationskraft einmal mehr und stellte im Juni 2007 mit „Kapsch Area“ eine hybride Lösung, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert, offiziell dem Markt vor. Im Dezember 2007 wurde der Vertrag zur Erweiterung des landesweiten LKW-Mautsystems (Phase II) in der Tschechischen Republik unterzeichnet, und Anfang Jänner 2008 setzte Kapsch TrafficCom das erste abgeschlossene Mautprojekt in Indien erfolgreich in Betrieb.

Mit diesen sowie weiteren Projekten konnte Kapsch TrafficCom ihre Marktposition als führender Anbieter von innovativen Verkehrstelematik-Lösungen weiter ausbauen.

Kennzahlen im Wirtschaftsjahr 2007/08.

Ertragskennzahlen ¹		2007/08	2006/07	+/- %	2005/06
Umsatz	in Mio. EUR	185,7	198,6	-6 %	116,2
EBITDA	in Mio. EUR	39,0	30,8	27 %	21,0
EBITDA-Marge	in %	21	16		18
EBIT	in Mio. EUR	34,9	26,9	30 %	17,3
EBIT-Marge	in %	19	14		15
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	42,8	27,0	59 %	17,8
Ergebnis nach Steuern	in Mio. EUR	32,1	20,3	58 %	12,3
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	2,60	2,04	27 %	1,24
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	-14,8	-39,1	-62 %	14,4
Investitionen ⁴ (Capital Expenditure)	in Mio. EUR	4,0	2,3	75 %	1,3
Mitarbeiter jeweils zum Stichtag 31. März		824	774	6 %	569
Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2007/08	2006/07	+/- %	2005/06
Road Solutions Projects (RSP)	in Mio. EUR	47,0 (25 %)	105,0 (53 %)	-55 %	18,7 (16 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)	in Mio. EUR	128,8 (69 %)	80,6 (41 %)	60 %	76,2 (66 %)
Others (OTH)	in Mio. EUR	10,0 (5 %)	13,0 (7 %)	-23 %	21,3 (18 %)
Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2007/08	2006/07	+/- %	2005/06
Zentral- und Osteuropa (inkl. Österreich)	in Mio. EUR	124,2 (67 %)	157,3 (79 %)	-21 %	68,4 (59 %)
Westeuropa	in Mio. EUR	17,6 (9 %)	12,9 (6 %)	36 %	18,9 (16 %)
Amerika	in Mio. EUR	18,8 (10 %)	15,4 (8 %)	22 %	9,4 (8 %)
Sonstige Länder	in Mio. EUR	25,2 (14 %)	13,0 (7 %)	94 %	19,5 (17 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2008	31. März 2007	+/- %	31. März 2006
Bilanzsumme	in Mio. EUR	298,4	227,2	31 %	131,9
Eigenkapital ⁵	in Mio. EUR	133,4	45,6	>100 %	39,1
Eigenkapitalquote ⁵	in %	45	20		30
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)	in Mio. EUR	28,4	-12,5	<-100 %	37,2
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	161,3	78,2	>100 %	48,6
Börsekennzahlen ⁶		2007/08			
Emissionspreis je Aktie am 26. Juni 2007	in EUR	32,0			
Anzahl der Aktien zum 31. März 2008	in Mio.	12,2			
Streubesitz zum 31. März 2008	in %	30,3			
Schlusskurs der Aktie zum 31. März 2008	in EUR	31,8			
Börsekaptalisierung zum 31. März 2008	in Mio. EUR	388,2			
Performance der Aktie im Wirtschaftsjahr 2007/08	in %	-0,6			
Dividende je Aktie	in EUR	0,90			

1 beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche

2 Ergebnis je Aktie im Wirtschaftsjahr 2007/08 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 11,7 Mio. Aktien, im Wirtschaftsjahr 2006/07 bezogen auf 10,0 Mio. ausstehende Aktien.

3 Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Akquisitionen und Wertpapiere)

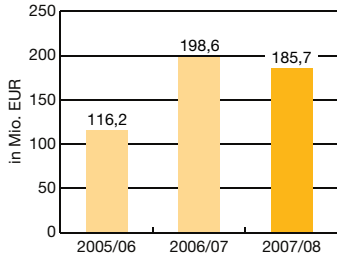
4 Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Akquisitionen und Wertpapiere)

5 inkl. Anteile in Fremdbesitz

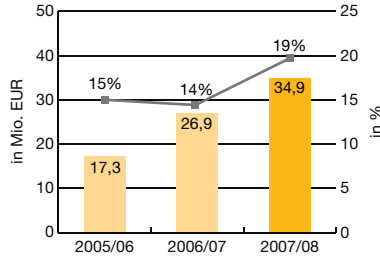
6 zusätzliche Börsekennzahlen siehe Seite 36

Finanzkennzahlen im Wirtschaftsjahr 2007/08.

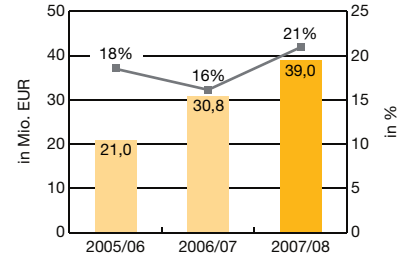
Umsatz



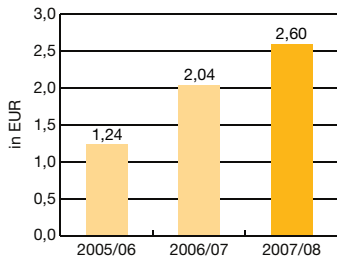
EBIT und EBIT-Marge



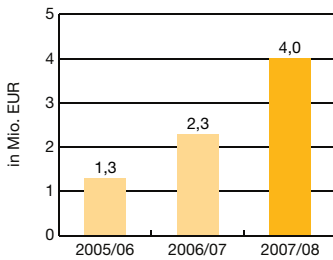
EBITDA und EBITDA-Marge



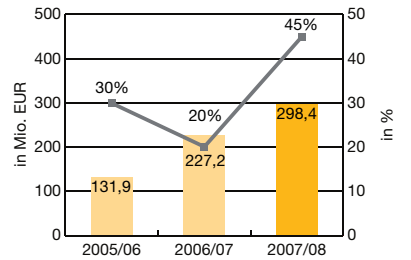
Ergebnis je Aktie²



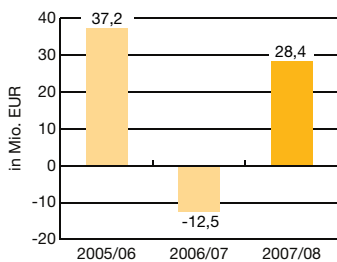
Investitionen⁴ (Capital Expenditure)



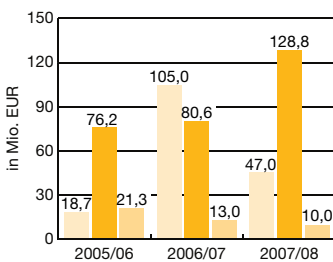
Bilanzsumme und Eigenkapitalquote⁵



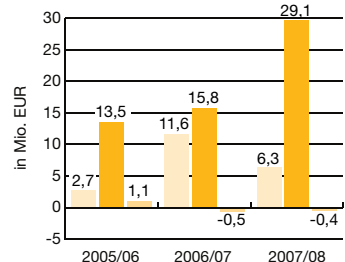
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)



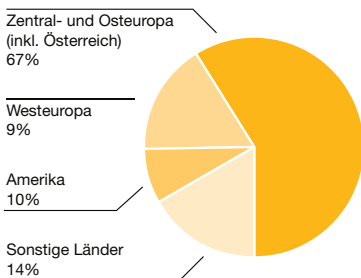
Umsatz nach Segmenten



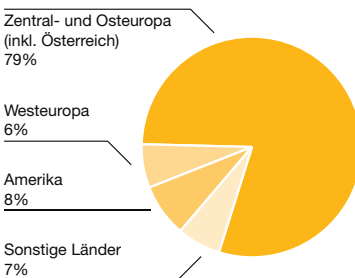
EBIT nach Segmenten



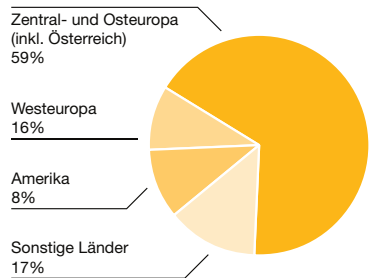
Umsatz nach Regionen 2007/08



Umsatz nach Regionen 2006/07



Umsatz nach Regionen 2005/06



Highlights des Wirtschaftsjahres 2007/08.

EBIT um 30 % auf 34,9 Mio. EUR gesteigert ¹	Erfolgreiche Börseneinführung im Juni 2007
EBIT-Marge von 14 % auf 19 % verbessert ¹	Offizielle Präsentation „Kapsch Area“
Umsatz um 60 % und EBIT um 84 % im Segment SEC deutlich erhöht ¹	Vertragsabschluss über die Erweiterung des landesweiten LKW-Mautsystems (Phase II) in der Tschechischen Republik
Nettoguthaben von -12,5 Mio. EUR auf 28,4 Mio. EUR erheblich gesteigert ²	Erstaufträge in Neuseeland und Südafrika
Eigenkapital von 45,6 Mio. EUR auf 133,4 Mio. EUR beinahe verdreifacht ²	Großaufträge in Chile und Australien
Eigenkapitalquote von 20 % auf 45 % gesteigert ²	Inbetriebnahme des ersten abgeschlossenen Mautprojektes in Indien
Ergebnis je Aktie um 27 % auf 2,60 EUR verbessert ¹	Teilnahme an den Ausschreibungen für die landesweiten LKW-Mautsysteme in der Slowakei und in Ungarn

¹ Wirtschaftsjahr 2007/08 gegenüber Wirtschaftsjahr 2006/07

² 31. März 2008 gegenüber 31. März 2007

In zwei Jahren lernen sie Schreiben und Lesen. Die Wörter „Feinstaub“ und „Verkehrsüberlastung“ sollen jedoch nicht dabei sein.

Der Ausbau vorhandener Straßennetze und effiziente Maßnahmen zur Emissionsreduktion stehen auf den Tagesordnungen der größten Industrienationen ganz oben. Kapsch TrafficCom hilft mit ihren Entwicklungen und Lösungen den Verantwortlichen dabei, diesbezüglich richtige Wege einzuschlagen.





Brief des Vorstandsvorsitzenden.



Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

EBIT um 30 % auf 34,9 Mio. EUR gesteigert¹

EBIT-Marge von 14 % auf 19 % verbessert¹

Ich freue mich, Ihnen mit diesem ersten Geschäftsbericht nach dem erfolgreichen Börsengang im Juni 2007 über ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr 2007/08 berichten zu können, in dem wir alle relevanten Ertragskennzahlen und damit die Profitabilität deutlich steigern konnten. So haben wir das Betriebsergebnis (EBIT) von 26,9 Mio. EUR um 30% auf 34,9 Mio. EUR erhöht und in diesem Zusammenhang auch die EBIT-Marge von 14% im Wirtschaftsjahr 2006/07 auf 19% im Wirtschaftsjahr 2007/08 verbessert.

Aufgrund der Volatilität, der das Projektgeschäft im Allgemeinen und das Segment Road Solution Projects (RSP) im Besonderen unterliegt, sowie nicht vergebener oder zeitlich verzögerter Großprojekte mussten wir im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2007/08 allerdings einen leicht rückläufigen Umsatz, der mit 185,7 Mio. EUR um 6% unter dem Vergleichswert des Wirtschaftsjahrs 2006/07 von 198,6 Mio. EUR lag, hinnehmen. Vor allem im Segment RSP lag der Umsatz mit 47,0 Mio. EUR deutlich unter dem Vergleichswert des Wirtschaftsjahrs 2006/07 von 105,0 Mio. EUR. Der Vorstand ist aber zuversichtlich, dass in Zukunft weitere Großprojekte erfolgreich umgesetzt werden können.

Umsatz um 60 % und EBIT um 84 % im Segment SEC deutlich erhöht¹

Eine sehr erfreuliche Entwicklung, die auch unsere Strategie widerspiegelt, konnten wir im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) erzielen. Es ist gelungen, den Umsatz von 80,6 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2006/07 um 60 % auf 128,8 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08 und das EBIT von 15,8 Mio. EUR um 84 % auf 29,1 Mio. EUR zu steigern. Wesentlich zu der positiven Entwicklung im Segment SEC haben der erfolgreiche technische und kommerzielle Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik und das signifikant gestiegene Volumen an verkauften Komponenten,

¹ Wirtschaftsjahr 2007/08 gegenüber Wirtschaftsjahr 2006/07

² 31. März 2008 gegenüber 31. März 2007

insbesondere an on-board units (OBUs), beigetragen. Mit rund 2,5 Mio. OBUs konnten wir die Vorjahresmenge von rund 1,2 Mio. mehr als verdoppeln. Weiters haben Bonuszahlungen aus den landesweiten LKW-Mautsystemen in der Tschechischen Republik und in Österreich zu der erfreulichen Segmentsentwicklung beigetragen.

Es ist uns gelungen, die Nettoverschuldung von -12,5 Mio. EUR per 31. März 2007, bei gleichzeitiger Reduktion der Verbindlichkeiten und dem Ankauf von Wertpapieren, in ein Nettoguthaben von 28,4 Mio. EUR zum Stichtag 31. März 2008 umzuwandeln. Im gleichen Zeitraum haben wir das Eigenkapital auf 133,4 Mio. EUR (31. März 2007: 45,6 Mio. EUR) beinahe verdreifacht, sodass Kapsch TrafficCom zum Stichtag 31. März 2008 über eine Eigenkapitalquote von 45% (31. März 2007: 20%) verfügte.

Im Einklang mit der positiven Ertragsentwicklung haben wir im abgelaufenen Wirtschaftsjahr auch das Ergebnis je Aktie um 27% auf 2,60 EUR gesteigert. Ein Erfolg, von dem Sie, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, selbstverständlich profitieren sollen: Der Vorstand wird daher der Hauptversammlung am 10. Juli 2008 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2007/08 vorschlagen.

Maßgeblich geprägt war das Wirtschaftsjahr 2007/08 durch den erfolgreichen Börsegang im Juni 2007. Reges Interesse an dem Unternehmen und den rund 3,7 Mio. angebotenen Aktien (inklusive Greenshoe) führten zu einer 14-fachen Überzeichnung des Aktienangebots, so dass die Aktien zu einem Ausgabepreis von 32 EUR je Aktie am oberen Ende der Preisspanne platziert werden konnten. An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal bei allen Investoren für ihr entgegengebrachtes Vertrauen herzlich bedanken.

Neben der erfolgreichen Erstnotiz im Prime Market der Wiener Börse konnten wir im abgelaufenen Wirtschaftsjahr auch durch zahlreiche neue internationale Großaufträge punkten. Besonders stolz sind wir auf die Expansion in zwei bisher von uns noch nicht erschlossene Märkte: Neuseeland und Südafrika. Neuseeland hat sich für ein erstes elektronisches Mautsystem (ETC-System) entschieden und Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd. mit der Errichtung eines ETC-Systems für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF) mit einem Auftragswert von rund 10,7 Mio. EUR beauftragt. Auch in Südafrika konnten wir den ersten Auftrag in der Unternehmensgeschichte realisieren. Nur wenige Monate nach ihrer Gründung im März 2007 erhielt Kapsch TrafficCom Südafrika (Pty) Ltd. den Zuschlag für die Errichtung eines Mautsystems mit einem Auftragswert von rund 1 Mio. EUR und wird auch für die weitere Instandhaltung des Systems verantwortlich zeichnen. In Südafrika sehen wir – nicht nur aufgrund der Fußball-WM 2010 – großen Bedarf an modernen Verkehrstelematik-Lösungen und damit ein großes Potenzial für unser Unternehmen. Vor diesem Hintergrund verstärken wir unsere Präsenz durch ein Joint Venture mit der in Südafrika im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme führenden Gesellschaft Traffic Management Technologies (TMT).

Nettoguthaben von -12,5 Mio. EUR auf 28,4 Mio. EUR erheblich gesteigert²

Eigenkapitalquote von 20 % auf 45 % gesteigert²

Ergebnis je Aktie um 27 % auf 2,60 EUR verbessert¹

Vorstand schlägt Dividende je Aktie von 0,90 EUR vor

Erfolgreiche Börseinführung im Juni 2007

Erstaufträge in Neuseeland und Südafrika

Großaufträge in Chile und Australien

Neben der Expansion in neue Länder konnten wir auch in den bestehenden Märkten unsere Präsenz weiter ausbauen. So erhielt Kapsch TrafficCom in Chile den Zuschlag für die Errichtung eines ETC-Systems mit einem Auftragswert von rund 1,4 Mio. EUR. Auch hier wird Kapsch TrafficCom nach der Realisierung die Wartung des Systems übernehmen. In Australien wurde Kapsch TrafficCom mit der Lieferung der straßenseitigen Infrastruktur-Ausrüstung und des Zentralsystems (central system) für den North-South Bypass Tunnel in Brisbane, der nach seiner Fertigstellung im Jahr 2010 der längste Tunnel Australiens sein wird, beauftragt. Ein besonders wichtiger Auftrag mit einem Wert von rund 6,4 Mio. Euro, mit dem es Kapsch TrafficCom gelang, ihre Position als Nummer 1 in Australien weiter zu festigen.

Inbetriebnahme des ersten abgeschlossenen Mautprojektes in Indien

In Indien haben wir im Wirtschaftsjahr 2007/08 das erste von Kapsch TrafficCom errichtete Mautsystems erfolgreich in Betrieb genommen. Der National Highway Nr. 8, der die Städte Delhi und Gurgaon verbindet und zu den meist befahrenen Strecken der gesamten Region zählt, ist seit Jänner 2008 mit einem gemischt manuellen und elektronischen Mautsystem von Kapsch TrafficCom ausgestattet.

Vertragsabschluss über die Erweiterung des landesweiten LKW-Mautsystems (Phase II) in der Tschechischen Republik

Einen bedeutenden Fortschritt haben wir bei der Erweiterung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik erzielt. Die Verhandlungen mit dem Tschechischen Verkehrsministerium (CZ MoT) wurden am 28. Dezember 2007 abgeschlossen. Das System soll laut Vertragszusatz nunmehr in einer Phase II auf rund 1.000 km Autobahnen und Schnellstraßen erweitert werden, mit deren Ausbau spätestens bis Ende des Jahres 2017 begonnen wird. Bereits mit 1. Jänner 2008 konnten wir 37 Mautbrücken auf ungefähr 180 km „Straßen der ersten Ordnung“ in Betrieb setzen.

Entsprechend der gegenwärtigen Planung des CZ MoT soll bereits mit 1. Jänner 2009 die fahrleistungsabhängige Gebühren-/Mauteinhebung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Kapsch TrafficCom Construction & Realisation nimmt daher die Anpassungen des bestehenden Mautsystems vor und liefert weitere 350.000 on-board units (OBUs). Im Zuge der erweiterten Nutzung des Systems wird sowohl die technologische Schnittstelle für eine zukünftige satellitengestützte Gebühren-/Mauteinhebung auf „Straßen der 1., 2. und 3. Ordnung“ als auch die Schnittstelle für telematische Applikationen und die Applikation der Linien-Verkehrsregelung auf der Autobahn D1 implementiert. Ferner wurde der Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen auf 10 Jahre verlängert.

Teilnahme an der Ausschreibung für ein landesweites LKW-Mautsystem in der Slowakei

In der Slowakei wurde die Ausschreibung eines landesweiten elektronischen Mautsystems nach der Behandlung von zwei Einsprüchen fortgesetzt. Ausgeschrieben ist die Errichtung eines ETC-Systems für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF) samt 13-jährigem Betrieb. Das geplante System erstreckt sich auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und ein Straßennetz von rund 2.400 km. Die Inbetriebsetzung war für 1. Jänner 2009 geplant. Die Vorlage der Angebote und Angebotseröffnung erfolgte am 13. März 2008. Am 2. Mai erhielten wir die Mitteilung, aus dem Verfahren ausgeschieden zu sein. Wir halten die genannten

Mängel in unserem Angebot aus juristischer und sachlicher Sicht für unrichtig und unzureichend und haben daher Einspruch gegen den Ausschluß unseres Angebotes erhoben.

In Ungarn wurden wir am 21. Dezember 2007 vom Auftraggeber informiert, dass das Auswahlverfahren für die Lieferung und den Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems aufgehoben wurde. Diese Aufhebung erfolgte, nachdem sich Kapsch TrafficCom gemeinsam mit zwei weiteren Bieterkonsortien erfolgreich präqualifiziert hatte. Wir sind zuversichtlich, dass es sich dabei lediglich um eine zeitliche Verschiebung und gegebenenfalls um eine inhaltliche Veränderung der Ausschreibung handelt, jedoch nicht um eine definitive Aufgabe des Projekts.

Im Juni 2007 stellten wir mit „Kapsch Area“ eine hybride Lösung, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert, offiziell dem Markt vor.

Unter Zugrundelegung einer entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und basierend auf dem weltweit steigenden Interesse an Verkehrstelematik-Lösungen sehen wir dem weiteren Geschäftsverlauf von Kapsch TrafficCom positiv entgegen. Insbesondere wird die Teilnahmen an den erwarteten Ausschreibungen bzw. Projektvergaben in Ungarn, Slowenien, Italien, Portugal, Frankreich, Großbritannien, im Mittleren Osten, im asiatisch-pazifischen Raum, Südafrika, Argentinien und den U.S.A. das Wirtschaftsjahr 2008/09 prägen.

Der Erfolg von Kapsch TrafficCom stützt sich auf eine starke Unternehmenskultur und die zielgerichtete, verantwortungsvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten. Wir verdanken unseren Erfolg engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf der ganzen Welt, die sich nachhaltig für unseren wirtschaftlichen Erfolg einsetzen und ökologisch und sozial engagiert sind. Danken möchte ich dem Aufsichtsrat für die produktiven Diskussionen und die effiziente Bearbeitung der laufenden Themen sowie meinem Vorstandskollegen Erwin Toplak für die sehr freundschaftliche und intensive Zusammenarbeit. Mein Dank geht jedoch in erster Linie an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Führungskräfte, wo immer auf der Welt, dank deren Einsatz und Engagement erneut ein sehr gutes Ergebnis erwirtschaftet werden konnte. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für das Vertrauen, das Sie in uns setzen. Begleiten Sie uns auch weiterhin auf unserem Wachstumskurs in eine erfolgreiche Zukunft.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

**Teilnahme an der Ausschreibung
für ein landesweites LKW-Mautsystem
in Ungarn**

Offizielle Präsentation „Kapsch Area“

Optimistischer Blick in die Zukunft

**Dank an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und
Management, Aufsichtsrat und Aktionäre**

Disclaimer

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, welche die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung enthalten, spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider und unterliegen Risiken und Unsicherheiten, welche die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich beeinträchtigen können. Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Kinder sind sehr ungeduldig. Nur gut, dass sie nicht im Stau stehen werden.

Multi-lane free-flow ETC-Systeme von Kapsch TrafficCom ermöglichen die Gebühren-/Mauteinhebung ohne jeglichen Eingriff in den Verkehrsfluss. Die Fahrzeugdaten werden vollautomatisch erfasst und verarbeitet. Der Vorteil für die Umwelt ist dabei nicht zu übersehen: Belastende Emissionen durch Verkehrsstaus bei Mautstationen gehören damit der Vergangenheit an.





Unternehmensgeschichte.

Kapsch 1892 gegründet

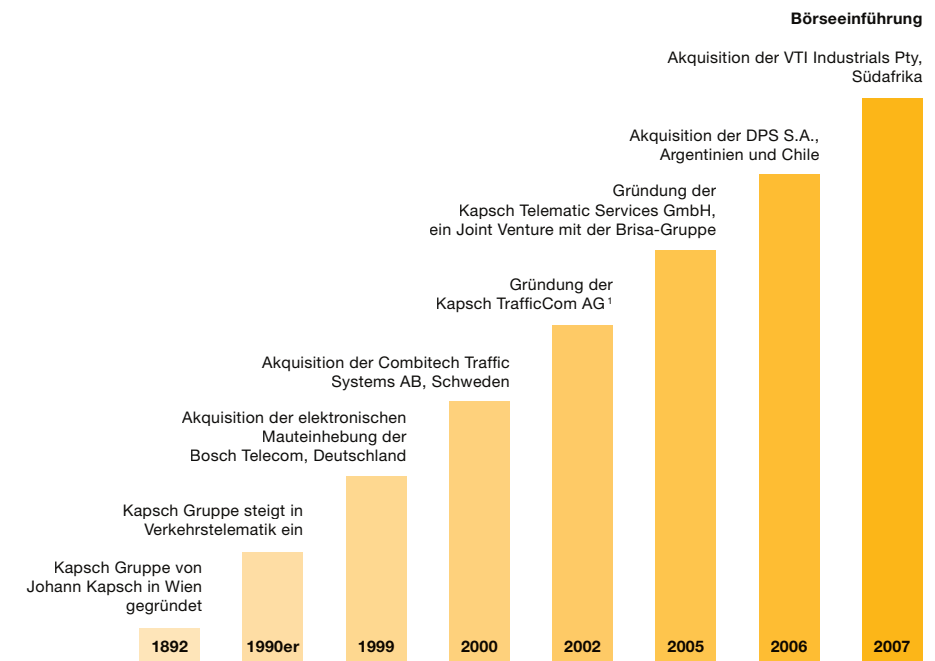
Die Kapsch Gruppe wurde im Jahr 1892 von Johann Kapsch in Wien, Österreich, gegründet. 1916 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, spezialisierte sich das Unternehmen auf die Herstellung von Telefonen und Telegrafenanlagen und entwickelte sich in den späten 1980ern schrittweise zu einem internationalen Konzern für Kommunikationslösungen.

Kapsch steigt in den frühen 1990ern in die Verkehrstelematik ein

In den frühen 1990ern erfolgte der Einstieg in den Bereich Verkehrstelematik, der durch ausgewählte Akquisitionen, einschließlich der Akquisition des Bereichs für die elektronische Mauteinhebung der Bosch Telecom, Deutschland (1999), und der Combitech Traffic Systems AB, Schweden (2000), unterstützt wurde. Nach einer Reorganisation der Kapsch Gruppe im Jahr 2002 bilden die Kapsch TrafficCom AG¹ und ihre Tochtergesellschaften nunmehr den Bereich Verkehrstelematik der Kapsch Gruppe.

Kapsch TrafficCom AG 2002 gegründet

Seit 2002 entwickelte sich die Kapsch TrafficCom Gruppe schrittweise zu einem internationalen Konzern für Verkehrstelematik. Diese Entwicklung erfolgte über die Gründung von Niederlassungen und Repräsentanzen in mehreren Ländern der Welt, über ausgewählte Akquisitionen, einschließlich jener von DPS Automation S.A., Argentinien, (nachfolgend in Kapsch TrafficCom Argentina S.A. umbenannt) im Jahr 2006 und jener von VTI Industrials Pty, Südafrika, im Jahr 2007, sowie über strategische Partnerschaften, insbesondere die Kapsch Telematic Services GmbH, ein Joint Venture-Unternehmen mit der portugiesischen Brisa-Gruppe seit dem Jahr 2005.



¹ Die Kapsch TrafficCom AG wurde 2002 durch Abspaltung (Abspaltung zur Neugründung) von der Kapsch Aktiengesellschaft (übertragende Gesellschaft) auf der Basis des Jahresabschlusses der übertragenden Gesellschaft zum 31. Dezember 2001 in Übereinstimmung mit § 1 (2) 2 SpaltG (Österreichisches Bundesgesetz über die Spaltung von Kapitalgesellschaften) gegründet.

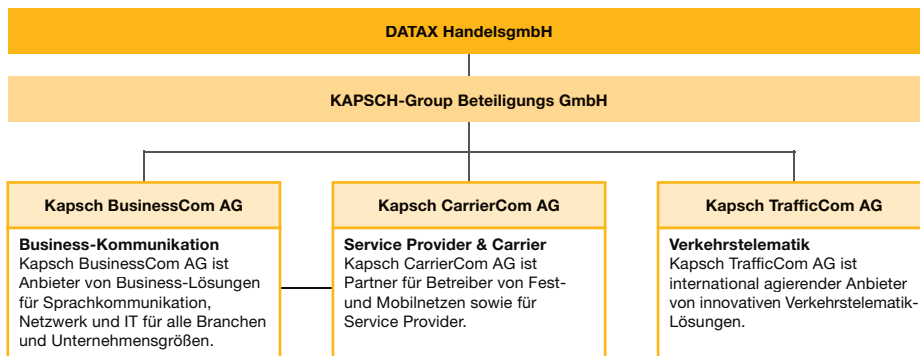
Aktionärsstruktur.

Seit der Börseneinführung am 26. Juni 2007 befinden sich 30,3% der Anteile der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz, die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält 69,7%. Zum Stichtag 31. März 2008 hielt kein weiterer Aktionär mehr als 5% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG.

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 dem österreichischen 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).

Derzeit bildet die Kapsch TrafficCom AG zusammen mit ihren Tochterunternehmen den Bereich Verkehrstelematik der Kapsch Gruppe. Das nachstehende Diagramm veranschaulicht in vereinfachter Form die Unternehmensstruktur der Kapsch Gruppe:



30,3% der Aktien im Streubesitz

Hauptaktionär

Unternehmensstruktur der Kapsch Gruppe

Vorstand.



Erwin Toplak, Chief Operating Officer

Georg Kapsch, Chief Executive Officer

Dualistische Management- und Aufsichtsstruktur

Der Vorstand und Aufsichtsrat bilden gemäß österreichischem Aktiengesetz die dualistische Management- und Aufsichtsstruktur der Kapsch TrafficCom AG. Während der Vorstand für die Unternehmensführung verantwortlich zeichnet und die Gesellschaft nach außen vertritt, ist der Aufsichtsrat für die Bestellung und Abberufung der Vorstandmitglieder sowie die Beaufsichtigung der Geschäftsführung des Vorstands verantwortlich.

Obwohl der Aufsichtsrat das Unternehmen nicht aktiv führt, ist seine Zustimmung zu bestimmten Aktivitäten des Vorstands nach dem österreichischen Aktiengesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung notwendig.

Der Vorstand der Gesellschaft besteht nach der Satzung aus einem bis vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat für eine Dauer von bis zu fünf Jahren bestellt werden. Derzeit besteht der Vorstand aus zwei Mitgliedern.

Mitglieder des Vorstandes

Name	Zuständigkeitsbereich	Alter	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf lfd. Bestellung
Georg Kapsch	CEO, Finanzen und Administration, Recht, Beteiligungen, Personalwesen, Marketing, Produktmanagement, Business Development, Systemtechnik und Qualitätssicherung	49	2002	2011
Erwin Toplak	COO, Vertrieb, Entwicklung, Technischer Kundendienst, Projektmanagement, Business Development, Systemtechnik und Qualitätssicherung	47	2002	2011

Mag. Georg Kapsch wurde im Dezember 2002 zum Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG ernannt und ist seitdem CEO. Seit Oktober 2000 ist er auch CEO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und seit Juli 1989 Mitglied des Vorstandes der Kapsch AG, zu deren CEO er im Oktober 2001 gewählt wurde. Georg Kapsch, der an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaftslehre studierte und 1981 graduierte, ist Vorsitzender der Fachhochschule Technikum Wien (seit September 2002), Vorsitzender des Elektronikverbandes (seit Dezember 2002) sowie Vizepräsident des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie (seit Jänner 2003).

Georg Kapsch, CEO

Ing. Erwin Toplak ist seit Juni 2002 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG. Er begann seine Karriere bei der Kapsch Gruppe 1991, zunächst als Vertriebsleiter der neu gegründeten Sparte Mautsysteme der Kapsch AG (1991–1994). Später war er als Direktor des Geschäftsbereichs Verkehrskontrollsysteme der Kapsch AG (1999–2002, Senior Manager 1994–1999) tätig. Erwin Toplak verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Graz.

Erwin Toplak, COO

In dem zum 31. März 2008 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2007/08 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch Aktiengesellschaft erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch insgesamt auf 1,1 Mio. EUR.

Vergütung

Die Bezüge von Erwin Toplak sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung von 20 % bis 40 % der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung hängt von der Erreichung bestimmter Finanzkennzahlen ab. Im Fall einer Auflösung des Vorstandsvertrags am Ende der festgelegten Periode steht ihm eine Abfindungszahlung in der Höhe von zehn Monatsentgelten zu. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegt er für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer bei einer außerordentlichen Kündigung). Erwin Toplak verfügt über einen individuellen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich EUR 14.238 in eine externe Pensionskasse ein. Der Gesellschaft wurde am 18. April 2008 mitgeteilt, dass Erwin Toplak 152.500 Aktien der Kapsch TrafficCom AG hält.

Georg Kapsch ist bei der Kapsch AG angestellt. Seine Dienste sind Teil der Management- und Beratungsleistungen, die von der Kapsch AG erbracht und der Kapsch TrafficCom AG in Rechnung gestellt werden.

Aufsichtsrat.

Der Satzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat aus drei bis sechs Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt werden, sowie aus den vom Betriebsrat bestellten Vertretern gemäß dem österreichischen Arbeitsverfassungsgesetz. Die derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrats sind:

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Position	Alter	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf lfd. Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	39	2002	2010
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	44	2002	2010
Elisabeth Kapsch	Mitglied	47	2002	2010
Christian Windisch	Mitglied ¹	44	2002	2010
Werner Dreschl	Mitglied ¹	36	2006	2010

¹ Vom Betriebsrat bestellt

Aktionärsvertreter

Dr. Franz Semmernegg ist seit Juni 2002 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Im September 2005 wurde er zum Aufsichtsratsvorsitzenden bestellt. Seit April 2005 ist Franz Semmernegg als CFO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH tätig. Gleichzeitig ist er CFO der Kapsch BusinessCom AG, deren Vorstandsmitglied er seit März 2003 ist. Seit Oktober 2001 ist er darüber hinaus CFO der Kapsch AG. Von 1999 bis September 2001 war er Mitglied des Vorstandes der Schrack BusinessCom AG. 1998 zeichnete Franz Semmernegg für den erfolgreichen Management Buy-out der Schrack BusinessCom AG von Ericsson Austria AG verantwortlich. Zuvor hatte er Managementfunktionen bei der Ericsson Austria AG (1998) und der Schrack Seconet AG (1997) inne. Franz Semmernegg ist Mitglied des Aufsichtsrates der österreichischen Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH. Er verfügt über einen Abschluss in Betriebswirtschaftslehre (1992) der Karl-Franzens-Universität in Graz, wo er 1997 promovierte.

Dr. Kari Kapsch ist seit Juni 2002 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er war bereits von Juni bis Dezember 2002 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates und von Dezember 2002 bis September 2005 Vorsitzender des Aufsichtsrates. Seit Dezember 2005 ist Kari Kapsch ebenfalls Mitglied der Geschäftsführung der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und seit Dezember 2002 CEO der Kapsch BusinessCom AG. Darüber hinaus ist er Vorstandsmitglied der Kapsch AG und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch Carrier Com AG. Kari Kapsch ist in mehreren branchenbezogenen Vereinigungen aktiv und war von 1996 bis 2002 Vorstandsvorsitzender der „Jungen Industrie Wien“ und Stellvertretender Vorsitzender der „Jungen Industrie Österreich“. Er erwarb an der Universität Wien einen Abschluss in Physik (1988), wo er auch promovierte (1992). Kari Kapsch ist der Bruder von Georg Kapsch, dem CEO der Kapsch TrafficCom AG, und von Elisabeth Kapsch.

Mag. Elisabeth Kapsch ist seit Dezember 2002 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Gleichzeitig ist sie Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom AG und Geschäftsführerin der Kapsch Immobilien GmbH (seit November 2000). Zuvor war sie

Leiterin der Abteilung Interne Revision der Kapsch AG. Elisabeth Kapsch verfügt über einen Abschluss in Betriebswirtschaftslehre (1984) der Wirtschaftsuniversität Wien. Elisabeth Kapsch ist die Schwester von Georg Kapsch, dem CEO der Kapsch TrafficCom AG, und von Kari Kapsch.

Ing. Christian Windisch ist seit November 2002 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er ist seit September 1984 für die Kapsch Gruppe tätig und zur Zeit im Bereich der Qualitätssicherung beschäftigt. Christian Windisch verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Wien.

DI Werner Dreschl ist seit November 2006 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er startete seine Karriere innerhalb der Kapsch Gruppe als Teilnehmer eines Trainee-Programms und ist heute im Produktmanagement tätig. Werner Dreschl verfügt über einen Abschluss in Wirtschaftsingenieurwesen Maschinenbau der Technischen Universität Graz (2000).

Mitglieder des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse haben einen Anspruch auf Erstattung ihrer Auslagen, einschließlich angemessener Reisekosten. Zusätzlich kann die Hauptversammlung eine jährliche Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder festlegen. Mit Ausnahme der von der Gesellschaft übernommenen Versicherungsprämien für die D&O-Versicherung wird derzeit keine weitere Vergütung an die Aufsichtsratsmitglieder geleistet. Allerdings werden die sonstigen Beratungsleistungen, welche die von der Hauptversammlung bestellten Mitglieder des Aufsichtsrates erbringen, von der Kapsch AG gegenüber der Kapsch TrafficCom AG in Rechnung gestellt.

Vertreter des Betriebsrates

Vergütung

Zusatzinformationen zu den Mitgliedern des Vorstandes/Aufsichtsrates.

Das folgende Schaubild enthält die Namen aller Unternehmen und Partnerschaften, in denen die einzelnen Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats jeweils in Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorganen oder als Partner tätig sind (außer in der Kapsch TrafficCom AG und ihren direkten und indirekten Tochtergesellschaften).

Name	Name des Unternehmens	Laufende Funktion
Vorstand		
Georg Kapsch	Kapsch AG	Mitglied des Vorstandes (CEO)
	KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH	Mitglied der Geschäftsführung (CEO)
	DATAX HandelsgmbH	Mitglied der Geschäftsführung (CEO)
	Kapsch CarrierCom AG	Mitglied des Aufsichtsrates
	Kapsch BusinessCom AG	Vorsitzender des Aufsichtsrates
	Teufelberger Holding AG	Mitglied des Aufsichtsrates
	West Square Holding GmbH	Geschäftsführer
Erwin Toplak	k. A.	k. A.
Aufsichtsrat		
Franz Semmernegg	Kapsch AG	Mitglied des Vorstandes (CFO)
	KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH	Mitglied der Geschäftsführung (CFO)
	Kapsch BusinessCom AG	Mitglied des Vorstandes (CFO)
	Kapsch Sp. z.o.o.	Mitglied des Beirates
	Kapsch Telecom Kiew	Mitglied des Beirates
	Kapsch Kft.	Mitglied des Beirates
	Kapsch s r.o., Prag	Mitglied des Beirates
	Kapsch s r.o., Bratislava	Mitglied des Beirates
	CALPANA business consulting GmbH	Mitglied der Geschäftsführung
	Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH	Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates
	Kari Kapsch	Kapsch AG
KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH		Mitglied der Geschäftsführung
Kapsch CarrierCom AG		Vorsitzender des Aufsichtsrates
Kapsch BusinessCom AG		Mitglied des Vorstandes (CEO)
Kapsch Sp. z.o.o.		Mitglied des Beirates
Kapsch Telecom Kiew		Mitglied des Beirates
Kapsch Kft.		Mitglied des Beirates
Kapsch s r.o., Prag		Mitglied des Beirates
Kapsch s r.o., Bratislava		Mitglied des Beirates
Kapsch Immobilien GmbH		Mitglied der Geschäftsführung
Elisabeth Kapsch		Kapsch BusinessCom AG
	Kapsch Immobilien GmbH	Mitglied der Geschäftsführung
Christian Windisch	k. A.	k. A.
Werner Dreschl	k. A.	k. A.

Ausschüsse des Aufsichtsrates.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss und einen Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten eingerichtet.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten zeichnet für die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstandes (einschließlich Vergütungsfragen) verantwortlich. Ausgenommen sind jedoch die Ernennung oder Abberufung der Vorstandsmitglieder. Der Ausschuss besteht aus zwei Mitgliedern des Aufsichtsrates, die von der Hauptversammlung gewählt werden, einschließlich des Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten setzte sich zum Bilanzstichtag 31. März 2008 aus Franz Semmernegg und Kari Kapsch zusammen.

Der Prüfungsausschuss ist für die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, für die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung des Berichts an die Hauptversammlung zuständig. Darüber hinaus schlägt der Prüfungsausschuss einen Abschlussprüfer vor, der vor seiner Bestellung von der Hauptversammlung gewählt werden muss.

Ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss ein so genannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglieder des Vorstandes, 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.

Zusätzlich zu den Mitgliedern des Prüfungsausschusses müssen der Vorstand und ein Vertreter des Abschlussprüfers an den Ausschusssitzungen teilnehmen, wenn dies der Vorsitzende des Prüfungsausschusses verlangt, oder eine solche Teilnahme gesetzlich vorgeschrieben ist. Andere Mitglieder des Aufsichtsrates können in den Prüfungsausschuss gewählt werden. Der Prüfungsausschuss wurde zum Bilanzstichtag 31. März 2008 von Franz Semmernegg, Kari Kapsch und Werner Dreschl gebildet.

**Aufsichtsrat hat zwei Ausschüsse
eingerrichtet**

Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten

Prüfungsausschuss

Bericht des Aufsichtsrates.



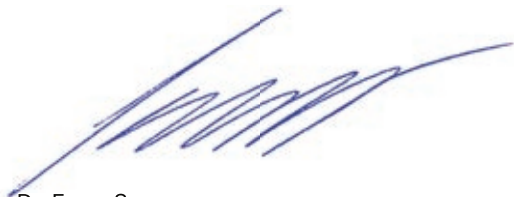
Franz Semmernegg, Vorsitzender

Bericht des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG an die ordentliche Hauptversammlung der Aktionäre der Kapsch TrafficCom AG am 10. Juli 2008 betreffend das Wirtschaftsjahr vom 1. April 2007 bis 31. März 2008 der Kapsch TrafficCom AG (§ 96 Aktiengesetz) bezüglich des geprüften Jahresabschlusses der Kapsch TrafficCom AG zum 31. März 2008, des vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG vorgelegten Vorschlages für die Verteilung des Bilanzgewinnes des Wirtschaftsjahres vom 1. April 2007 bis 31. März 2008, des vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG erstatteten Lageberichtes, des geprüften Konzernabschlusses der Kapsch TrafficCom AG zum 31. März 2008 und des vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG erstatteten Konzernlageberichtes

1. Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hat im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2007 bis 31. März 2008 insgesamt sieben Sitzungen abgehalten. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsrat ist vom Vorstand darüber hinaus laufend schriftlich und mündlich und in den gemeinsam mit dem Vorstand stattgefundenen Sitzungen über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet worden und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstandes laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen.
2. Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss der Kapsch TrafficCom AG sowie der Konzernabschluss zum 31. März 2008 und der Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstandes vom Juni 2008 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC

INTER-TREUHAND GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Abschlüsse, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und die Prüfberichte (samt „Management Letter“) des Abschlussprüfers wurden im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer eingehend behandelt und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen gemäß § 96 Aktiengesetz geprüft und den Jahresabschluss gebilligt, sodass dieser damit gemäß § 125 Abs. 2 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich auch dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands an.

3. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 15. Mai 2007 vor dem Börsengang der Gesellschaft die Geschäftsordnungen für den Vorstand und den Aufsichtsrat geändert. Die Änderungen umfassten eine Anpassung an geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen und an den Österreichischen Corporate Governance Kodex. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat im Juni 2007 zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex bekannt, sodass die Nichteinhaltung von „C-Regeln“ (comply or explain) zu begründen ist.
4. Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten hat im Hinblick auf das Auslaufen der Mandate beider Vorstandsmitglieder intensive Gespräche über eine Verlängerung der erfolgreichen Tätigkeit beider Vorstände geführt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 31. März 2008 die Vorstandsmandate von Mag. Georg Kapsch und Ing. Erwin Toplak jeweils bis zum 31. März 2011 verlängert.
5. Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für die erfolgreiche Tätigkeit im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2007 bis 31. März 2008.



Dr. Franz Semmernegg
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht.

Bekanntnis zu Corporate Governance seit Juni 2007

Corporate Governance nimmt innerhalb von Kapsch TrafficCom einen hohen Stellenwert ein, da eine gute Zusammenarbeit zwischen der auf Transparenz ausgerichteten Leitung des Unternehmens und den Kontrollorganen wesentliche Grundlage für ein Unternehmen ist, um Aktionärsinteressen zu achten, klare Verantwortlichkeiten sicherzustellen und das Vertrauen gegenüber allen Stakeholdern zu fördern.

Kapsch TrafficCom bekennt sich daher zu den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex und seinem Ziel einer verantwortlichen, auf nachhaltige und langfristige Wertschaffung ausgerichteten Leitung und Kontrolle. Transparenz ist dabei wesentlichstes Anliegen des Unternehmens.

Der Österreichische Corporate Governance Kodex

Der Österreichische Corporate Governance Kodex (der Kodex) wird vom Österreichischen Arbeitskreis für Corporate Governance veröffentlicht, einer Gruppe von privaten Personen und Organisationen. Der Kodex ist ein internationalen Standards entsprechendes Regelwerk für die verantwortungsvolle Führung und Leitung von Unternehmen in Österreich. Diese freiwillige Selbstregulierungsmaßnahme wurde ins Leben gerufen, um das Vertrauen der Aktionäre durch noch mehr Transparenz, mehr Unabhängigkeit der Organe, durch eine Qualitätsverbesserung im Zusammenwirken zwischen Aufsichtsrat, Vorstand und den Aktionären und durch die Ausrichtung auf langfristige Wertschaffung maßgeblich zu fördern.

Der Kodex basiert auf gesetzlichen Vorgaben (L-Regeln, die verbindlich einzuhalten sind). Zudem enthält er international übliche Vorschriften (z.B. die Prinzipien für Corporate Governance der OECD), deren Nichteinhaltung erklärt und begründet werden muss (C-Regeln, „comply or explain“). Darüber hinaus enthält er Regeln, die über diese Anforderungen hinausgehen und freiwillig angewendet werden können (R-Regeln, „recommendation“). Die erste Fassung wurde am 1. Oktober 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt. Anpassungen erfolgten im Februar 2005, im Jänner 2006 und im Juni 2007.

Corporate Governance Erklärung

Kapsch TrafficCom hat sich intensiv mit den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex auseinandergesetzt. Vorstand und Aufsichtsrat haben im Juni 2007 entschieden, die Vorschriften des Kodex, soweit diese der spezifischen Unternehmenssituation entsprechen, anzuwenden. Kapsch TrafficCom wird jährlich die gemäß Ziffer 58 des Kodex geforderte Corporate Governance-Erklärung veröffentlichen. Die Evaluierung über die Einhaltung des Kodex wird jährlich durch den Compliance Officer und die Konzernrevision durchgeführt.

Zum Stichtag 31. März 2008 wendet Kapsch TrafficCom AG ausnahmslos alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ mit nachfolgenden Ausnahmen an:

Regeln 4 und 6. Aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden die den Aktionären vorzulegenden und zur Einsichtnahme durch die Aktionäre aufzulegenden Anträge und Unterlagen sowie allfällige Anträge und Gegenanträge von Aktionären und Abstimmungsergebnisse der Hauptversammlung nicht auf der Website der Gesellschaft mit der Möglichkeit zum Download veröffentlicht.

Regel 53. Die Gesellschaft legt über die Generalklausel der Kriterien der Unabhängigkeit hinausgehend keine weiteren Kriterien der Unabhängigkeit fest, da sie zusätzliche Kriterien nicht als sinnvoll erachtet.

Regel 54. Aufgrund der derzeitigen Aktionärsstruktur verfügt die Gesellschaft aktuell über kein Aufsichtsratsmitglied, das vom Hauptaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH unabhängig ist, erwägt jedoch die Wahl eines unabhängigen Aufsichtsratsmitglieds in der nächsten Hauptversammlung.

Regel 60. Die Verpflichtung zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex und die jährliche Erklärung über die Einhaltung werden nicht auf der Website der Gesellschaft mit der Möglichkeit zum Download veröffentlicht (jedoch in den Geschäftsbericht aufgenommen, da die Gesellschaft aus den oben genannten Gründen die Verfügbarkeit von Informationen auf der Website beschränkt).

Regel 65. Aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden nicht sämtliche neuen Tatsachen, welche die Gesellschaft Finanzanalysten mitteilt, zeitgleich allen Aktionären zur Verfügung gestellt oder auf der Website der Gesellschaft mit der Möglichkeit zum Download veröffentlicht.

Ausnahme zu den „C-Regeln“

Die Kapsch TrafficCom Aktie.

Wirtschaftliches und politisches Umfeld

Im ersten Halbjahr 2007 haben sich die internationalen Leitbörsen aufgrund des positiven Umfelds überwiegend gut entwickelt. Konzerne meldeten solide Unternehmenszahlen, und robuste Konjunkturdaten unterstützten die Weltwirtschaft.

Das zweite Halbjahr 2007 war jedoch von heftigen Turbulenzen und Kursrückschlägen in Folge der Finanzmarktkrise geprägt. Nach etlichen Auf- und Abwärtsbewegungen beendeten der englische FTSE 100 Index mit einem leichten Plus von 4 % sowie der DAX mit einer starken Performance von 22 % das Jahr 2007.

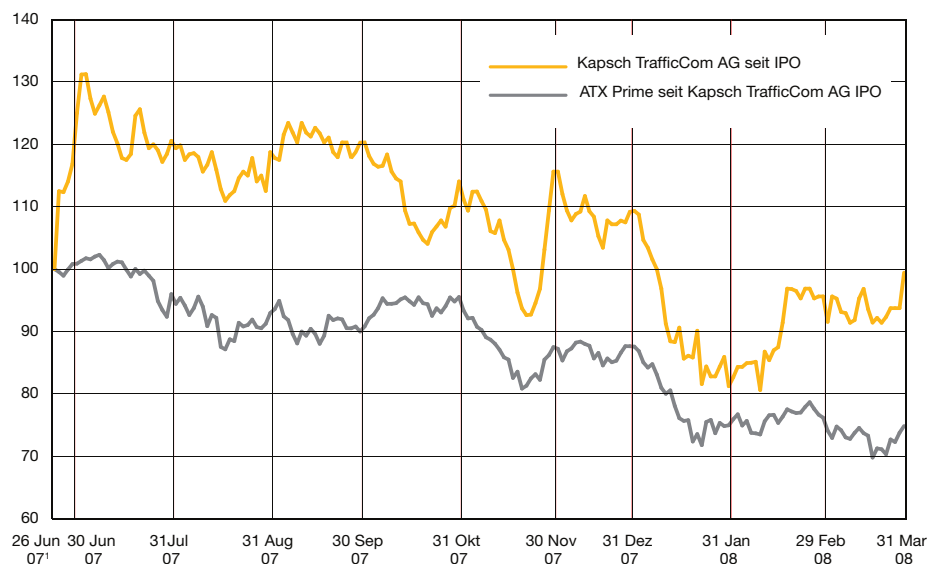
Der Wiener Leitindex ATX hat im ersten Halbjahr nicht zuletzt wegen der vorherrschenden M&A-Phantasie besser performt als die meisten europäischen Aktienindizes und kletterte Anfang Juli 2007 auf sein historisches Allzeithoch von 5.010,93 Punkten. Ausgehend von der Finanzmarktkrise korrigierte der ATX im August 2007 deutlich, erholte sich kurzfristig bis Anfang November 2007, gefolgt von einer nahezu senkrechten Talfahrt auf sein Jahrestief von 4.088,79 Punkten. Mit 4.512,98 Punkten beendete der ATX das Börsenjahr 1 % über dem Vorjahresniveau.

Die wichtigsten U.S.-Aktienindizes begannen das Jahr 2007 mit deutlichen Aufschlägen. Der massive Kursverfall an den U.S.-Börsen in der zweiten Jahreshälfte 2007 war auf die Finanzmarktkrise infolge eines stark rückläufigen Immobilienmarkts zurückzuführen. Verunsicherung der Marktteilnehmer sowie die Unklarheit über die tatsächlichen Auswirkungen der Finanzmarktkrise auf den Immobilienmarkt lösten deutliche Kursverluste an den U.S.-Aktienindizes aus. Der Dow Jones Industrial schloss das Börsenjahr 2007 mit 13.265 Punkten, was einer Jahresperformance von 6 % entspricht. Auch der amerikanische S&P 500 beendete das Jahr mit einem Zuwachs von 4 % leicht im Plus.

Die Kapsch TrafficCom AG Aktie im Wirtschaftsjahr 2007/08

Der Kurs der Aktie der Kapsch TrafficCom AG betrug zum Stichtag 31. März 2008 31,82 EUR und lag somit um 0,56 % unter dem Emissionspreis von 32 EUR je Aktie bei der Börseneinführung am 26. Juni 2007. Unmittelbar nach dem IPO verzeichnete der Kurs der Aktie einen Aufwärtstrend und stieg bis zum 4. Juli 2008 auf 43,75 EUR an. Der Schlusskurs lag zum Ende des ersten Halbjahres per 30. September 2007 bei 38,49 EUR. Mit Beginn des dritten Quartals 2007/08 musste die Aktie aufgrund der Finanzmarktkrise Kursverluste hinnehmen und notierte am 20. November 2007 erstmals unter dem Emissionspreis. Bis zum 5. Dezember 2007 stieg der Kurs wieder bis auf 35,85 EUR und schloss das dritte Quartal des Wirtschaftsjahrs 2007/08 mit 34,94 EUR. Mit Beginn des Kalenderjahres 2008 fiel der Kurs zunächst bis auf 24,55 EUR, erholte sich dann jedoch in den Monaten Februar und März und schloss das Wirtschaftsjahr 2007/08 am 31. März 2008 mit einem Kurs von 31,82 EUR.

Seit der Börseneinführung verzeichnete der Kurs der Aktie damit ein kleines Minus von 0,56 % (Stichtag 31. März 2008), während der ATX Prime im gleichen Zeitraum um rund 26 % nachgab.



1 Emissionspreis je Aktie am 26. Juni 2007 und Eröffnungswert ATX Prime am 26. Juni 2007 jeweils auf 100 indiziert.

Basierend auf dem Schlusskurs der Aktie zum Stichtag 31. März 2008 von 31,82 EUR wies die Kapsch TrafficCom AG bei einer unveränderten Aktienzahl von 12,2 Mio. Stück eine Börsenkapitalisierung von 388,2 Mio. EUR aus.

Kennzahlen je Aktie		2007/08
Ergebnis	in EUR	2,60
Dividende	in EUR	0,90
Free Cashflow	in EUR	-1,26
Eigenkapital	in EUR	10,93
Emissionspreis je Aktie ¹	in EUR	32,00
Höchstkurs ²	in EUR	43,75
Tiefstkurs ²	in EUR	24,55
Ultimokurs ³	in EUR	31,82
Ultimo KGV ³	in EUR	12,23
Anzahl der Aktien ³	in Mio.	12,20
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	in Mio.	11,68
Streubesitz ³	in %	30,30
Börsenkapitalisierung ³	in Mio. EUR	388,20
Performance der Aktie ⁴	in %	-0,56
Performance ATX Prime ⁴	in %	-26,00
Ø tägliches Handelsvolumen ⁴⁺⁵	in Mio. EUR	1,49
	in 1.000 Stück	41,39

1 Am 26. Juni 2007

2 Intraday

3 Zum Stichtag 31. März 2008

4 Seit der Börseneinführung der Aktie der Kapsch TrafficCom AG am 26. Juni 2007 bis zum Stichtag 31. März 2008

5 Doppelzählung

Kursentwicklung im Wirtschaftsjahr 2007/08

Schlusskurs der Aktie bei 31,82 EUR führt zu Börsenkapitalisierung von 388,2 Mio. EUR

Kennzahlen je Aktie

Dividendenpolitik

Kapsch TrafficCom verfolgt eine klare Dividendenpolitik. Demnach empfiehlt der Vorstand eine Dividendenausschüttung, die jener anderer Unternehmen entspricht, die der Vorstand als Branchen-Benchmark erachtet. Derzeit entspricht dies einer Ausschüttungsquote von rund einem Drittel des konsolidierten Jahresgewinnes. Zeitpunkt und Höhe der Zahlung solcher Dividenden hängen von der Gewinnentwicklung und den Gewinnprognosen, vom Kapitalbedarf resultierend aus Projekten und Akquisitionen und von der Finanzlage des Unternehmens ab, sowie von anderen Faktoren, die der Vorstand und der Aufsichtsrat des Unternehmens für relevant erachten, unterliegen aber in jedem Fall der Beschlussfassung der Hauptversammlung. Die Fähigkeit der Gesellschaft zur Dividendenzahlung beruht auf dem unternehmensrechtlichen Einzelabschluss der Kapsch TrafficCom AG. Die Gesellschaft kann keine Zusage dafür abgeben, dass zukünftig Dividendenzahlungen erfolgen werden und dass diese, wenn sie erfolgen, der oben genannten Politik entsprechen werden.

Vorstand schlägt Dividende von 0,90 EUR je Aktie vor

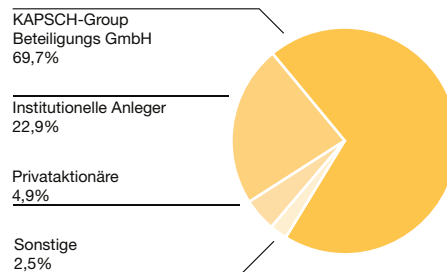
In Verfolgung der beschriebenen Dividendenpolitik wird der Vorstand der Hauptversammlung am 10. Juli 2008 die Zahlung einer Dividende von 0,90 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2007/08 vorschlagen.

Aktionärsstruktur

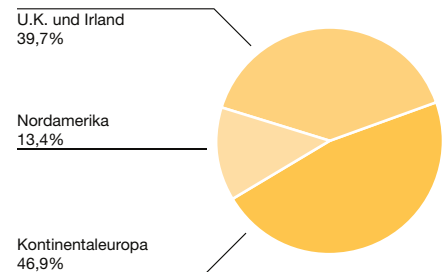
Die Aktionärsstruktur hat sich seit dem IPO nicht verändert: Seit der Börseneinführung am 26. Juni 2007 befinden sich 30,3% der Anteile im Streubesitz, die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält 69,7%. Zum Stichtag 31. März 2008 hielt kein weiterer Aktionär mehr als 5% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG.

Die Kapsch TrafficCom AG hat eine breit gestreute Aktionärsstruktur. Im Rahmen des Streubesitzes stammt die Mehrheit der institutionellen Anleger aus dem angelsächsischen Raum, U.K. und Irland (39,7%) sowie Nordamerika (13,4%). Bei einem Anteil der Privataktionäre von 4,9% dominieren neben dem Hauptaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (69,7%) mit 22,9% institutionelle Anleger, wobei darin auf die Top 10 ein Anteil von 79,2% entfällt.

Aktionärsstruktur



Verteilung der Institutionellen Anleger



Professionelle Investor Relations nehmen bei Kapsch TrafficCom einen hohen Stellenwert ein. Die Funktion ist daher direkt dem Vorstandsvorsitzenden bei starker Einbindung der Leitung des Finanz- und Rechnungswesens unterstellt. Das Ziel aller Investor Relations-Aktivitäten von Kapsch TrafficCom ist es, ein umfassendes Bild des Unternehmens zu vermitteln, um so eine angemessene Bewertung der Kapsch TrafficCom Aktie zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund hat Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2007/08 zahlreiche Roadshows durchgeführt und an Investoren-Konferenzen in Europa und den U.S.A. teilgenommen. Zudem haben der Vorstandsvorsitzende und das Investor Relations-Team im abgelaufenen Jahr zahlreiche Investoren aus aller Welt persönlich getroffen und dabei über das Unternehmen, die Entwicklung und die Strategie informiert. Die Kapsch TrafficCom Website bietet als wichtiges Kommunikationsmedium umfangreiche Informationen über das Unternehmen und die Aktie.


Die Beobachtung durch renommierte heimische und internationale Investmentbanken sichert die Visibilität der Kapsch TrafficCom AG Aktie in der „Financial Community“. Per 31. März 2008 wurde die Kapsch TrafficCom AG von vier Analysten regelmäßig beobachtet. Folgende Broker veröffentlichen regelmäßig Analysen über die Kapsch TrafficCom AG und ihre Aktie (in alphabetischer Reihenfolge): Berenberg Bank (Hamburg), Erste Bank (Wien), Sal. Oppenheim (Köln/Frankfurt) und UniCredit (Wien).

Investor Relations

Coverage durch vier Investmentbanken

Informationen zur Aktie

Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 (0)50811 1122
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV



Eines beschließt sie schon im Kindersitz: Sie wird einmal Besseres zu tun haben, als ewig einen Parkplatz zu suchen.

Gebühreneinhebungen für das Befahren und Parken in Innenstädten dienen nicht nur zur Verkehrslenkung. Die Einnahmen daraus forcieren den Ausbau von Straßen und Parkmöglichkeiten, Park & Ride-Plätzen sowie des öffentlichen Verkehrswesens. Kapsch TrafficCom zählt zu den weltweit führenden Anbietern von Verkehrstelematik-Lösungen .



Marktüberblick.

Markttreiber im Markt für Verkehrstelematik.

Die vier wichtigsten Treiber im Markt für Verkehrstelematik

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass die wichtigsten Treiber im Markt für Verkehrstelematik und insbesondere im Marktsegment der Gebühren-/Mauteinhebungssysteme in erster Linie die Finanzierung von Infrastrukturprojekten, die Reduktion von Verkehrsstaus, die Verringerung von Umweltverschmutzung und die Reduktion von Verkehrsunfällen umfassen.

Gebühren-/Mauteinhebung als Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten

Gebühren-/Mauteinhebung als Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Die steigende Anzahl von Fahrzeugen verlangt nach zusätzlichen Finanzmitteln für den Bau neuer und die Wartung und Instandhaltung bereits bestehender Straßen. Die Einhebung einer Gebühr/Maut stellt eine zuverlässige Finanzierungsquelle dar und bietet damit Regierungen die Möglichkeit, die notwendigen Mittel für Infrastrukturprojekte aufzubringen. Effiziente, insbesondere elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (ETC-Systeme) bilden für Regierungen, Behörden und Konzessionsnehmer eine signifikante, konstante und tragfähige Quelle zusätzlicher Finanzmittel, die für die Erweiterung sowie die Wartung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur aufgewendet werden können. Solche ETC-Systeme können auf ausgewählten (oftmals Autobahnen) bis hin zu allen Straßen (all-road tolling) sowie auf ausgewählte (oftmals LKWs) bis hin zu allen Fahrzeugklassen (all-vehicle tolling) angewendet werden.

Reduktion von Verkehrsstaus

Reduktion von Verkehrsstaus. Die Einhebung einer Gebühr/Maut wird allgemein als effektive Lösung anerkannt, um insbesondere in Ballungsräumen den Verkehr zeitlich besser zu staffeln oder Verkehrsstaus zu reduzieren, da dies Autofahrer dazu bewegt, Fahrgemeinschaften zu bilden oder öffentliche Verkehrsmittel zu benützen.

Verringerung von Umweltverschmutzung

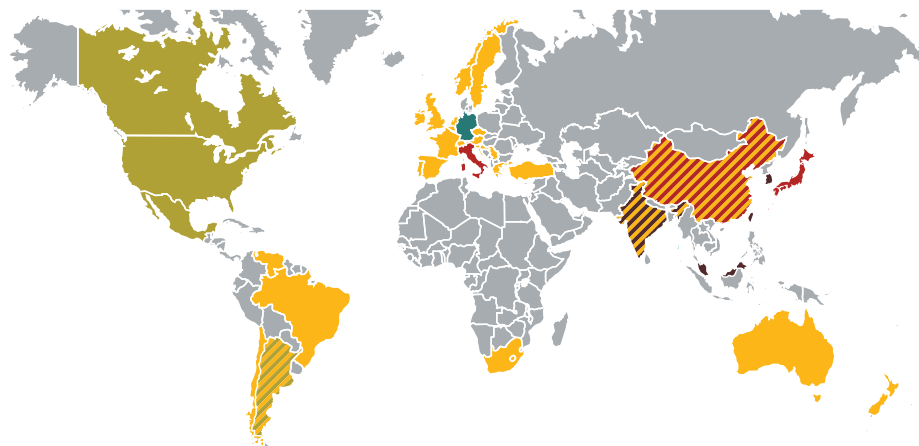
Verringerung von Umweltverschmutzung. Die Bemühungen um die Verringerung von Umweltverschmutzung haben sich bei der Einführung von Systemen zur Gebühren-/Mauteinhebung zu einem wesentlichen Markttreiber entwickelt. Diese führen zu einer reduzierten oder veränderten Fahrzeugnutzung, was zu einer Verringerung der Emissionen und damit der Umweltverschmutzung führt. Die Einhebung einer Gebühr/Maut fördert die zeitliche Staffelung des Verkehrs bzw. die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die verstärkte Benützung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine Zunahme von Verkehr und Verkehrsstaus in der Stadt führt zwingend zu einer erhöhten Umwelt- und Lärmbelastung. Effiziente, insbesondere elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (ETC-Systeme) haben gezeigt, dass es möglich ist, die Umweltbelastung und den Ausstoß von Kohlendioxid zu verringern, indem Staubbildungen an Mautstationen vermieden werden und der Verkehrsfluss nicht unterbrochen wird. Auch Stadtmaut-Systeme (city charging/tolling systems) oder die dynamische Parkraumbewirtschaftung tragen dazu bei, Staus zu vermeiden und die Umweltverschmutzung zu reduzieren.

Reduktion von Verkehrsunfällen

Reduktion von Verkehrsunfällen. Insbesondere Verkehrsmanagement-Systeme tragen dazu bei, konsequent Unfallraten zu senken und die Überlebenswahrscheinlichkeit bei Verkehrsunfällen zu erhöhen.

Electronic toll collection (ETC) Systeme weltweit.

Die folgende Grafik zeigt die wichtigsten weltweit bestehenden elektronischen Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (ETC-Systeme) sowie die hauptsächlich angewendeten Technologien und Standards:



Quelle: Dornier Consult (2004), ABI Resarch (2006), Kapsch TrafficCom



- 1 DSRC – dedicated short-range communication
- 2 CEN – Comité Européen de Normalisation – Committee for Standardization

In einigen Ländern und Regionen fehlen immer noch einheitliche technische Standards für DSRC-basierte ETC-Systeme: Während in Europa eine DSRC-Technologie vorherrscht, die im 5,8 GHz-Bereich operiert, werden ETC-Systeme in Nordamerika derzeit mit einer Frequenz von 915 MHz auf Basis von proprietären Protokollen betrieben. In verschiedenen Studien wird erwartet, dass die U.S.A. nach und nach auf eine Frequenz von 5,9 GHz umrüsten werden.

In der Europäischen Union zielt die EU-Richtlinie 2004/52/EG vom April 2004 über die Interoperabilität von ETC-Systemen in der Gemeinschaft auf die Einführung von Systemen für alle Arten von Straßennetzwerken, Orts- und Landstraßen, Autobahnen, Haupt- und Nebenstraßen und verschiedene Strukturen (wie Tunnel, Brücken oder Fähren), die unter den Mitgliedsstaaten kompatibel sind, ab. Dazu zählt auch die Einführung einer einheitlichen on-board unit (OBU), um eine europaweite Gebühren-/Mauteinhebung zu ermöglichen.

Entsprechend dieser EU-Richtlinie sollen sich ab dem 1. Jänner 2007 alle ETC-Systeme in der Gebühreneinhebung zumindest einer der folgenden Technologien bedienen: 5,8 GHz Mikrowellentechnologie (DSRC) oder Satellitenortung oder Mobilkommunikation unter Verwendung des GSM/GPRS-Standards (VPS).

Weltweit bestehende ETC-Systeme und hauptsächlich angewendete Technologien und Standards

Fehlen von einheitlichen weltweiten Standards für DSRC-basierte ETC-Systeme

ETC-Standards in der Europäischen Union

Marktsegmentierung nach Einhebungsmethoden.¹

Derzeit existieren drei Methoden der Gebühren-/Mauteinhebung: manuelle Gebühren-/Mauteinhebung (manual toll collection), automatische Gebühren-/Mauteinhebung (automatic toll collection) und elektronische Gebühren-/Mauteinhebung (electronic toll collection – ETC).



Manuelle und automatische
Gebühren-/Mauteinhebungssysteme
(manual and automatic toll collection systems)

Manuelle Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (manual toll collection systems) sind die ältesten Systeme der Gebühren-/Mauteinhebung. Bei manuellen Systemen werden Mautstationen an verschiedenen Stellen gebührenpflichtiger Straßenabschnitte errichtet. Fahrzeuge, die diese Mautstation passieren, halten an und entrichten die Gebühr/Maut in bar, per Kreditkarte oder Scheck an den Betreiber oder das Personal der Mautstation.

Automatische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (automatic toll collection systems) wurden hauptsächlich eingeführt, um die menschliche Interaktion an den Mautstationen zu reduzieren. Bei automatischen Systemen sind an den Mautstationen Münzautomaten oder Kartenlesegeräte installiert, sodass die Fahrer Münzen einwerfen oder Kreditkarten und Prepaid-Chipkarten verwenden können. Wenngleich die Fahrzeuge anhalten müssen, wird auf diese Weise der Zeitverlust durch Staubildungen an Mautstationen verringert.



Elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme
(electronic toll collection – ETC systems)

Elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme (electronic toll collection – ETC systems) bedienen sich Technologien, die es erlauben, eine Gebühr/Maut zu entrichten, ohne dass die Fahrzeuge an Mautstationen anhalten müssen. Bei ETC-Systemen sind die Ein- und Ausfahrtsgrenzen der Mautstation mit an Gerüsten, am Straßenrand oder an der Fahrbahn angebrachten Sende- und Empfangseinheiten (insbesondere Transceiver) markiert, die mit einer fahrzeugseitigen Sende- und Empfangseinheit (Transponder, auch on-board unit – OBU oder „tag“ bezeichnet) kommunizieren und damit die Registrierung eines Fahrzeugs ermöglichen. Die Fahrzeugdaten werden dann zwecks Gebühren-/Mauterehebung an einen Zentralcomputer übermittelt. ETC-Systeme unterstützen die Bemühungen, Verkehrsstaus und Verzögerungen an Mautstationen zu verringern.



Elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme auf einspurigen Fahrbahnen
(single-lane ETC systems)

Segmentierung nach Fahrspuren.¹

Elektronische Gebühreneinhebungssysteme auf einspurigen Fahrbahnen (single-lane ETC systems) erlauben die Gebühren-/Mauteinhebung bei Fahrzeugen, die mit einer on-board unit (OBU) ausgerüstet sind, wenn sie eine Mautstation über eine speziell gekennzeichnete Spur passieren, ohne dass sie dafür anhalten müssen. Die zur Gebühren-/Mauteinhebung benötigten Daten werden elektronisch durch die Kommunikation zwischen dem Transceiver und dem Transponder (OBU) im Fahrzeug verarbeitet. Single-lane ETC-Systeme sind infrastrukturbasierte Systeme, die DSRC-Technologie verwenden.

Elektronische Gebühreneinhebungssysteme für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF ETC systems) erlauben eine Gebühren-/Mauteinhebung ohne Unterbrechung des Verkehrsflusses, indem die zur Einhebung benötigten Fahrzeugdaten elektronisch und vollautomatisch erfasst und verarbeitet werden. MLFF ETC-Systeme benötigen keine Mautstationen; eine Verlangsamung oder ein Spurenwechsel des Fahrzeugs beim Passieren des gebührenpflichtigen Abschnitts ist nicht erforderlich. MLFF ETC-Systeme können entweder DSRC- oder VPS-basiert sein.

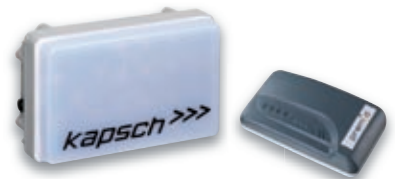


Elektronische Gebühren-/Mauteinhebungssysteme für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF ETC systems)

Marktsegmentierung nach Technologie.¹

Derzeit werden drei übergeordnete Technologien zur Gebühren-/Mauteinhebung angewendet: Mikrowellentechnologie (dedicated short-range communication – DSRC), Fahrzeugpositionsbestimmungssysteme (vehicle positioning systems – VPS) und automatische Kennzeichenerkennungstechnologie (automatic number plate recognition – ANPR).

Mikrowellentechnologie (dedicated short-range communication – DSRC) bedient sich der bidirektionalen Funkwellenkommunikation zwischen einer straßenseitigen Sende- und Empfangseinheit (insbesondere Transceiver) und einer fahrzeugseitigen Sende- und Empfangseinheit (Transponder, auch on-board unit – OBU oder „tag“ bezeichnet).²



Transceiver und Transponder (auch als on-board unit – OBU oder „tag“ bezeichnet)

Fahrzeugpositionsbestimmungssysteme (vehicle positioning systems – VPS) nützen für die Berechnung der zurückgelegten Distanz nicht terrestrische, sondern satellitengestützte Systeme.²

Automatische Kennzeichenerkennungstechnologie (automatic number plate recognition – ANPR) bedient sich fest angebrachter und beweglicher Kameras, die an den Rändern oder an ausgewählten Stellen von Mautzonen angebracht sind. Diese Kameras sind mit ANPR-Software ausgestattet, welche die Abbilder von Fahrzeugkennzeichen präzise erkennt und die Daten an ein Datenverarbeitungszentrum (back office) übermittelt. Dort werden die Fahrzeugkennzeichen mit einer Datenbank verglichen, die Details über die Fahrzeughalter enthält und Zahlungsdaten verarbeitet.



Automatische Kennzeichenerkennungstechnologie (automatic number plate recognition – ANPR)

Marktsegmentierung nach Standard.¹

Für DSRC-basierte Systeme bestehen der **CEN (Comité Européen de Normalisation) TC 278 Standard** sowie die internationale ISO Norm für die elektronische Gebühren-/Mauteinhebung.

CEN (Comité Européen de Normalisation) TC 278 Standard

¹ Die Marktsegmentierung folgt weitgehend der Einteilung in Marktstudien, wie etwa Frost & Sullivan, 2004.
² DSRC und VPS sind im Abschnitt zur Technologie auf den Seiten 46 bis 49 ausführlich beschrieben.

Technologie.

ETC-Systeme bestehen grundsätzlich aus drei Subsystemen und Komponenten



Mautsystem (tolling system)



Kontrollsystem (enforcement system)



Zentralsystem (central system)

Subsysteme und Komponenten eines ETC-Systems.

ETC-Systeme bestehen grundsätzlich aus drei Subsystemen und Komponenten: Mautsystem (tolling system), Kontrollsystem (enforcement system) und Zentralsystem (central system).

Das Mautsystem (tolling system) beinhaltet alle Komponenten, die für die Erhebung und Verarbeitung der Mautdaten von Fahrzeugen notwendig sind. Single-lane ETC-Systeme sind infrastrukturbasierte Systeme, die DSRC-Technologie verwenden. MLFF ETC-Systeme können entweder DSRC- oder VPS-basiert sein.

Das Kontrollsystem (enforcement system) ist sowohl Teil der single-lane- als auch der MLFF ETC-Systeme. Sowohl DSRC- als auch VPS-basierte ETC-Systeme benötigen Kontrollsysteme zur Erkennung von Mautverletzern. Kontrollsysteme unterstützen umfassende Maßnahmen, die eine Mautumgehung verhindern, die Einkünfte des Straßenbetreibers sichern sowie die Integrität des Systems als Ganzes und dabei Gerechtigkeit gegenüber allen Teilnehmern wahren. Effektive und effiziente Kontrolle ist der Schlüssel zum Erfolg eines Systems.

Kontrollsysteme sind auf Mautportalen oder am Straßenrand installiert. Sie bestehen aus einem videobasierten Registrierungssystem (registration system) und einem Klassifizierungssystem (classification system). Das Registrierungssystem besteht aus einer Hochgeschwindigkeitskamera, welche die Fahrzeugkennzeichen automatisch erfasst. Das Klassifizierungssystem klassifiziert das Fahrzeug automatisch (d. h. LKW mit oder ohne Anhänger, PKW, Motorrad etc.) und arbeitet entweder mit Laserscannern oder mit Videokameras.

Das Kontrollsystem vergleicht die Kontrolldaten mit den von einer OBU übertragenen Daten des Mautsystems und überprüft automatisch, ob eine Mautverletzung vorliegt. Diese kann über stationäre, portable und mobile Kontrolle oder deren Kombination per Video- oder Laserscannertechnik erfolgen. Bei der mobilen Kontrolle werden neben fix installierten Stationen auch mobile Enforcement-Fahrzeuge eingesetzt, die Mautverletzungen durch Fahrer an jedem beliebigen Punkt der Straße ahnden können.

Das Zentralsystem (central system) verarbeitet die empfangenen Mauttransaktionen. Das Zentralsystem ist insbesondere für die Verarbeitung der Kontrollfälle zuständig. Der technische Teil des Zentralsystems ist für die Überwachung und die technische Wartung (technical operation) des Systems zuständig.

Unterschied zwischen DSRC- und VPS-basierten ETC-Systemen.

DSRC-basierte Systeme bedienen sich der bidirektionalen Funkwellenkommunikation zwischen einer straßenseitigen Sende- und Empfangseinheit (transceiver) und einer fahrzeugseitigen Sende- und Empfangseinheit (Transponder, auch on-board unit – OBU oder „tag“ bezeichnet).

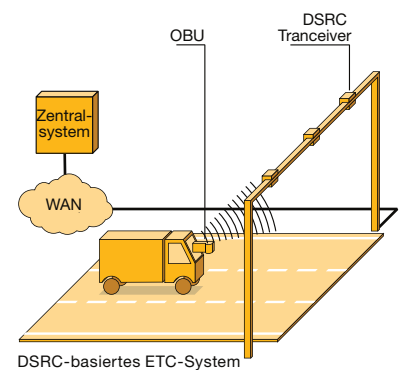
OBUs werden an der Windschutzscheibe eines Fahrzeugs befestigt und ermöglichen die Identifikation dieses Fahrzeugs. Die OBU kommuniziert mit der straßenseitigen Infrastruktur, welche die Signale überträgt, wenn das mit dem OBU ausgestattete Fahrzeug eine Mautstelle passiert. Die straßenseitige Infrastruktur beinhaltet normalerweise Transceiver und eine lokale Rechnerinfrastruktur für die Speicherung und Übertragung von Daten. Die Transceiver legen die Ein- und Ausfahrtgrenzen der betreffenden Mautstelle fest und werden auf Mautportalen über Autobahnen oder Schnellstraßen bzw. am Straßenrand installiert.

Die Kommunikation zwischen der OBU und dem Transceiver basiert in den meisten Systemen auf Mikrowellentechnologie (dedicated short-range communication – DSRC). Die Mautdaten werden von der OBU an den Transceiver übertragen. Sie werden vom straßenseitigen Rechner verarbeitet und über ein Wide Area Network (WAN) über ein Datacenter (data center) an das Zentralsystem (central system) übermittelt.

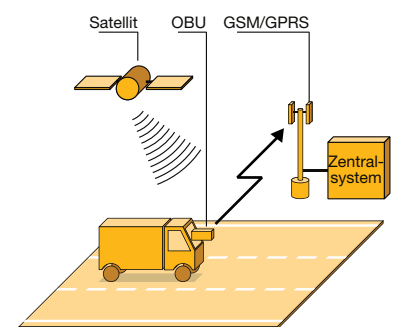
VPS-basierte Systeme nutzen für die Berechnung der zurückgelegten Distanz nicht terrestrische, sondern satellitengestützte Systeme.

Die Informationen über die Position eines Fahrzeugs werden über eine satellitengestützte Infrastruktur (z. B. GPS) erhoben, und die OBU überträgt die Mautdaten dann über die GSM/GPRS-Infrastruktur an das Zentralsystem. Um eine ausreichende Genauigkeit der Mauttransaktionen zu erreichen, werden in VPS-basierten ETC-Systemen oftmals DSRC-Transceiver eingesetzt. Bei VPS-basierten ETC-Systemen wird daher nur eine beschränkte straßenseitige Infrastruktur benötigt (wie auf Mautbrücken installierte Transceiver).

Kein Ersatz, sondern eine Kombination. Kapsch TrafficCom ist der Meinung, dass keine dieser beiden Technologien der anderen überlegen ist. Je nach den spezifischen Kundenanforderungen und den allgemeinen Umständen (insbesondere die Struktur des zu bemaunenden Straßennetzes sowie die Zahl und Klasse der mautpflichtigen Fahrzeuge) kann eine dieser Technologien eine bessere Lösung ermöglichen als die andere. Zudem kann nach Meinung der Gesellschaft keine dieser beiden Technologien durch die andere zur Gänze ersetzt werden. Insbesondere ist Kapsch TrafficCom davon überzeugt, dass beide Technologien in einem bestimmten Maß kombiniert werden sollten.



DSRC-basiertes ETC-System



VPS-basiertes ETC-System

Kein Ersatz, sondern eine Kombination

Die nach Meinung von Kapsch TrafficCom wichtigsten Unterschiede von DSRC- und VPS-basierten ETC-Systemen.

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass für die Unterscheidung zwischen DSRC- und VPS-basierten ETC-Systemen der jeweilige Einsatzbereich wesentlich ist. Für den Einsatz auf Autobahnen und in Städten sieht Kapsch TrafficCom DSRC-basierte Systeme im Vorteil. Insbesondere sind DSRC-basierte Systeme in solchen Fällen flexibler und günstiger, in denen das Gebühren-/Mauteinhebungssystem die Erweiterung der Fahrzeugklassen vorsieht, wie dies etwa der Fall ist, wenn das System zunächst auf LKWs beschränkt ist und in einem nächsten Schritt auf PKWs erweitert werden soll.



All-vehicle tolling

VPS-basierte ETC-Systeme sind hingegen im Vorteil, wenn Gebühren-/Mautsysteme alle Straßentypen (all-road tolling) umfassen sollen bzw. bieten bei der Erweiterung des Straßennetzes, wie dies etwa der Fall ist, wenn das System zunächst auf Autobahnen beschränkt ist und in einem nächsten Schritt auf alle Straßen (all-road tolling) erweitert werden soll, mehr Flexibilität als DSRC-basierte ETC-Systeme.

Aus diesen Gründen kann aus Sicht von Kapsch TrafficCom eine Kombination beider Systeme in vielen Fällen eine optimale Lösung darstellen.

Neben dem jeweiligen Einsatzbereich unterscheiden sich DSRC- und VPS-basierte ETC-Systeme nach Einschätzung von Kapsch TrafficCom zumindest nach den nachfolgend beschriebenen drei Kriterien.

Verlässlichkeit und Genauigkeit des ETC-Systems

Verlässlichkeit und Genauigkeit des ETC-Systems. Die Mauttransaktionsrate ist eine Kennzahl für die Genauigkeit und Verlässlichkeit des Gebühren-/Mauteinhebungssystems. Sie zeigt die Anzahl der erfolgreichen in Relation zu allen potenziellen Gebühren-/Mauteinhebungstransaktionen von Fahrzeugen an, die mit einer OBU ausgestattet sind. Eine hohe Mauttransaktionsrate sorgt für maximale Gebühren-/Mauterträge.

Ausgehend von den vorliegenden Marktdaten ist Kapsch TrafficCom davon überzeugt, dass mit ihren bestehenden DSRC-basierten ETC-Systemen höhere Mauttransaktionsraten als mit VPS-basierten ETC-Systemen erreicht werden können, weil in diesen erstens die Qualität der Positionierungsdaten schwankt (Sichtbarkeit für den Satelliten, Signalqualität und allgemeine Ungenauigkeit der Positionierungsdaten) und zweitens die Abstimmung der Fahrzeugpositionierungsdaten mit der digitalen Karte von der Qualität der Karte und der verwendeten Algorithmen abhängt.

Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2007 rund 99,7 %.

Kosten. Die Gesamtkosten von ETC-Systemen unterteilen sich in die Kosten für die Errichtung des Systems (einschließlich Mautsystem, Kontrollsystem und Zentralsystem sowie die Kosten für die OBU) und in die Kosten für den technischen und kommerziellen Betrieb. Die Kosten für die Errichtung des Systems beinhalten die Kosten für die OBU und die Kosten für die straßenseitige Infrastruktur (für DSRC-basierte Systeme und in geringerem Ausmaß auch für VPS-basierte Systeme). Da die OBUs VPS-basierter Systeme eine erheblich komplexere Technologie erfordern, sind die Kosten einer VPS-OBU erheblich höher als die einer DSRC-OBU.

Die Kosten für die straßenseitige Infrastruktur sind für DSRC-basierte ETC-Systeme höher als für VPS-basierte ETC-Systeme, da letztere eine straßenseitige Infrastruktur in geringerem Ausmaß benötigen (Mautbrücken für das Kontrollsystem und Masten für die oftmals DSRC-basierten Stützbaken).

Die Kosten für das Kontrollsystem (enforcement system) und für das Zentralsystem (central system) sind für beide Technologien vergleichbar.

Die Kosten für die Übertragung von Gebühren-/Mauttransaktionen via GSM und die aufgrund der niedrigeren Transaktionsraten hohe Erfordernis der manuellen Nachbearbeitung führen in bestehenden VPS-basierten ETC-Systemen zu erheblich höheren Betriebskosten als in DSRC-basierten ETC-Systemen.

Flexibilität der Gebühren-/Mautstruktur und Erweiterungsfähigkeit. Die Struktur des zu bemautehenden Straßennetzes ist oftmals vielschichtig und kann sich im Zeitverlauf ändern (Größe und Typ des gebühren-/mautpflichtigen Straßennetzes, zeitabhängige Tarife, entfernung- oder zugangsorientierte Pläne und mautpflichtige Fahrzeugklassen).

Einige Straßenbetreiber verlangen flexible Systeme, die erweiterbar sind und sich verschiedenen Strukturen des zu bemautehenden Straßennetzes anpassen lassen, insbesondere in Bezug auf die Zahl und die Klassen der gebühren-/mautpflichtigen Fahrzeuge. DSRC-basierte ETC-Systeme lassen sich im Allgemeinen problemlos erweitern, benötigen in diesem Fall aber zusätzliche straßenseitige Infrastruktur, was höhere Kosten mit sich bringt. Im Gegensatz dazu lassen sich VPS-basierte ETC-Systeme flexibler und zu niedrigeren Kosten erweitern.

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass in Zukunft bestimmte Mautprojekte eine Kombination aus DSRC- und VPS-basierten ETC-Systemen verlangen werden. Deshalb hat sie mit „Kapsch Area“ eine hybride Lösung entwickelt, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert.

Kosten



On-board unit (OBU)

Flexibilität der Gebühren-/Mautstruktur und Erweiterungsfähigkeit

Geschäftsstrategie.

Das übergeordnete Ziel von
Kapsch TrafficCom



Kapsch TrafficCom plant, die weltweit führende Stellung zu nutzen und den Marktanteil weiter auszubauen



Kapsch TrafficCom evaluiert die Ausdehnung des Geschäftes auf den nordamerikanischen Markt



Kapsch TrafficCom beabsichtigt, das Angebot im Bereich der Stadtverkehrslösungen zu erweitern

Das übergeordnete Ziel von Kapsch TrafficCom ist, ihre Position als führender, international agierender Anbieter von innovativen Verkehrstelematik-Lösungen, insbesondere als Erbringer von Leistungen im technischen und kommerziellen Betrieb, weiter zu stärken, indem die Gesellschaft sich auf die folgenden Hauptstrategien konzentriert:

Nutzung des erwarteten starken Wachstums des weltweiten Marktes für Verkehrstelematik-Lösungen sowie Ausschöpfen neuer und weiterer Marktchancen. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, an dem erwarteten starken Wachstum teilzuhaben und ist der Überzeugung, dass es weltweit eine Vielzahl interessanter Möglichkeiten für die Lieferung und den Betrieb von Systemen gibt.

Die Gesellschaft plant, ihre führende Marktstellung zu nutzen und den Marktanteil in den geografischen Märkten, in denen sie bereits über eine starke Stellung verfügt, weiter auszubauen.

Zudem besteht die Absicht, die geografische Expansion der multinationalen Präsenz der Gesellschaft in ausgewählte neue Märkte, einschließlich der Märkte bestimmter mittel- und osteuropäischer Länder, weiter voranzutreiben. Kapsch TrafficCom plant zudem, neue Wachstumschancen ins Auge zu fassen und an Ausschreibungen für Systeme unterschiedlichen Umfangs in allen Kontinenten teilzunehmen.

Gegenwärtig werden Möglichkeiten zur Ausdehnung des Geschäfts auf den nordamerikanischen Markt evaluiert. Dazu wurden bereits Gesellschaften gegründet und deren CEO bestellt.

Insbesondere wird die Gesellschaft an den Ausschreibungen für weitere landesweite Systeme teilnehmen. Kapsch TrafficCom ist überzeugt, mit „Kapsch Area“ über eine kosteneffiziente hybride Lösung zu verfügen, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert und damit spezifische Kundenanforderungen (z.B. all-road und all-vehicle tolling) bei größeren landesweiten ETC-Projekten erfüllen zu können.

Kapsch TrafficCom prüft fortlaufend und sorgfältig Akquisitionen oder Joint Ventures, um ihr Wachstum in ausgewählten geografischen Regionen effizienter zu erreichen oder um ihre technologische Führungsposition zu stärken oder auszuweiten.

Die Gesellschaft beabsichtigt auch, ihr Angebot im Bereich der Stadtverkehrslösungen (urban traffic solutions) einschließlich Stadtmaut-Systeme (city charging/tolling systems), Parkraumbewirtschaftungs- sowie elektronische Zutrittskontrollsysteme zu erweitern.

Im Zusammenhang mit ihrer elektronischen Vignette (E-Vignette), die nach Einschätzung der Gesellschaft mit der Zeit die traditionellen Papiervignetten ablösen könnte, beabsichtigt Kapsch TrafficCom, fortschrittliche Dienstleistungen in der Verkehrstelematik anzubieten.

Permanentes Streben nach technologischer Führerschaft. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, ihre technologische Führerschaft so einzusetzen, dass sie ihr Produkt- und Dienstleistungsportfolio weiter ausdehnen und verbessern kann.

Aufbauend auf dem vorhandenen Know-how wird die Gesellschaft zudem ihr Angebot im Bereich der intelligenten videobasierten Ereigniserkennungssysteme und Verkehrsüberwachungslösungen erweitern, einschließlich insbesondere der Systeme zur Erfassung, Erkennung und Klassifizierung von Fahrzeugen (zusätzlich zu den derzeitigen Anwendungen für ETC-Systeme), des Gefahrgutmanagements, der Videoüberwachung, der Stauwarnung, der Geisterfahrererkennung sowie der Nachverfolgung von Fahrzeugen, Personen und Objekten.

Zusätzlich bereitet Kapsch TrafficCom eine Weiterentwicklung ihrer Systeme und Produkte vor, sodass diese den zukünftigen technischen Standards des nordamerikanischen Marktes entsprechen.

Ausbau der Stellung als kommerzieller Betreiber von Gebühren-/Mauteinhebungs- und Verkehrsmanagement-Systemen. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, ihre Stellung als kommerzieller Betreiber von Gebühren-/Mauteinhebungssystemen auszubauen und ihre erworbenen Erfahrungen aus dem erfolgreichen kommerziellen Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik zu nutzen.

Durch neue Projekte, bei denen Kapsch TrafficCom den kommerziellen Betrieb zu übernehmen beabsichtigt, sowie durch den technischen Betrieb von Systemen und die Lieferung von Zusatzausstattung und Komponenten von bereits installierten und zukünftigen Systemen plant die Gesellschaft, das Volumen an wiederkehrenden Umsatzerlösen (recurring revenues) dauerhaft zu erhöhen.



Kapsch TrafficCom plant, das Angebot im Bereich der videobasierten Ereigniserkennungssysteme und Verkehrsüberwachungslösungen zu erweitern



Kapsch TrafficCom beabsichtigt, die Stellung als kommerzieller Betreiber von Gebühren-/Mauteinhebungs- und Verkehrsmanagement-Systemen auszubauen

Wettbewerbsstärken.

Führende Marktpositionen bei ETC-Systemen und multinationale Präsenz



Weltweit kleinste CEN-konforme OBU

Technologieführerschaft und ausgezeichnete Projektmanagementfähigkeiten

Verschiedenartige und in höchstem Maße kundenangepasste ETC-Systeme und andere Verkehrstelematik-Lösungen

Folgende Stärken — und insbesondere die Kombination dieser Stärken — unterscheiden Kapsch TrafficCom deutlich von den Mitbewerbern und schaffen damit einen anhaltenden Wettbewerbsvorteil in den adressierten Märkten:

Führende Marktpositionen bei ETC-Systemen und multinationale Präsenz. Die Ergebnisse der Marktforschung von Kapsch TrafficCom zeigen, dass die Gesellschaft Weltmarktführer bei DSRC-basierten MLFF ETC-Systemen (nach ausgestatteten Fahrspuren) ist. Zudem sieht sich Kapsch TrafficCom als Weltmarktführer bei CEN-konformen OBU (basierend auf der Anzahl der verkauften Einheiten) und hält eine ihrer jüngsten OBU-Entwicklungen für die weltweit kleinste CEN-konforme OBU.

Ihre führende Marktposition und starke Präsenz in Europa, Australien, Latein- und Nordamerika, im Mittleren Osten, im asiatisch-pazifischen Raum und in Afrika will Kapsch TrafficCom nützen, um weltweit von den attraktiven Wachstumschancen zu profitieren.

Technologieführerschaft und ausgezeichnete Projektmanagementfähigkeiten. Während der vergangenen mehr als 15 Jahre hat sich Kapsch TrafficCom weltweit den Ruf als einer der führenden Anbieter von Verkehrstelematik-Lösungen aufgebaut. Die technologische Führungsposition beruht insbesondere auf den qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Die bisherigen Leistungen bei mehr als 140 Projekten und Installationen spiegeln dabei die ausgezeichneten Projektmanagementqualitäten und Fähigkeiten bei der Entwicklung und Implementierung umfangreicher und anspruchsvoller ETC-Systeme eindrucksvoll wider.

Hohe Qualität, Verlässlichkeit, Genauigkeit und hohes technisches Fachwissen sind jene Attribute, welche die Kunden mit den Systemen und Komponenten von Kapsch TrafficCom assoziieren. Die technologische Führungsrolle zeigt sich auch in dem hohen Leistungsniveau bei den 140 installierten Systemen. Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2007 rund 99,7%. Während des gleichen Zeitraumes betrug die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten ETC-Systems (Phase I) rund 97,5%.¹

Verschiedenartige und in höchstem Maße kundenangepasste ETC-Systeme und andere Verkehrstelematik-Lösungen. Auf der Grundlage ihres Produkt- und Dienstleistungsportfolios bietet Kapsch TrafficCom Komplettlösungen an, welche die gesamte Wertschöpfungskette von der Entwicklung und Konzeption eines Systems bis zur schlüsselfertigen Implementierung und dem technischen und kommerziellen Betrieb abdecken.

¹ Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach der mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethode und kann daher zwischen den Projekten nur bedingt verglichen werden.

Mit der eigenen Technologie, dem bestehenden Know-how und den eigenen Produktionsmöglichkeiten ist Kapsch TrafficCom in der Lage, Verkehrstelematik-Lösungen zu entwickeln, die kosten- und zeiteffizient auf die Anforderungen ihrer Kunden und Projekte zugeschnitten sind. Kapsch TrafficCom ist überzeugt, dass die Betriebskosten ihrer DSRC-basierten ETC-Systeme tendenziell unter denen bestehender anderer Systeme liegen.

Daher ist Kapsch TrafficCom davon überzeugt, dass ihr diversifiziertes Produktportfolio in Kombination mit ihrer Fähigkeit, auf effiziente Weise maßgeschneiderte Systeme zu liefern, einen Wettbewerbsvorteil bei Ausschreibungen für neue Projekte bringt.

Starkes und erfahrenes Management-Team. Das Management-Team von Kapsch TrafficCom weist einen ungebrochen erfolgreichen Track Record mit ausgezeichneten Ergebnissen im Bereich der Verkehrstelematik auf. Die meisten Mitarbeiter des mittleren Managements sind seit mehr als 10 Jahren für Kapsch TrafficCom oder in einer der Vorgängergesellschaften tätig.

Starkes und erfahrenes Management-Team

Forschung und Entwicklung.

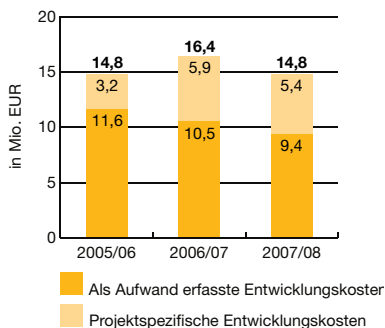
Competence Centers in Österreich,
Schweden und Argentinien

Kapsch TrafficCom verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien (Österreich), Jönköping (Schweden) und Buenos Aires (Argentinien). Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden von der Zentrale in Wien aus koordiniert. Per 31. März 2008 waren einschließlich Projektmanagement für Entwicklungsprojekte, Qualitätssicherung und Tests, Dokumentation und Zertifizierung mehr als 170 Ingenieure in diesem Bereich beschäftigt.

Forschung und Entwicklung haben Priorität

Umfassende Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nehmen im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert ein. Erfolgreiche angewandte Forschung und Entwicklung ist die Grundlage für die laufende Verbesserung bestehender Produkte und Systeme und die kontinuierliche Senkung von Produktions-, Installations-, Betriebs- und Wartungskosten. Erfolgreiche Forschung ist damit ein wesentlicher Faktor, um den Technologie- und Wettbewerbsvorteil von Kapsch TrafficCom aufrechtzuerhalten.

Forschungs- und Entwicklungskosten



Vor dem Hintergrund, dass die Forschungs- und Entwicklungszentren alle Teile der Wertschöpfungskette von Komponenten bis zu Gesamtsystemen abdecken, konzentriert Kapsch TrafficCom ihre Aktivitäten in erster Linie auf neue, innovative Anwendungen und angewandte Forschung und Entwicklung für alle Arten von Verkehrstelematik-Lösungen. So wird laufend untersucht, inwieweit sich die neuesten Technologien für Maut-, Sicherheits- und andere Verkehrstelematik-Systeme eignen. Im Wirtschaftsjahr 2007/08 waren rund 36% der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten kundenspezifisch; die restlichen 64% waren generischer Natur.

Die eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in einigen Bereichen durch gemeinsame Projekte und enge Zusammenarbeit mit Universitäten, öffentlichen und privaten Instituten und Technologie- und Forschungsunternehmen ergänzt.

Die zusätzlichen Forschungs- und Entwicklungskosten beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2007/08 auf 14,8 Mio. EUR.

Qualität und Innovationen.

Es ist unser Selbstverständnis, für unsere Kunden und Partner konsequent Wettbewerbsvorteile und Nutzen zu schaffen und zu sichern, ohne unsere Verantwortung zu Fragen der Umwelt dadurch einzuschränken. Mit diesem Ziel verbinden wir technologische Innovationen mit der Kompetenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und einer tief greifenden Verpflichtung zu Professionalität, Qualität und Profitabilität. Unser Anspruch ist die globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft bei Verkehrstelematik-Lösungen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, streben wir nach einer Synthese aus Tradition, Wirtschaftlichkeit und Wachstum.

Kapsch TrafficCom bestätigte auch ihre Innovationskraft einmal mehr und stellte im Juni 2007 mit „Kapsch Area“ eine hybride Lösung, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert, offiziell dem Markt vor.

Das Vertrauen der Kunden gewinnt und erhält Kapsch TrafficCom durch Konzentration auf die Kundenbedürfnisse. Durch optimalen Service will Kapsch TrafficCom langwährende Partnerschaften mit zufriedenen Kunden erreichen.

Kapsch TrafficCom verpflichtet sich zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess, der ihrer Marktposition als Innovationsführer entspricht und diese langfristig sichert.

Bereits heute verfügt Kapsch TrafficCom über gültige Qualitäts- und Umwelt-Zertifikate nach ISO 9001 und Umwelt ISO 14001. Auch in Zukunft wird Kapsch TrafficCom ihrer gesellschaftlichen Verantwortung verstärkt nachkommen: insbesondere gilt es, die Umweltressourcen in noch höherem Maße schonend und verantwortungsvoll einzusetzen. Darüber hinaus bestehen bei Kapsch TrafficCom keine Umweltrisiken.

Die Qualitätsprozesse von Kapsch TrafficCom sind auf der Basis ÖNORM EN ISO 9001:2000 erstellt und erfüllen zusätzlich die Anforderungen des V-Modells.

Innovationen

Qualität

Produkt- und Dienstleistungsportfolio.

Das Produkt- und Dienstleistungsportfolio



Mautsysteme (tolling systems)

Das Portfolio von Kapsch TrafficCom umfasst folgende Systeme, Produkte und Dienstleistungen, welche die Gesellschaft ihren Kunden im Rahmen eines integrierten Produkt- und Dienstleistungsportfolios weltweit anbietet:

Mautsysteme (tolling systems). Kapsch TrafficCom entwickelt, integriert, implementiert, wartet und betreut Gebühren-/Mauteinhebungssysteme und konzentriert sich dabei auf den Bereich der elektronischen Mautsysteme (electronic toll collection – ETC Systems), insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF), hat jedoch auch ETC-Systeme für einspurige Fahrbahnen (single-lane ETC Systems) im Portfolio. Zusätzlich bietet sie eine videobasierte automatische Kennzeichenerkennungstechnologie (automatic number plate recognition – ANPR) sowie manuelle und automatische Mautsysteme (manual and automatic toll collection Systems) an.

Es kann sich dabei um landesweite Systeme wie beispielsweise in der Schweiz, in Österreich und in der Tschechischen Republik sowie um Systeme für Straßenabschnitte (Road Sections) oder um urbane Bereiche (city charging/tolling systems) handeln.

Als Bestandteil der ETC-Systeme entwickelt, integriert, implementiert, wartet und betreut Kapsch TrafficCom automatische Kontrolleinrichtungen (enforcement systems) und Zentralsysteme (central systems).

Die aktuellen ETC-Systeme basieren auf DSRC-Technologie und operieren im 5,8 GHz Frequenzbereich. In diesem Zusammenhang plant und entwickelt Kapsch TrafficCom den Großteil der Kerntechnologie (Hard- und Software) speziell für die eigenen ETC-Systeme, elektronische Zugangssysteme und für Fahrzeugidentifikations- und Klassifikationssysteme. Die straßenseitige Infrastruktur-Ausrüstung sowie die OBUs entsprechen den aktuellen Normen des CEN (Comité Européen de Normalisation) TC 278 Standards sowie der internationalen ISO-Norm für die elektronische Gebühren-/Mauteinhebung.

Bei bestimmten Projekten werden eigene Komponenten mit Produkten Dritter kombiniert, um Lösungen anbieten zu können, die exakt auf die jeweiligen Projekterfordernisse zugeschnitten sind.

Neben den DSRC-basierten Systemen verfügt Kapsch TrafficCom mit „Kapsch Area“ über eine hybride Lösung, welche die Vorteile der Mikrowellentechnologie (DSRC) mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert. Dafür wird eine OBU mit einer DSRC- und GPS/GSM-Schnittstelle eingesetzt. Die „Kapsch Area“-OBU lässt sich ohne professionelle Hilfe einfach auf der Windschutzscheibe installieren. „Kapsch Area“ verwendet auf Autobahnen Mikrowellentechnologie und auf niederrangigeren Straßennetzen GPS/GSM und ermöglicht somit eine Gebühren-/Mauteinhebung auf allen Straßentypen (all-road tolling).

Komponenten (components sales). Neben dem Systemgeschäft entwickelt Kapsch TrafficCom Komponenten und bietet die für das Systemgeschäft entwickelten Komponenten auch unabhängig von vollständigen Systemen Systemintegratoren und Straßenbetreibern an. Das Komponentensortiment umfasst primär on-board units (OBUs), straßenseitige Infrastruktur (wie Sende-/Empfangsgeräte), Videokameras und Kontrollsysteme. Die Komponenten werden entweder von der Tochtergesellschaft Kapsch Components, die sich auf die Produktion der Kerntechnologie für ETC-Systeme und elektronische Zutrittskontrollsysteme spezialisiert hat, im eigenen Produktionswerk in Wien oder von Dritten gefertigt.



Komponenten (components sales)

Betrieb (operation). Bei vielen Projekten zeichnet Kapsch TrafficCom für den technischen Betrieb und Wartungsdienste verantwortlich. Seit 2005 bietet sie auch den kommerziellen Betrieb an (wie beispielsweise das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik, wo Leistungen im Zusammenhang mit dem kommerziellen Betrieb des Systems erbracht werden).



Betrieb (operation)

Zu den Leistungen des kommerziellen Betriebs zählen die gesamte Logistik der Verteilung von OBUs, die Transaktionsverarbeitung, die sich mit der Führung der Kundenkonten beschäftigt, die Verbuchung von Mauttransaktionen und Kundenzahlungen, die Zahlungsverarbeitung, die Behandlung von Kundenanfragen und die manuelle Nachbearbeitung.

Bei den Leistungen des kommerziellen Betriebs bedient sich Kapsch TrafficCom des Zentralsystems (central system), das über die eigene Tochtergesellschaft Kapsch TrafficCom Argentina S.A. bereitgestellt wird. Die kommerziellen Betriebsdienstleistungen werden über die Tochtergesellschaft Kapsch Telematic Services GmbH (KTS), ein Joint-Venture-Unternehmen mit der portugiesischen Brisa-Gruppe, einem führenden Straßenbetreiber (an diesem Joint-Venture-Unternehmen hält Kapsch TrafficCom eine Beteiligung von 74%) sowie über örtliche Tochtergesellschaften der KTS angeboten.



Stadtverkehrslösungen (urban traffic solutions)

Stadtverkehrslösungen (urban traffic solutions). Kapsch TrafficCom entwickelt, integriert, implementiert, wartet und betreut Stadtverkehrslösungen, wie Stadtmaut-Systeme (city charging/tolling systems), Parkraumbewirtschaftungs- sowie elektronische Zutrittskontrollsysteme.

Verkehrsüberwachung (traffic surveillance). Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert Verkehrsmanagement-Systeme, einschließlich Verkehrssicherungs- und Verkehrssicherheits-Systeme sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Das Produktportfolio umfasst Systeme zur Identifizierung und Klassifizierung von Fahrzeugen, das Gefahrgutmanagement, die Videoüberwachung, die Stauwarnung und Nachverfolgung von Fahrzeugen, Personen und Objekten.



Verkehrsüberwachung (traffic surveillance)

Sonstiges (Others). Kapsch TrafficCom bietet über ihre Tochtergesellschaft Kapsch Components Engineering-Lösungen, Elektronikfertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden an.

Projekte und Kunden.

Größere Mautprojekte werden meist auf der Grundlage von Ausschreibungsverfahren vergeben

Die meisten der größeren Mautprojekte (d.h. Mautprojekte mit einem Gesamtvolumen von über 3 Mio. EUR) und bestimmte größere städtische Verkehrslösungs- und -überwachungsprojekte werden im Rahmen von Ausschreibungsverfahren vergeben. Die Verfahren folgen keinem bestimmten Muster, sondern sind je nach Art und Größe des Projekts, Auftraggeber (Straßenkonzessionär oder öffentliche Behörde) sowie geografischer Region verschieden und unterscheiden sich auch in Bezug auf ihre zeitlichen Abläufe.

Dem Beginn eines Ausschreibungsverfahrens geht meist eine Phase voraus, die zwischen einigen Monaten und mehreren Jahren dauern kann, in der Auftraggeber anhand von Machbarkeitsstudien die Vorteile eines Mautsystems evaluieren. Das Ausschreibungsverfahren kann zwischen 6 und 18 Monate – in bestimmten Fällen sogar noch länger – dauern. Nach Vorlage der Angebote werden diese vom Auftraggeber evaluiert und das Ergebnis wird üblicherweise innerhalb weniger Wochen bekannt gegeben. Verzögerungen können entstehen, wenn unterlegene Bieter zur Anfechtung der Gültigkeit der Entscheidung Gerichts- oder Verwaltungsverfahren anstrengen.

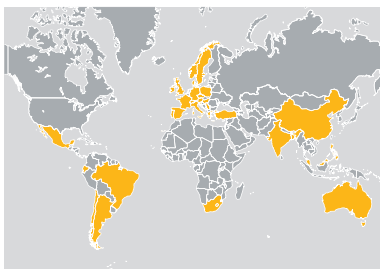
Der Fertigstellungszeitpunkt eines Projekts hängt stark von der Art und Größe des Systems ab. So kann die Installation eines landesweiten ETC-Systems 9 bis 15 Monate dauern: Die Fertigstellung der Phase I des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik benötigte rund 9 Monate, jene in Österreich rund 15 Monate.

Märkte und Kunden

Kapsch TrafficCom bietet ihre Verkehrstelematiksysteme, -produkte und -dienstleistungen Kunden in Europa, Australien, Nord- und Lateinamerika, im asiatisch-pazifischen Raum, im Mittleren Osten und in Afrika an. Wesentliche Kundengruppen sind dabei öffentliche Behörden und private Konzessionäre. Einige ihrer Komponenten, Systeme und Lösungen bietet Kapsch TrafficCom auch Systemintegratoren an.

Niederlassungen und Repräsentanzen in 20 Ländern

In den vergangenen fünf Jahren ist es der Gesellschaft gelungen, in drei von vier landesweiten ETC-Systemen in Europa, entweder als Generalunternehmer oder als Lieferant von Infrastruktur zu gewinnen. Neben der erfolgreichen Implementierung der Phase I des landesweiten MLFF ETC-Systems in der Tschechischen Republik und des weltweit ersten und bisher größten landesweiten MLFF ETC-Systems in Österreich, hat sie in 28 weiteren Ländern in Europa, in Australien, in Lateinamerika, im Mittleren Osten und im asiatisch-pazifischen Raum sowie in Südafrika ETC-Systeme implementiert. Als international agierender Anbieter von Verkehrstelematik-Lösungen verfügt Kapsch TrafficCom in 20 Ländern der Welt über Niederlassungen und Repräsentanzen.



Mehr als 140 installierte Mautsysteme in 30 Ländern weltweit

Mit mehr als 140 installierten Mautsystemen in 30 Ländern und mit insgesamt nahezu 12 Mio. OBUs und beinahe 11.000 ausgestatteten Mautspuren (lanes) hat sich Kapsch TrafficCom bei ETC-Systemen unter den weltweit führenden Anbietern positioniert.

Zu den aktuell wichtigsten Verkehrstelematik-Projekten und Kunden zählen:

Landesweites LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik. Nach einer öffentlichen Ausschreibung durch das tschechische Verkehrsministerium (CZ MoT) wurde ein aus Kapsch TrafficCom AG, einigen ihrer Tochtergesellschaften und anderen Gesellschaften der Kapsch Gruppe sowie Asseco Czech Republic a.s. gebildetes Konsortium im März 2006 als Generalunternehmer mit der Implementierung eines auf DSRC-basierten landesweiten MLFF ETC-Systems für LKWs in der Tschechischen Republik und der Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem kommerziellen Betrieb des Systems beauftragt.

Die Installation des ETC-Systems ist in zwei Phasen unterteilt: Phase I beinhaltet ein MLFF ETC-System für rund 1.000 km Autobahnen und Schnellstraßen, das am 31. Dezember 2006 fertiggestellt wurde und mit 1. Jänner 2007 zeitgerecht und zur vollen Zufriedenheit des Kunden in Betrieb gesetzt wurde. Phase I beinhaltete 172 Mautstationen (davon 147 MLFF Mautstationen), 12 Kontroll-(Enforcement)-Stationen (beide Richtungen), 13 Enforcement-Stationen (eine Richtung) sowie mobile Enforcement-Fahrzeuge und alle Kontakt- und Verteilungspunkte. Phase II beinhaltet die Erweiterung des Systems auf rund 1.000 km Autobahn und Schnellstraßen, mit deren Ausbau spätestens bis Ende des Jahres 2017 begonnen wird. Bereits mit 1. Jänner 2008 wurden 37 Mautbrücken auf rund 180 km „Straßen der ersten Ordnung“ in Betrieb gesetzt, die im Wesentlichen vom internationalen Transitverkehr genutzt werden.

Die Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem technischen und kommerziellen Betrieb des Systems werden gemäß einem langfristigen Vertrag bereitgestellt. Diese Dienstleistungen beinhalten Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen, Reparaturen und Ersatzteilmanagement, Druckdienste und Call Center, Verteilungs- und Kontaktpunkte, Clearing und Fakturierung, manuelle Überprüfung von Kontroll-(Enforcement)-Fällen, PR-Aktivitäten sowie die Entwicklung und Wartung der Mauteinrichtungen. Seit 1. Jänner 2007 werden diese Dienstleistungen von einer tschechischen Tochterfirma bereitgestellt.

Bis zum Stichtag 31. März 2008 wurden 1.206 Mautspuren (lanes) ausgestattet sowie 680.000 OBUs geliefert und aus diesem Projekt ein Gesamtumsatz von 184,3 Mio. EUR, davon 78,1 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08, erzielt.



Landesweites LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik



Landesweites LKW-Mautsystem in Österreich

Landesweites LKW-Mautsystem in Österreich. Die Installation des landesweiten MLFF ETC-Systems für LKWs wurde am 31. Dezember 2003 abgeschlossen und mit 1. Jänner 2004 in Betrieb gesetzt. Als Generalunternehmer zeichnete Kapsch TrafficCom für das gesamte Systemkonzept, die Entwicklung und Herstellung von OBU's, die straßenseitige Infrastruktur-Ausstattung, die Entwicklung der Systemanwendungssoftware, die Systemintegration, die Implementierung und Inbetriebnahme, die Koordinierung der Subunternehmer und den Roll-out des Projekts verantwortlich. Bisher ist das österreichische LKW-Mautsystem das größte flächendeckende DSRC-basierte MLFF ETC-System der Welt. Es besteht aus 430 MLFF Mautstationen, davon 106 Kontroll-(Enforcement)-Abschnitte.

Bis zum Stichtag 31. März 2008 wurden rund 2.700 Mautspuren (lanes) ausgestattet sowie rund 775.000 OBU's geliefert und aus diesem Projekt ein Gesamtumsatz von 337,0 Mio. EUR, davon 27,7 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08, erzielt.



Mautsystem für Schwerfahrzeuge in der Schweiz

Mautsystem für Schwerfahrzeuge in der Schweiz. In der Schweiz hat Kapsch TrafficCom die Implementierung der technischen Infrastruktur mit elektronischen Mautstationen an 86 Grenzübergängen und des Kontroll-(Enforcement)-Systems sowie der zugehörigen Back Office-Infrastruktur für die Bearbeitung der Kontroll-(Enforcement)-Fälle für das landesweite entfernungsabhängige MLFF ETC-System für Schwerfahrzeuge auf schweizerischen Autobahnen abgeschlossen. Das im Jahr 2001 in Betrieb gesetzte Projekt wurde von der Eidgenössischen Zollverwaltung vergeben.

Bis zum Stichtag 31. März 2008 wurden rund 380 Mautspuren (lanes) ausgestattet und aus diesem Projekt ein Gesamtumsatz von 33,4 Mio. EUR, davon 3,5 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08, erzielt.



Projekte in Santiago de Chile

Projekte in Santiago de Chile (Costanera Norte, Autopista Central und Vespucio Norte Express). Ebenfalls erfolgreich abgeschlossen wurde die Implementierung von MLFF ETC-Systemen einschließlich der Systeme zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie zur Fahrzeugregistrierung (VDR) im Zusammenhang mit drei Autobahnmautprojekten in Santiago de Chile. Diese Projekte wurden von den jeweiligen Straßenkonzessionären vergeben. Alle drei ETC-Systeme befinden sich bereits in Betrieb (Autopista Central wurde im Dezember 2004, Costanera Norte im April 2005 und Vespucio Norte Express im Jänner 2006 in Betrieb gesetzt).

Bis zum Stichtag 31. März 2008 wurden rund 190 Mautspuren (lanes) ausgestattet sowie rund 1,2 Mio. OBU's geliefert und aus diesen drei Projekten ein Gesamtumsatz von 92,9 Mio. EUR, davon 18,0 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08, erzielt.

Projekte in Australien (Melbourne City Link, Western Sydney City Orbital und Eastlink in Melbourne). Im Jahr 1999 implementierte Kapsch TrafficCom das weltweit erste MLFF ETC-System für eine Stadtautobahn auf der größten australischen Stadtautobahn in Melbourne und lieferte Systeme zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie zur Fahrzeugregistrierung (VDR). Das Projekt wurde von einem Straßenkonzessionär vergeben. Im Jahr 2004 wurde das WM7-Projekt (ehemals Western Sydney City Orbital) in Sydney mit einem MLFF ETC-System einschließlich der Systeme zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie zur Fahrzeugregistrierung (VDR), realisiert. Das Projekt wurde von Transurban Infrastructure Development Pty. Ltd. vergeben. Das MLFF ETC-System nahm seinen kommerziellen Betrieb im Jänner 2006 und damit acht Monate vor dem vertraglich festgelegten Projektabschlussdatum auf. Im Juli 2005 erhielt Kapsch TrafficCom den Zuschlag für das Eastlink Projekt in Melbourne. Im Rahmen dieses Projekts lieferte die Gesellschaft ein MLFF ETC-System und die Systeme zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie zur Fahrzeugregistrierung (VDR). Das Projekt wurde von einem Systemintegrator vergeben.

Bis zum Stichtag 31. März 2008 wurden rund 250 Mautspuren (lanes) ausgestattet sowie über 3 Mio. OBUs geliefert und aus diesen drei Projekten ein Gesamtumsatz von 101,9 Mio. EUR, davon 21,9 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2007/08, erzielt.

Projekt in Neuseeland. Neuseeland hat sich für ein erstes elektronisches Mautsystem (ETC-System) entschieden und Kapsch TrafficCom New Zealand Ltd. mit der Errichtung eines ETC-Systems für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF) mit einem Auftragswert von rund 10,7 Mio. EUR beauftragt.

Kapsch TrafficCom evaluiert laufend weltweit neue Projekte. Die Ergebnisse sind in einer speziellen Datenbank enthalten, die auch Informationen über zahlreiche bevorstehende Projekte enthält und laufend gewartet und aktualisiert wird. Auf dieser Grundlage werden neue Projekte geprüft und evaluiert und die Entscheidung über die Teilnahme an Ausschreibungen oder Vergaben für neue Projekte getroffen.



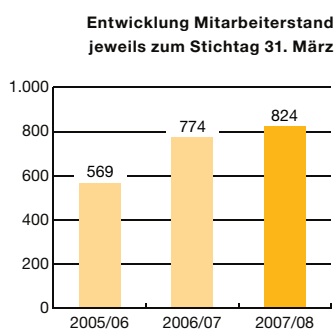
Projekte in Australien



Projekt in Neuseeland

Mitarbeiter.

Zahl und Aufteilung der Mitarbeiter



Die nachstehende Tabelle zeigt die Aufteilung der Mitarbeiter in der Kapsch TrafficCom Gruppe nach Funktionen und nach Regionen, in denen die Gesellschaft per 31. März 2008, 2007 und 2006 tätig war:

Mitarbeiterstand	2007/08	2006/07	2005/06
Aufteilung nach Funktion			
Verkehrstelematik	647	553	285
Produktion und Logistik (Kapsch Components)	177	221	259
Bahnkommunikation	0	0	25
Gesamt, nach Funktion	824	774	569
Aufteilung nach Region			
Europa:			
Österreich	497	475	461
Schweden	97	89	84
Westeuropa	1	0	0
Zentral- und Osteuropa (exklusive Österreich)	128 ¹	108 ¹	0
Lateinamerika	80	94	15
Asien und Afrika	12	2	2
Australien und Neuseeland	9	6	7
Gesamt, nach Region	824	774	569

¹ Der Anstieg ist in erster Linie das Ergebnis der Dienstleistungen, welche die Gesellschaft im Zusammenhang mit dem kommerziellen Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik bereitstellt.

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl betrug in der Kapsch TrafficCom Gruppe im Wirtschaftsjahr 2007/08 791 Mitarbeiter und erhöhte sich von durchschnittlich 727 Personen im Wirtschaftsjahr 2006/07, was einer Steigerung von 8,8 % entspricht. Grund dieser Erhöhung der Mitarbeiterzahl war in erster Linie der Aufbau in der Kapsch TrafficCom AG (plus 61 Mitarbeiter durchschnittlich) und in der Tochtergesellschaft in Prag (plus 62 Mitarbeiter durchschnittlich). Per 31. März 2008 waren 824 Mitarbeiter (753 Angestellte und 71 Arbeiter) beschäftigt, was einer Steigerung von 6 % entspricht.

Kollektiv- oder ähnliche Verträge

Die Mehrzahl der Mitarbeiter in Österreich und Schweden sind gemäß Kollektiv- oder ähnlichen Verträgen (z.B. Betriebsvereinbarungen) beschäftigt.

Unternehmenskultur und Werte

Die Unternehmensleitung ist davon überzeugt, dass die Kernwerte des Unternehmens – Dynamik, Respekt, Verantwortung, Familie, Disziplin, Leistung, Transparenz und Freiheit – ein sehr gutes Arbeitsklima generieren.

Kapsch TrafficCom bietet ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verschiedene Leistungen nach der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und andere langfristige Leistungen an. Darüber hinaus werden für die Mitarbeiter der Gruppenunternehmen in Österreich kleinere Beiträge gemäß einem festgelegten Beitragsschema in eine externe Pensionskasse einbezahlt. Die Höhe dieser Beiträge hängt vom Einkommen der betreffenden Mitarbeiterin oder des betreffenden Mitarbeiters und von der Umsatzrentabilität des Unternehmens ab.

Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrages der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Erfolg bewusst und bringt dies durch ein Mitarbeitergewinnbeteiligungsmodell zum Ausdruck, bei dem die Kapsch TrafficCom Gruppe die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Gewinn der Kapsch TrafficCom Gruppe partizipieren lässt. Die Kapsch TrafficCom Gruppe honoriert den Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem Anteil von 5% am Gewinn. Es werden landesspezifische Obergrenzen eingezogen, die sicherstellen, dass eine kaufkraftparität-basierte Verteilung erfolgt. Der aus dieser Berechnung verbleibende Rest wird für innerbetriebliche soziale Zwecke wie Krankheitsfälle oder soziale Probleme eingesetzt.

Zur Förderung des multinationalen Mitarbeiteraustauschs gibt es ein Programm für die Arbeitsplatzrotation (Job Rotation) zwischen den Standorten in Österreich, Schweden und Argentinien.

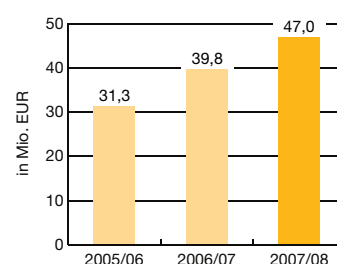
Kapsch TrafficCom AG ist nach OHSAS 18001 für Arbeitssicherheit und Gesundheit zertifiziert und hat die erforderlichen Maßnahmen in ihren internen Prozessen verankert.

Die Personalkosten beinhalten Löhne, Gehälter, Bonuszahlungen und andere Vergütungen, Sozialversicherungsbeiträge, Pensionsleistungen und Abfindungen. Sie werden den drei Segmenten mittels Kostenrechnung auf Projektbasis zugerechnet. Personalkosten, die sich nicht auf diese Weise zuordnen lassen, werden anhand der Erträge in drei Segmente unterteilt. Die Dienstverträge von Führungskräften und Vertriebsmitarbeitern enthalten variable Gehaltsbestandteile.

Die Gesamtpersonalkosten betragen im Wirtschaftsjahr 2007/08 47,0 Mio. EUR und lagen damit um 7,1 Mio. EUR oder 17,9% über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2006/07: 39,8 Mio. EUR, Wirtschaftsjahr 2005/06: 31,3 Mio. EUR).

Leistungen nach Beendigung von Arbeitsverhältnissen oder sonstige langfristige Leistungen

Entwicklung Personalkosten



Soziale und kulturelle Verantwortung.

Im festen Bewusstsein ihrer gesellschaftspolitischen und sozialen Verantwortung unterstützt die Kapsch Gruppe – organisiert aus der Kapsch AG – eine Reihe zeitgenössischer Kunst- und Kultureinrichtungen und Projekte, ausgewählte Bildungsinitiativen sowie umfangreiche soziale Maßnahmen. Eine Haltung, die sich bei Kapsch keineswegs auf außenwirksame Repräsentation beschränkt. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom wissen die soziale Verantwortung des Unternehmens aufgrund einer Vielzahl an Programmen und Maßnahmen zu schätzen.

Musik.

Einen wesentlichen Teil der sozialen und kulturellen Verantwortung umfassen die Sponsoring-Aktivitäten rund um das Wiener Konzerthaus. Eine kulturelle Institution, die weit über Österreichs Grenzen hinaus einen exzellenten Ruf genießt und sich durch ihr spannendes und mutiges Programm auszeichnet; sowohl für Liebhaber traditioneller Klänge als auch für Fans modernerer Interpretationen. Bereits seit 1992 fungiert Kapsch als Hauptsponsor des Wiener Konzerthauses. Das Festival „Wien modern“ – eines der weltweit renommiertesten Festivals zeitgenössischer Musik – wird sogar schon seit seiner Entstehung im Jahre 1989 tatkräftig gefördert.

Beide Engagements finden auch große Resonanz bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die das umfangreiche kulturelle Angebot vergünstigt genießen können.

Bildende Kunst.

Ein besonderes Anliegen der Kapsch Gruppe ist die Förderung noch wenig arrivierter Künstler. Geht man von der Prämisse aus, dass sich sämtliche Kunstformen darüber definieren, ständig Neues, bisher nicht Gesehenes zu produzieren, gibt es hier eine klare Parallele zur Unternehmenskultur der Kapsch Gruppe. Insbesondere junge Künstler aus dem In- und Ausland werden daher immer wieder mit Förderungsaktionen bedacht. Beispielhaft ist der Bildkalender der Reihe „Kunst, Kultur und Kommunikation“, den die Kapsch Gruppe bereits seit 1994 auflegt. Mitwirkende sind ausschließlich junge, begabte, aber noch weniger arrivierte Künstler. Der Kalender soll ihnen auf dem Weg zu mehr öffentlicher Präsenz weiterhelfen. Die Präsentation des Kalenders erfolgt einmal jährlich im Spätherbst im Rahmen einer Vernissage.

Bildungseinrichtungen.

Als technik- und innovationsorientiertes Unternehmen ist Kapsch TrafficCom ständig daran interessiert, mit den größten Talenten technischer Ausbildungsgänge so früh als möglich in Kontakt zu treten. Bereits vor sechs Jahren hat sich die Kapsch Gruppe daher entschieden, mit dem Technikum Wien eine weitreichende Gold-Partnerschaft einzugehen.

Zusätzlich fördert die Kapsch Gruppe seit 2005 die Universitäre Gründerservice Wien GmbH – kurz INITS –, eine Gesellschaft des Zentrums für Innovation & Technologie der Stadt Wien,

der Universität Wien und der TU Wien. Gegründet vor drei Jahren, hat sich INiTS das Ziel gesetzt, Jungunternehmer bei der Umsetzung von Ideen zu schlüssigen Geschäftskonzepten zu begleiten und zu unterstützen.

Soziale Projekte.

Neben der Förderung von Initiativen im Kunst- und Kulturbereich ist es Kapsch TrafficCom ein Anliegen, auch ausgewählte soziale Bereiche im In- und Ausland zu unterstützen. Dies entspricht dem sozialen Selbstverständnis und der partnerschaftlichen Philosophie des Unternehmens. Stellvertretend für eine Vielzahl an Projekten seien hier die Cliniclowns, das St. Anna Kinderspital und „wings for handicapped“ im Inland sowie das ICEP – Institut für Kooperation bei Entwicklungsprojekten – im Ausland erwähnt.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Gruppe am Sektor Aus- und Weiterbildung umfassende Möglichkeiten zu bieten, ist seit jeher eine zentrale Säule der Unternehmensphilosophie. Neben fachspezifischen Maßnahmen werden bei Kapsch TrafficCom dabei auch persönlichkeitsbildende Programme angeboten.


Im Rahmen der „Kapsch University“ werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gezielte Schulungen angeboten. Ausgewählte Teilnehmer werden zudem im Rahmen des Nachwuchs-Führungskräfte Programms auf die bevorstehenden Aufgaben vorbereitet.

Im sogenannten KVP (Kapsch Verbesserungsprozess) wurde ein Forum geschaffen, über das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verbesserungsvorschläge zum Unternehmen aktiv einbringen können. Diese werden – sofern realisierbar – auch umgesetzt und entsprechend prämiert.

Darüber hinaus setzt Kapsch TrafficCom bereits seit vielen Jahren auf verschiedene Entlohnungs- und Arbeitszeitmodelle, Prämien für Sonderleistungen, Essenszuschüsse sowie Einzahlungen in die Pensionskasse und Zusatz-Services wie beispielsweise einen hausinternen Betriebsarzt.

Umwelt.

Bereits heute verfügt Kapsch TrafficCom über gültige Qualitäts- und Umwelt-Zertifikate nach ISO 9001 und Umwelt ISO 14001. Auch in Zukunft wird die Kapsch TrafficCom Gruppe ihrer gesellschaftlichen Verantwortung verstärkt nachkommen: insbesondere gilt es, die Umweltressourcen in noch höherem Maße schonend und verantwortungsvoll einzusetzen.



Straßenlärm lässt ihn oft nicht einschlafen. Doch schon bald soll seine Spieluhr das lauteste Geräusch im Zimmer sein.

Die Lebensbedingungen der Menschen in urbanen Zentren angenehm zu gestalten, muss zu den vordringlichsten Zielen politischer Verantwortung zählen. Kapsch TrafficCom gehört mit ihren Stadtverkehrslösungen zu den international treibenden Kräften, die Umweltbelastung und Lärmbelästigung in den Großstädten dieser Welt zu minimieren.



Kosmolino
LESEN - SPIELLEN - EXPERIMENTIEREN

Shop

Weißt du alles über...

Auto

KOSMOS

Geschäftssegmente.

Kapsch TrafficCom segmentiert das Geschäft in drei Segmente



Road Solution Projects (RSP)

Kapsch TrafficCom segmentiert das Geschäft in die drei Segmente Road Solution Projects (RSP), Services, System Extensions, Components Sales (SEC) und Others (OTH).

Road Solution Projects (RSP). In diesem Segment werden Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 3 Mio. EUR im Bereich von Gebühren-/Mautsystemen, Stadtverkehrslösungen (urban traffic solution) und Verkehrsüberwachung (traffic surveillance) dargestellt. In der Regel handelt es sich dabei um Projekte, welche entweder durch Behörden bzw. andere öffentliche Stellen oder durch private Konzessionäre ausgeschrieben werden. Es kann sich dabei um Systeme einzelner Straßenabschnitte bis hin zu flächendeckenden Systemen handeln. In diesem Segment wird von Entwicklung und Design bis zur Integration und Implementierung von Gebühren-/Mautsystemen und anderen Telematiksystemen die gesamte Wertschöpfungskette abgedeckt. Dieses Segment zeigt daher die Einmaleffekte, die aus der Realisierung neuer Projekte für die Kapsch TrafficCom entstehen.

Das Segment RSP weist von Periode zu Periode stark unterschiedliche Umsätze und operative Ergebnisse auf, je nachdem, ob sich einzelne Projekte in der Vorbereitungs-, Start- oder Implementierungsphase befinden. Die Projektnatur dieses Segments bringt erhebliche Schwankungen bei Umsätzen, Materialkosten und anderen Produktionsleistungen, Personalkosten sowie bei anderen Betriebsaufwendungen und – bei bestimmten Projekten (wie beispielsweise dem landesweiten elektronischen LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik) – auch bei den Projektfinanzierungskosten mit sich.



Services, System Extensions, Components Sales (SEC)

Services, System Extensions, Components Sales (SEC). Nachdem Gebühren-/Mautsysteme installiert wurden, übernimmt Kapsch TrafficCom bei den meisten Projekten auch den technischen Betrieb und die Wartung der Systeme. Zusätzlich fallen auch sämtliche Nachlieferungen von Ausrüstung und Komponenten (wie OBU, Transceiver bzw. Enforcement-Systeme) für die Erweiterung bzw. Adaptierung der bestehenden Systeme (wie die Ausrüstung von manuellen zu automatischen Mautsystemen) in dieses Segment. Die Phase II des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik wurde dem Segment RSP zugeordnet. Seit 2005 wird auch der kommerzielle Betrieb von Systemen angeboten. All diese auf kontinuierliche Umsatzerlöse angelegten Geschäftstätigkeiten fallen in dieses Segment.

Das Segment SEC umfasst auch Projekte kleineren Umfangs mit einem Gesamtvolumen von weniger als 3 Mio. EUR, die oft nicht im Zuge von Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Bis zu seiner Veräußerung per 8. März 2007 war auch der Bereich Railway Communication Teil dieses Segments.

Das Segment SEC umfasst wiederkehrende Dienstleistungen und zwar vorwiegend auf der Basis mittel- oder langfristiger Verträge. Das Geschäft in diesem Bereich ist durch relativ stabile Umsätze über bestimmte Perioden hinweg gekennzeichnet, da die hierin enthaltenen Leistungen überwiegend auf Basis mittel- oder langfristiger Serviceverträge und Rahmen-

verträge erbracht werden. Kapsch TrafficCom erwartet in diesem Segment aufgrund der angebotenen Dienstleistungen sowie durch den Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik (Phase I), das seinen Betrieb am 1. Jänner 2007 aufgenommen hat, kontinuierliche Umsatzerlöse.

Others (OTH). Das Segment Others umfasst das Nichtkerngeschäft, es sind dies die nicht für die Kapsch TrafficCom Gruppe relevanten Produktions- und Logistiktätigkeiten der Tochtergesellschaft Kapsch Components. Im Segment OTH werden Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden angeboten.

Im Wirtschaftsjahr 2007/08 erzielte Kapsch TrafficCom einen Gesamtumsatz in Höhe von 185,7 Mio. EUR, der damit um 6 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2006/07: 198,6 Mio. EUR, Wirtschaftsjahr 2005/06: 116,2 Mio. EUR) lag.

Davon entfielen 47,0 Mio. EUR auf das Segment Road Solutions Projects (RSP), was im Vergleich zum Wirtschaftsjahr 2006/07 einem Rückgang um 55% (Wirtschaftsjahr 2006/07: 105,0 Mio. EUR, Wirtschaftsjahr 2005/06: 18,7 Mio. EUR) bedeutet. Die Top-3 Absatzmärkte im RSP Segment waren die Tschechische Republik mit 20,2 Mio. EUR (oder 43 %) sowie Australien und Chile mit jeweils rund 12 Mio. EUR (oder jeweils 26 %).

128,8 Mio. EUR des Gesamtumsatzes entfielen im Wirtschaftsjahr 2007/08 auf das Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC), das damit seinen Umsatz um 60 % steigern konnte (Wirtschaftsjahr 2006/07: 80,6 Mio. EUR, Wirtschaftsjahr 2005/06: 21,3 Mio. EUR). Die Top-3-Absatzmärkte im SEC Segment waren die Tschechische Republik mit 57,9 Mio. EUR (oder 45 %), Österreich mit 27,7 Mio. EUR (oder 21 %) und Australien mit rund 10 Mio. EUR (oder 8 %).

Das Segment Others (OTH) steuerte im Wirtschaftsjahr 2007/08 10,0 Mio. EUR zum Gesamtumsatz bei, was im Jahresvergleich einem Rückgang um 23% entsprach (Wirtschaftsjahr 2006/07: 13,0 Mio. EUR, Wirtschaftsjahr 2005/06: 21,3 Mio. EUR).

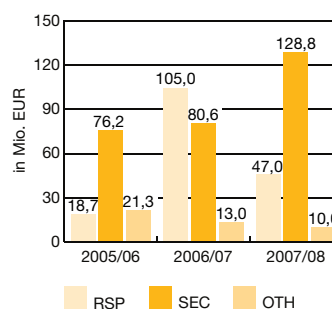
Nach Regionen betrachtet, wurden im Wirtschaftsjahr 2007/08 67 % des Gesamtumsatzes oder 124,2 Mio. EUR in Zentral- und Osteuropa (inklusive Österreich) erzielt, 17,6 Mio. EUR (oder 9 %) in Westeuropa und 18,8 Mio. EUR (oder 10 %) in Amerika. 25,2 Mio. EUR oder 14 % des Gesamtumsatzes entfiel auf Sonstige Länder.

Nach Ländern betrachtet, entfiel im Wirtschaftsjahr 2007/08 42 % oder 78,1 Mio. EUR des Gesamtumsatzes auf die Tschechische Republik, weitere 27,7 Mio. EUR (oder 15 %) auf Österreich, 21,9 Mio. EUR (oder 12 %) auf Australien, 18 Mio. EUR (oder 10 %) auf Chile und 40 Mio. EUR (oder 21,5 %) auf Sonstige Länder.

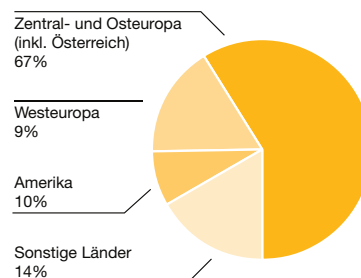


Others (OTH)

Umsatz nach Segmenten

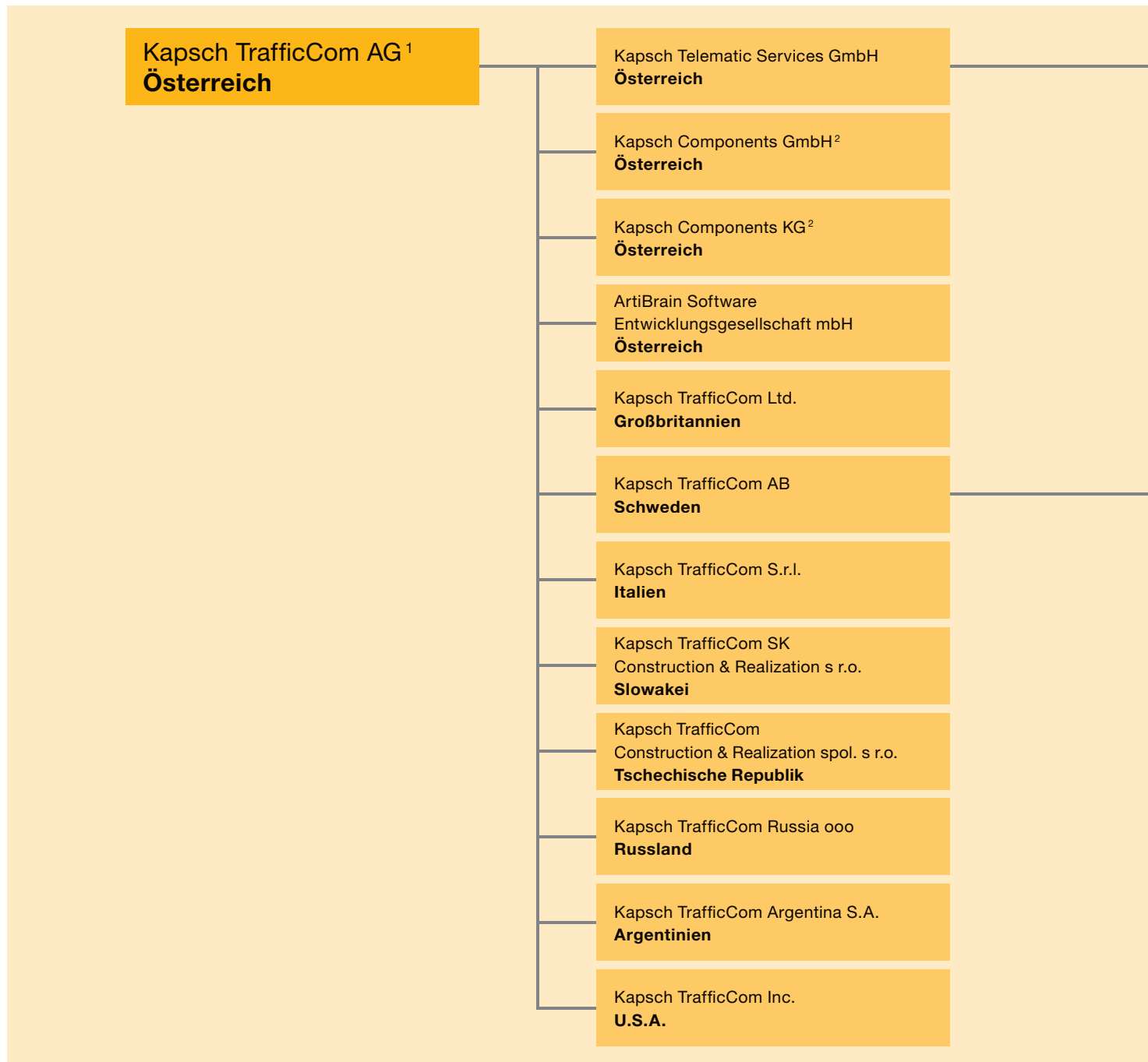


Umsatz nach Regionen 2007/08



Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

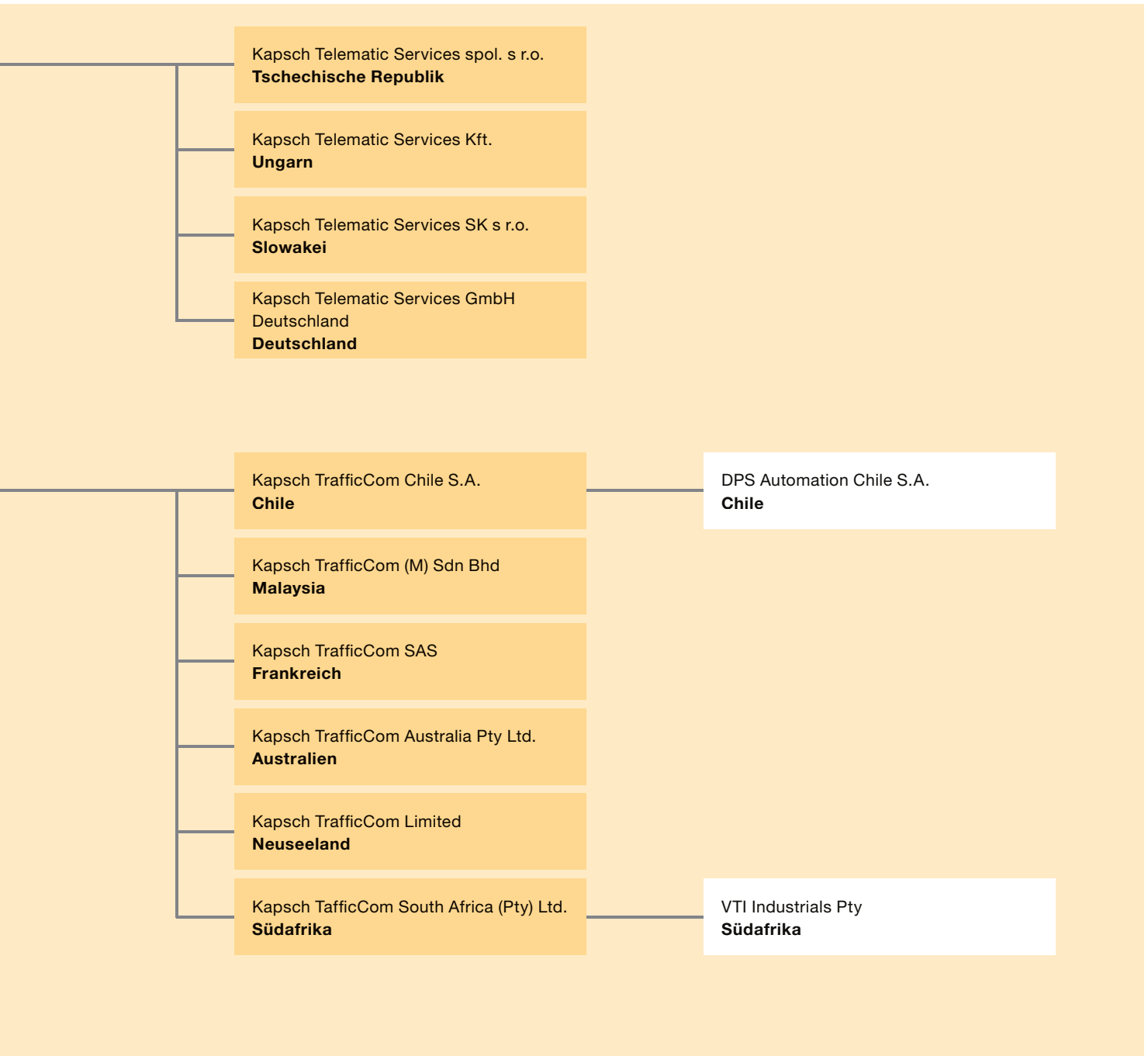
Die folgende Tabelle zeigt die Unternehmensstruktur der wesentlichen Gesellschaften der Kapsch TrafficCom Gruppe per 31. März 2008:




¹ Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien, hält mit Ausnahme der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, der Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, der Kapsch Telematic Services SK s.r.o., Bratislava, und der Kapsch Telematic Services GmbH, Berlin, direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Das Unternehmen unterhält zudem Vertretungsbüros in São Paolo, Brasilien, sowie in Beijing und Guangzhou, China.

² Kapsch Components GmbH ist der einzige Komplementär der Kapsch Components KG.

Die Unternehmensstruktur der Kapsch TrafficCom Gruppe.



The background of the image is a blurred photograph of a road scene. It shows a paved road on the right, a grassy area on the left, and a line of trees in the distance. A single orange traffic cone is visible on the right side of the road. The overall image has a motion blur effect, suggesting a fast-moving vehicle or camera.

Kinder denken nicht viel an die Sicherheit im Straßenverkehr. Darum müssen wir dies umso mehr für sie tun.

Das weltweit steigende Verkehrsaufkommen lässt Fragen der Verkehrssicherheit immer dringlicher werden. Traffic Surveillance Systeme von Kapsch TrafficCom ermöglichen es Straßenbetreibern, die Verkehrssituation zu überwachen und jederzeit zugunsten von Sicherheit und Umwelt zu beeinflussen. So leistet Kapsch TrafficCom einen wertvollen Beitrag dazu, die Sicherheit auf unseren Straßen konsequent zu verbessern.



Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2008.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Nachdem die Weltwirtschaft in den letzten fünf Jahren durchschnittlich real fast um 5% p.a. gewachsen ist, hat 2007 mit +4,7% die Verlangsamung der Expansion begonnen. Den Ausgangspunkt für die Abschwächung bildet die Wirtschaftskrise in den U.S.A. Die Immobilienblase ist geplatzt, und die Aktienmärkte verzeichneten eine deutliche Korrektur nach unten. Das Finanzsystem der U.S.A. und anderer Staaten befindet sich in einer schweren Krise, die wegen der engen Verflechtung der internationalen Kapitalmärkte auch auf andere Wirtschaftsregionen ausstrahlt. Dennoch ist derzeit keine weltweite Wirtschaftskrise wahrscheinlich.

Die U.S.-Konjunkturdaten blieben im Jahr 2007 mit einem BIP-Wachstum von 2,2% deutlich unter dem Vorjahresniveau. Für 2008 wird mit einer weiteren Abkühlung des U.S.-Wachstums auf rund 1,0% gerechnet. Die U.S.-Leitzinsen wurden in den letzten Monaten deutlich von 5,25% auf mittlerweile 2,00% gesenkt. Die U.S.-Arbeitslosenrate stieg mit Jahresende 2007 auf rund 5%. Der U.S.-Dollar ist im Jahr 2007 gegenüber dem EUR weiter massiv unter Druck gekommen. Das EUR-USD-Verhältnis erreichte bereits 1,60 und bewegt sich zum Bilanzstichtag per 31. März 2008 bei rund 1,54.

Das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern wird sich aufgrund der direkten oder indirekten engen Verflechtung mit der Nachfrage in den U.S.A. ebenfalls abkühlen, allerdings haben sich die Binnennachfrage in diesen Ländern und die Handelsbeziehungen zwischen ihnen jüngst merklich verstärkt. Diese steigende Konsumnachfrage sowie Investitionen in die Infrastruktur wirken der Abschwächung der Auslandsnachfrage entgegen. In China sollte nach dem neuerlichen Rekordwachstum von +11,4% im Jahr 2007 das Wachstum für 2008 mit +9,5% noch immer beträchtlich sein.

In der Eurozone (EU-15) erfuhr die Konjunktur im Jahr 2007 mit einem realen BIP-Wachstum von 2,6% eine gute, aber doch bereits unter dem Vorjahr liegende Entwicklung. Für 2008 wird trotz eines relativ positiven Jahresbeginns mit einem Rückgang des Wirtschaftswachstums auf rund 1,6% gerechnet. Die Konsumnachfrage blieb auch im Jahr 2007 enttäuschend, was darauf zurückzuführen war, dass der Zuwachs an Einkommen deutlich hinter dem Preisauftrieb zurückblieb. Auch für 2008 wird sich die Konsumnachfrage trotz sinkender Arbeitslosigkeit und nach dem Auslaufen der Effekte aus der Mehrwertsteuererhöhung in Deutschland kaum erholen, da einerseits einzelne Länder vom Einbruch des Immobilienmarktes betroffen sein dürften und generell das Verbrauchervertrauen stark zurückging. Auch im Jahr 2007 konnte in der Eurozone die Arbeitslosenrate von 7,5% auf 7,1% deutlich reduziert werden. Im laufenden Jahr 2008 ist mit einer weiteren Senkung zu rechnen. Ab dem Jahr 2009 wird jedoch wieder von einem Anstieg der Arbeitslosigkeit ausgegangen.

Die Inflationsrate stieg im Jahr 2007 vor allem durch die Preisanstiege bei Lebensmitteln und Energie auf rund 3,2% – es wird jedoch erwartet, dass sich diese im 2. Halbjahr 2008 entspannt. Die neuen Mitgliedsländer der EU sind von der internationalen Finanzkrise und der Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums weniger betroffen und lieferten auch 2007 ein Wachstum von 6%, welches vor allem durch die starke Konsum- und Investitionsnachfrage getragen wurde. Obwohl dadurch erhebliche Risiken bezüglich der hohen Verschuldung der privaten Haushalte sowie im rasanten Preisanstieg entstehen, wird auch für 2008 und 2009 mit einem BIP-Wachstum von mehr als 5% gerechnet. Die Leitzinsen der EZB wurden bis Juni 2007 schrittweise auf 4,0% angehoben, wo sie trotz der laufenden Senkungen des U.S.-Leitzinssatzes bis zum Bilanzstichtag per 31. März 2008 verblieben sind.

In Österreich lag das Wirtschaftswachstum 2007 mit 3,4% abermals deutlich über dem Niveau der Euroländer. Neben der bereits seit Jahren tragenden Säule – dem Wachstum der Exporte – stiegen auch die Industrieinvestitionen in 2007 wieder deutlich an. Lediglich das Wachstum des privaten Konsums nahm im Vergleich zum Vorjahr – nicht zuletzt wegen der deutlich gestiegenen Inflation – wieder ab. Für 2008 geht man in Österreich von einer Abschwächung des Wirtschaftswachstums auf real 2,1% aus. Dies ist in erster Linie als Folge der Finanzmarktkrise zu sehen, die von den Immobilienmärkten der U.S.A. ausgegangen ist. Dauer und Ausmaß der Krise können derzeit noch immer nicht vollständig abgeschätzt werden, was die Prognosen erschwert.

Das Wachstum der Exporte, die zusätzlich vom schwachen U.S.-Dollar belastet sind, sowie der Industrieproduktion und der Investitionen schwächt sich erheblich ab. Auch die Zunahme der Konsumnachfrage konnte sich, nicht zuletzt durch den starken Preisauftrieb bedingt, nicht beschleunigen. Der Arbeitsmarkt hat sich im Jahr 2007 wiederum signifikant verbessert. So konnte die Arbeitslosenrate in Österreich im Jahr 2007 von 4,7% auf 4,4% (Eurostat) bzw. von 6,8% auf 6,2% (national) gesenkt werden. Für 2008 wird sich dieser positive Trend fortsetzen. Die Inflation stieg im Jahr 2007 auf 2,2% und wird im Jahr 2008 weiter steigen (Prognose 2,9%).

1.2 Entwicklung des Marktes für Verkehrstelematik-Lösungen

Nach Analysen der EU (European Union 2006, „Energy & Transport in Figures“) ist zwischen 1995 und 2005 der Gesamtgüterverkehr jährlich um 2,8% und insgesamt um 31,3% gestiegen. Der Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße betrug jährlich 3,3% und insgesamt 37,9%. Trotz politischen Drucks ist es nicht gelungen, Gütertransporte verstärkt auf Schiene und/oder Wasser zu verlegen.

Für das TEN-V (trans-european road network), das im Jahr 2005 mit einer Gesamtlänge von 84.700 km rund ein Viertel des gesamten primären Straßennetzes umfasste, aber 40% des Straßengüterverkehrs beförderte, wird bis 2020 ein durchschnittlicher Ausbau im Ausmaß von 4.800 km pro Jahr, davon 3.500 km bestehender Straßen, erwartet. Insbesondere den neuen Mitgliedsländern sowie den Korridoren zu diesen Ländern wird hoher Investitionsbedarf beigemessen. Im „Whitepaper: European transport policy for 2010“ hat die Europäische Kommission die Investitionskosten bis 2020 mit 600 Mrd. EUR veranschlagt. Die steigende Anzahl von Fahrzeugen erfordert das Aufbringen von zusätzlichen finanziellen Mitteln, um die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und für die ansteigenden Bedürfnisse entsprechend zu erweitern. Analysten, wie etwa Frost&Sullivan, Juni 2004, gehen davon aus, dass in einem absehbaren Zeitraum jedes Land in Westeuropa Mautsysteme installiert haben wird. In den osteuropäischen Ländern werden neben der elektronischen Gebühren-/Mauteinhebung weiterhin auch Vignettenlösungen verwendet werden. Neben auf DSRC (dedicated short range communication)-basierten Systemen, die dem CEN-5,8-GHz-Standard entsprechen, erwartet man sich auch satellitenbasierte Systeme auf Basis GNSS/GSM). Erhebliches Wachstumspotenzial wird auch der videobasierten automatischen Kennzeichenerkennungstechnologie (automatic number plate recognition – ANPR) für die Kontrolle (Enforcement) und in eingeschränktem Ausmaß für die Gebühren-/Mauteinhebung (road user charging/tolling) urbaner Bereiche zuerkannt.

Im urbanen Bereich versucht man durch Stadtmaut-Systeme (city charging/tolling systems) die Umwelt- und Verkehrsbelastung zu reduzieren. Im Jahr 2003 führte London eine Maut für das Londoner City-Gebiet ein und konnte nach eigenen Angaben dadurch den Verkehr um 15% reduzieren. Derzeit läuft die Ausschreibung zur Erweiterung des Systems von einer videobasierten auf eine DSRC-Lösung. Auch andere Großstädte im U.K. befassen sich gegenwärtig mit der Einführung von Stadtmaut-Systemen. Insbesondere in Italien wird versucht, der Umweltbelastung in den Städten mit automatisierten Zufahrtsbegrenzungen in die historischen Stadtkerne zu begegnen.

Das Verkehrsaufkommen steigt aber nicht nur im europäischen Raum, sondern entspricht einer generellen globalen Tendenz. Insbesondere in den asiatischen Ländern wird mit gesteigertem Bedarf nach zusätzlichen ETC-Mautspuren (lanes) in bislang traditionellen manuellen Mautsystemen gerechnet. Mit 3,38 Mio. km 2004, zählt das Straßennetz in Indien zu den größten weltweit. Davon sind nur 2% Autobahnen (national highways), die jedoch 40% des Straßengüterverkehrs befördern. In China wurden zwischen 1992 und 2002 52.000 km an Autobahnen errichtet, und es sind weitere 200.000 km geplant.

Der hohe Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Straßeninfrastruktur in den U.S.A. (Standard & Poor's Research schätzt, dass bis 2020 jährlich 92 Mrd. USD für die Erhaltung der Highways und Brücken sowie weitere 125,6 Mrd. USD für deren Verbesserung aufgewendet werden müssten) wird in naher Zukunft zu veränderten Geschäftsmodellen und dem Aufkommen privater Konzessionsmodelle führen. Während in Europa eine DSRC-Technologie vorherrscht, die im 5,8 GHz-Bereich operiert, werden ETC-Systeme in Nordamerika derzeit mit einer Frequenz von 915 MHz auf Basis von proprietären Protokollen betrieben. Es wird erwartet, dass die U.S.A. nach und nach auf eine Frequenz von 5,9 GHz umrüsten werden. Der Kommunikationsstandard 5,9 GHz WAVE (Wireless Access in the Vehicular Environment) zielt neben der Maut-Anwendung auf die Kommunikation von Fahrzeug-zu-Fahrzeug (car-to-car communication) sowie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Erweiterung um Verkehrstelematik-Lösungen und Infotainment sowie Entertainment ab. Diese Entwicklungen werden es voraussichtlich auch europäischen Herstellern ermöglichen, verstärkt in den nordamerikanischen Markt vorzudringen.

2 Wirtschaftliche Lage des Konzerns.

2.1 Geschäftsverlauf

Im Wirtschaftsjahr 2007/08 konnte die Kapsch TrafficCom Gruppe bei leicht rückläufigem Umsatz das Betriebsergebnis (EBIT) von 26,9 Mio. EUR um 30% auf 34,9 Mio. EUR erhöhen.

Im Segment Road Solution Projects (RSP) lag der Umsatz mit 47,0 Mio. EUR deutlich unter dem Wert des Vorjahres von 105,0 Mio. EUR. Die Kapsch TrafficCom Gruppe sieht die Ursachen dafür im Wesentlichen in der Volatilität, der das Projektgeschäft unterliegt, sowie in nicht vergebenen oder zeitlich verzögerten Großprojekten, was dazu führte, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr kein mit dem landesweiten elektronischen LKW-Mautsystem in Tschechien vergleichbares Großprojekt akquiriert und umgesetzt werden konnte.

Im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) konnte der Umsatz von 80,6 Mio. EUR um 60 % auf 128,80 Mio. EUR gesteigert werden. Grund dafür sind insbesondere die wiederkehrenden Umsätze (Recurring Revenues) aus dem technischen und kommerziellen Betrieb (technical and commercial operation) des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik sowie ein hohes Volumen an Komponenten-Verkäufen (components sales), insbesondere an on-board units (OBUs). Mit rund 2,5 Mio. ausgelieferten OBUs konnte die Vorjahresmenge von rund 1,2 Mio. mehr als verdoppelt werden.

Maßgeblich geprägt war das Wirtschaftsjahr 2007/08 durch den erfolgreichen Börsengang im Juni 2007. Reges Interesse an dem Unternehmen und den rund 3,7 Mio. Stück angebotenen Aktien (inklusive Greenshoe) führten zu einer 14-fachen Überzeichnung des Aktienangebots. In der Folge konnten die Aktien mit einem Ausgabepreis von 32 EUR je Aktie am oberen Ende der Preisspanne platziert werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Kapsch TrafficCom Gruppe ihre internationale Expansion mit Erstaufträgen in Neuseeland und Südafrika sowie Großaufträgen in Chile und Australien und der Fertigstellung des ersten Projektes in Indien fortsetzen:

- In Neuseeland wurde Kapsch TrafficCom Limited, Parnell, Neuseeland, mit der Errichtung eines ETC-Systems für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF) mit einem Auftragswert von rund 10,7 Mio. EUR beauftragt.
- Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Germiston, Südafrika, erhielt den Zuschlag für ein Mautsystem mit einem Auftragswert von rund 1. Mio. EUR und wird auch für die weitere Instandhaltung des Systems verantwortlich zeichnen.
- In Chile erhielt die Kapsch TrafficCom Gruppe den Zuschlag für die Entwicklung, Montage und schlüsselfertige Übergabe eines ETC-Systems mit einem Auftragswert von rund 1,4 Mio. EUR. Auch hier wird die Kapsch TrafficCom Gruppe nach der Realisierung die Instandhaltung des Systems übernehmen.
- In Australien wurde die Kapsch TrafficCom Gruppe mit der Lieferung der straßenseitigen Infrastruktur-Ausrüstung und des Zentralsystems (central system) für den North-South Bypass Tunnel in Brisbane, der nach seiner Fertigstellung im Jahr 2010 der längste Tunnel Australiens sein wird, beauftragt. Mit diesem Auftrag mit einem Wert von rund 6,4 Mio. EUR gelang es der Kapsch TrafficCom Gruppe, die Marktführerschaft in Australien weiter zu festigen.
- In Indien fand im abgelaufenen Jahr die erste Inbetriebnahme eines Mautsystems von Kapsch TrafficCom statt. Der National Highway Nr. 8, der die Städte Delhi und Gurgaon verbindet und zu den meist befahrenen Strecken der gesamten Region zählt, ist seit Jänner 2008 mit einem gemischt manuellen und elektronischen Mautsystem der Kapsch TrafficCom Gruppe ausgestattet.

Einer der größten Aufträge für die Kapsch TrafficCom Gruppe betrifft die Erweiterung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik. Die Verhandlungen zwischen dem Tschechischen Verkehrsministerium (CZ MoT) und dem von der Kapsch TrafficCom AG angeführten Konsortium wurden am 28. Dezember des abgelaufenen Jahres abgeschlossen. Das System soll laut Vertragszusatz nunmehr in einer Phase II auf rund 1.000 km Autobahn und Schnellstraßen erweitert werden, mit deren Ausbau spätestens bis Ende des Jahres 2017 begonnen wird. Bereits mit 1. Jänner 2008 hat das Kapsch-Konsortium 37 Mautbrücken auf ungefähr 180 km Straßen der ersten Ordnung in Betrieb gesetzt. Entsprechend der gegenwärtigen Planung der CZ MoT soll bereits mit 1. Jänner 2009 die fahrleistungsabhängige Bemautung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Kapsch TrafficCom wird die Anpassung des bestehenden Mautsystems vornehmen. Die für diese Umsetzung erforderliche Anzahl von on-board units (OBUs) wurde bereits im abgelaufenen Wirtschaftsjahr ausgeliefert. Im Zuge der erweiterten Nutzung des bestehenden Mautsystems wurde das Kapsch-Konsortium sowohl mit der Implementierung der technologischen Schnittstelle für eine zukünftige satellitengestützte Mauterhebung auf Straßen der 1., 2. und 3. Ordnung als auch mit der Lieferung der Schnittstelle für telematische Applikationen und der Implementierung der Applikation der Linien-Verkehrsregelung auf der Autobahn D1 beauftragt. Ferner wurde der Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen auf 10 Jahre verlängert.

2.2 Ertragslage

Im Wirtschaftsjahr 2007/08 stieg das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) um 30 % von 26,9 auf 34,9 Mio. EUR. Bei leicht sinkendem Umsatz (185,7 Mio. EUR im Vergleich zu 198,6 Mio. EUR) erhöhte sich somit die EBIT-Marge von 14 % auf 19 %.

Der deutliche Rückgang der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen (78,7 Mio. EUR im Vergleich zu 93,8 Mio. EUR im Vorjahr) spiegelt im Wesentlichen den Umsatzrückgang im materialintensiven Segment RSP wider. Der Anstieg des Personalaufwands ist im Wesentlichen auf den gestiegenen Personalstand durch die Wartung und den Betrieb des tschechischen LKW-Mautsystems sowie auf die Bereitstellung von Kapazitäten für Großprojekte, die sich zum Bilanzstichtag noch in der Angebotsphase befanden, zurückzuführen.

Das Finanzergebnis erhöhte sich von 0,2 Mio. EUR auf 7,9 Mio. EUR und reflektiert die durch den erfolgreichen Börsengang veränderte Finanzierungssituation. Darüber hinaus beinhaltet es Erträge aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 7,4 Mio. EUR.

Das Ergebnis vor Steuern betrug 42,8 Mio. EUR (2006/07: 27 Mio. EUR), das Ergebnis nach Steuern 32 Mio. EUR (2006/07: 20,3 Mio. EUR).

In einer Segmentbetrachtung zeigte das abgelaufene Geschäftsjahr deutlich unterschiedliche Entwicklungen. So resultierten anstehende Großprojekte in Zentral- und Osteuropa (CEE), die sich durch zeitliche Verschiebungen noch in der Angebotsphase oder in Vorbereitung einer neuen Ausschreibung befanden, in einem Umsatz- und EBIT-Rückgang im Segment Road Solution Projects (RSP).

Gleichzeitig konnten Umsatz und Ergebnis im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) deutlich gesteigert werden. Wesentlich zu dieser positiven Entwicklung haben der technische und kommerzielle Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik und der signifikant gestiegene Verkauf von Komponenten, insbesondere von on-board units (OBUs) beigetragen.

Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2007/08		2006/07		+/- %		2005/06	
Road Solution Projects (RSP)									
Umsatz	in Mio. EUR	47,0	25 %	105,0	53 %	-55 %		18,7	16 %
EBIT	in Mio. EUR	6,3		11,6		-46 %		2,7	
Services, System Extensions, Component Sales (SEC)									
Umsatz	in Mio. EUR	128,8	69 %	80,6	41 %	60 %		76,2	66 %
EBIT	in Mio. EUR	29,1		15,8		84 %		13,5	
Others (OTH)									
Umsatz	in Mio. EUR	10,0	5 %	13,0	7 %	-23 %		21,3	18 %
EBIT	in Mio. EUR	-0,4		-0,5		-12 %		1,1	

War im Vorjahr das Segment RSP mit 53 % Anteil am Gesamtumsatz der größte Umsatzträger, so hat sich diese Verteilung im Wirtschaftsjahr 2007/08 deutlich in Richtung des Segments SEC (69 % Umsatzanteil) verschoben.

Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2007/08		2006/07		+/- %		2005/06	
Zentral- und Osteuropa (inkl. Österreich)	in Mio. EUR	124,2	67 %	157,3	79 %	-21 %		68,4	59 %
Westeuropa	in Mio. EUR	17,6	9 %	12,9	6 %	36 %		18,9	16 %
Amerika	in Mio. EUR	18,8	10 %	15,4	8 %	22 %		9,4	8 %
Sonstige Länder	in Mio. EUR	25,2	14 %	13,0	7 %	94 %		19,5	17 %

Die Analyse der Umsätze nach Regionen verdeutlicht die internationale Expansion der Kapsch TrafficCom Gruppe. So konnte im Wirtschaftsjahr 2007/08 der Umsatzanteil der Regionen Amerika und Sonstige Länder deutlich gesteigert werden.

2.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Kapsch TrafficCom Gruppe erhöhte sich im abgelaufenen Wirtschaftsjahr um 31% von 227,2 auf 298,4 Mio. EUR. Ursache dafür ist neben einer deutlichen Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 58,4 Mio. EUR) auch der signifikante Anstieg der Liquididen Mittel (+27,2 Mio. EUR). Durch diesen Anstieg konnte die Nettoverschuldung von -12,5 Mio. EUR per 31. März 2007 in ein Nettoguthaben von 28,4 Mio. EUR zum Stichtag 31. März 2008 umgewandelt werden.

Passivseitig spiegelt sich die Bilanzverlängerung vor allem im Eigenkapital wider. Das Eigenkapital erhöhte sich im abgelaufenen Wirtschaftsjahr um 87,8 Mio. EUR auf 133,4 Mio. EUR (31. März 2007: 45,6 Mio. EUR). Grund dafür ist neben dem Bilanzgewinn vor allem der erfolgreiche Börsengang, durch den das Grundkapital um 2,2 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 64,8 Mio. EUR erhöht wurden. Die Kapsch TrafficCom Gruppe verfügte damit zum Stichtag 31. März 2008 über eine Eigenkapitalquote von 45% (31. März 2007: 20%).

2.4 Finanzlage

Der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit konnte im Wirtschaftsjahr 2007/08 auf -10,5 Mio. EUR (2006/07: -38,8 Mio. EUR) verbessert werden, war aber aufgrund des starken Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der Reduktion der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Projekt in der Tschechischen Republik, trotzdem negativ.

Bei Investitionen in Sachanlagen und immaterielles Anlagevermögen von 4,0 Mio. EUR (2006/07: 2,3 Mio. EUR) hatte das Unternehmen in Summe einen Free Cashflow von -14,8 Mio. EUR (2006/07: -39,1 Mio. EUR).

Ebenfalls negativ – bedingt durch den Ankauf von Wertpapieren – war der Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Durch den hohen Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit infolge des Börsengangs erhöhte sich in Summe der Bestand an Liquididen Mitteln um 27,2 Mio. EUR auf 47,4 Mio. EUR, die dem Unternehmen für die weitere Expansion zur Verfügung stehen.

2.5 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Verlässlichkeit und Genauigkeit der installierten ETC-Systeme

Die Mauttransaktionsrate ist eine Kennzahl für die Genauigkeit und Verlässlichkeit des Mautsystems. Sie zeigt die Anzahl der erfolgreichen in Relation zu allen potenziellen Mauterhebungstransaktionen von Fahrzeugen an, die mit einer funktionierenden OBU ausgestattet sind. Eine hohe Mauttransaktionsrate sorgt für maximale Mauterträge.

Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2007 rund 99,7%.¹

Während des gleichen Zeitraumes betrug die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten ETC-Systems (Phase I) rund 97,5%.¹

¹ Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach der mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethode und kann daher zwischen den Projekten nur bedingt verglichen werden.

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl betrug im Kapsch TrafficCom-Konzern im Wirtschaftsjahr 2007/08 791 Mitarbeiter. Per 31. März 2008 waren 824 Mitarbeiter beschäftigt.

Es wird großen Wert auf die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelegt. Dabei wird nicht nur die fachliche Aus- und Weiterbildung gefördert, sondern es werden auch Seminare und Trainings für die Entwicklung der Persönlichkeit bzw. Teamfähigkeit angeboten. Im Rahmen der Kapsch University werden für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gezielte Schulungen angeboten. Ausgewählte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden im Rahmen des Nachwuchsführungskräfte-Programms auf die bevorstehenden Aufgaben vorbereitet.

Zur Förderung des multinationalen Mitarbeiteraustauschs gibt es ein Programm für die Arbeitsplatzrotation (Job Rotation) zwischen den Standorten in Österreich, Schweden und Argentinien.

Abhängig von der Dienstzugehörigkeit und dem Unternehmenserfolg werden von Konzernunternehmen für ihre Mitarbeiter Beiträge in eine externe Pensionsvorsorgekasse einbezahlt.

Darüber hinaus gibt es in der Kapsch TrafficCom Gruppe ein Mitarbeitergewinnbeteiligungsmodell, bei dem das Unternehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Gewinn der Kapsch TrafficCom Gruppe partizipieren lässt.

Die Kapsch TrafficCom AG ist nach OHSAS 18001 für Arbeitssicherheit und Gesundheit zertifiziert und hat die erforderlichen Maßnahmen in ihren internen Prozessen verankert.

Umwelt

Gültige Zertifikate für Qualität nach ISO 9001 und Umwelt nach ISO 14001 liegen vor. Auch in Zukunft wird der gesellschaftlichen Verantwortung verstärkt nachgekommen werden: insbesondere die Umweltressourcen sollen noch schonender und verantwortungsvoller eingesetzt werden.

Corporate Social Responsibility

Im Bewusstsein ihrer gesellschaftspolitischen Verantwortung unterstützt die gesamte Kapsch Gruppe – organisiert aus der Kapsch Aktiengesellschaft – eine Vielzahl zeitgenössischer Kunst- und Kultureinrichtungen bzw. -projekte und ausgewählte Bildungsinitiativen sowie umfangreiche soziale Maßnahmen. Diese Haltung zeigt das Unternehmen nicht nur nach außen. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Gruppe wissen diese nachhaltige soziale Verantwortung des Unternehmens in Form vieler Programme und Maßnahmen zu schätzen.

2.6 Risikomanagement

Als Technologieunternehmen agiert die Kapsch TrafficCom Gruppe in einem sehr dynamischen Umfeld. Risiken gehören damit zum täglichen Geschäft. Unter Risiko versteht das Unternehmen die Möglichkeit einer Abweichung von Unternehmenszielen; der Risikobegriff umfasst somit sowohl positive (Chancen) als auch negative (Risiken) Abweichungen von geplanten Zielen.

Risikomanagement-System

Im Wirtschaftsjahr 2007/08 wurde Risikomanagement als eigene Funktion im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG positioniert. Unter der Verantwortung eines zentralen Risikomanagers erfasst und analysiert das Risikomanagement in institutionalisierten Prozessen alle relevanten Chancen und Risiken der Projekte des Konzerns und schafft damit die Basis für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen. Zug um Zug soll das Risikomanagement in Richtung eines unternehmensweiten Chancen- und Risikomanagements weiterentwickelt werden. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung, sondern der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken sowie die rechtzeitige Erkennung und Umsetzung sich bietender Chancen, um dadurch einen wertvollen Beitrag für die Unternehmenssteuerung zu leisten.

Die wesentlichen Risiken des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert:

Branchenspezifische Risiken

Volatilität des Auftragseingangs

Ein wesentlicher Anteil der Umsätze der Kapsch TrafficCom Gruppe wird im Segment der Road Solutions Projects (RSP) erzielt. Die Gruppe nimmt in diesem Segment regelmäßig an Ausschreibungen für die Errichtung und den Betrieb großer electronic toll collection (ETC) Systeme teil. Hier besteht einerseits das Risiko, dass Ausschreibungen, an denen die Gruppe teilnimmt oder teilzunehmen plant, beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Andererseits besteht die Gefahr, dass die Kapsch TrafficCom Gruppe aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen mit Angeboten für neue Projekte nicht erfolgreich ist. Auch Folgeumsätze aus Wartungsverträgen und aus dem technischen Betrieb hängen von der erfolgreichen Teilnahme an Ausschreibungen für ETC-Systeme ab.

Die Strategie der Kapsch TrafficCom Gruppe zielt darauf ab, durch zunehmende geografische Diversifizierung und durch zunehmende Diversifizierung des Produktportfolios die Volatilität der Umsätze zu reduzieren.

Risiken der Projektabwicklung

Im Zusammenhang mit der Errichtung von ETC-Systemen ist die Kapsch TrafficCom Gruppe meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termin Garantien abzugeben. Da es sich bei ETC häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt und diese innerhalb eines kurzen Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es aufgrund der beschränkten Zeit, die für Tests zur Verfügung steht, zu System- und Produktmängeln kommen. Werden die garantierten Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen zu leisten. Eine deutliche Verzögerung bei einem Projekt oder ein deutliches Verfehlen der garantierten Performance bei einem Projekt würde auch die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen für ETC-Systeme reduzieren.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe setzt Projektmanagement-Methoden und Risikomanagementverfahren ein, um sich gegen Risiken bei Projekten zu schützen.

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen

Bei zahlreichen ETC-Systemen sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Mautprojekten können Bestimmungen und Bedingungen enthalten, die in einem Ausschreibungsprozess nicht verhandelbar sind und

die für die Kapsch TrafficCom Gruppe unvorteilhaft sein können. Bei langfristigen Aufträgen können darüber hinaus die erzielten Margen aufgrund von Kostenänderungen von ursprünglichen Kalkulationen abweichen. Haftungen, die sich aus Verträgen der Gruppe ergeben, können Haftungen bezüglich eines Gewinnentgangs von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen beinhalten.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe ist bestrebt, in Verträgen entsprechende Haftungsbeschränkungen festzulegen, es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass in allen Verträgen ausreichende Haftungsbeschränkungen enthalten sind, oder dass diese im jeweils anzuwendenden Recht durchsetzbar sind.

Strategische Risiken

Innovationsführerschaft

Die führende Marktposition der Kapsch TrafficCom Gruppe beruht zu einem großen Teil auf der Fähigkeit, hochwertige, effiziente und zuverlässige Systeme, Komponenten und Produkte zu entwickeln. Um diese Technologieführerschaft aufrechtzuerhalten, investiert die Kapsch TrafficCom Gruppe einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten und Produkte allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Gruppe abträglich sein. Da die Innovationsführerschaft 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 Gruppe haben. Darüber hinaus kann sich jede Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition der Gruppe auswirken. Andererseits könnten die ETC-Systeme, Komponenten, Produkte oder Dienstleistungen geistige Eigentumsrechte Dritter verletzen.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe legt großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarung mit den relevanten Vertragspartnern. Zur Vermeidung von Klagen und Gerichtsverfahren führt die Kapsch TrafficCom Gruppe laufend ein Monitoring potenzieller Property-Rights-Verletzungen durch.

Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums

Eines der strategischen Ziele der Kapsch TrafficCom Gruppe besteht darin, durch organisches Wachstum sowie durch ausgewählte Akquisitionen und Joint Ventures international zu wachsen. In Umsetzung dieser Strategie hat die Gruppe weltweit einige Unternehmen akquiriert und in den Konzern eingegliedert. Im Zusammenhang mit dieser Expansionsstrategie besteht allerdings eine Reihe von Herausforderungen, und es kann nicht garantiert werden, dass die angestrebten Ziele und Synergien bei allen zukünftigen Akquisitionen bzw. Joint Ventures vollständig erreicht werden.

Finanzrisiken

Währungsrisiko

Die Gruppe verfügt über Niederlassungen und Tochtergesellschaften in vielen Ländern außerhalb der Eurozone. Ein beträchtlicher Teil des Umsatzes bzw. der Kosten wird nicht in Euro, sondern in den Währungen der jeweiligen Landesgesellschaften abgerechnet. Obwohl die Gruppe bestrebt ist, erforderlichenfalls die Nettowährungsposition der einzelnen Aufträge abzusichern, können sich Währungsschwankungen mit Wechselkursverlusten im Konzernabschluss niederschlagen (Transaktionsrisiko). Darüber hinaus ergeben sich Risiken aus der Umrechnung ausländischer Einzelabschlüsse in die Konzernwährung Euro (Translationsrisiko). Wechselkursänderungen können auch dazu führen, dass sich die Position der Kapsch TrafficCom Gruppe gegenüber den Wettbewerbern verändert.

Zinsrisiko

Im Rahmen der Projektfinanzierung werden regelmäßig auch variable Zinssätze vereinbart, die an Marktzinsen (Euribor, Pribor etc.) gebunden sind. In diesem Zusammenhang besteht ein Zinsrisiko für die Kapsch TrafficCom Gruppe. Die Kapsch TrafficCom Gruppe sichert Zinsrisiken, sofern wesentlich, durch geeignete Finanzinstrumente ab.

Personalrisiken

Der Erfolg der Kapsch TrafficCom Gruppe hängt zu einem nicht unwesentlichen Teil von Schlüsselpersonen mit langjähriger Erfahrung im Bereich der Verkehrstelematik ab. Darüber hinaus ist in der derzeitigen starken Wachstumsphase der Gruppe die Fähigkeit, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzunehmen und in das Unternehmen zu integrieren und langfristig an sich zu binden, von hoher Bedeutung. Der Verlust von wichtigen Mitarbeitern, Probleme mit Arbeitnehmern sowie Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung könnten sich negativ auf den Erfolg der Gruppe auswirken.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe setzt eine Reihe von Maßnahmen zum Management der Personalrisiken, wie beispielsweise Prämiensysteme, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten etc. Im Zuge des Börsegangs wurde darüber hinaus ein begünstigter Bezug von Aktien für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm angeboten, das von einer sehr großen Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Anspruch genommen wurde.

Rechtliche Risiken

Der Markt für ETC-Systeme wird durch zahlreiche gesetzliche Bestimmungen auf Ebene der EU und auf nationaler Gesetzgebungsebene beeinflusst. Es besteht das Risiko, dass bestimmte Vorschriften, wie Datenschutzgesetze oder Umwelt- und Sicherheitsanforderungen, negative Auswirkungen auf die Kapsch TrafficCom Gruppe haben.

IT-Risiken

Als Technologiekonzern ist die Kapsch TrafficCom Gruppe typischen IT-Risiken in Bezug auf die Sicherheit, Vertraulichkeit und Verfügbarkeit von Daten ausgesetzt. Die Kapsch TrafficCom AG hat dafür ein IT-Risikomanagementsystem nach der Corporate Risk and IT-Security Application Method CRISAM eingeführt und ist nach ISO 27001 (Information Security Management) zertifiziert.

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation der Gruppe

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand der Kapsch TrafficCom Gruppe gefährden könnten. Die zunehmende geografische Diversifizierung, die Diversifizierung des Produktportfolios, verbunden mit einem steigenden Anteil an wiederkehrenden Umsätzen (Stärkung des Segments Services, System Extensions, Components Sales) soll Risikokonzentrationen künftig weiter reduzieren.

2.7 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Gruppe verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien (Österreich), Jönköping (Schweden) und Buenos Aires (Argentinien). Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden von der Zentrale in Wien aus koordiniert. Per 31. März 2008 beschäftigte die Kapsch TrafficCom Gruppe einschließlich Projektmanagement für Entwicklungsprojekte, Qualitätssicherung und Tests, Dokumentation und Zertifizierung mehr als 170 Ingenieure.

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben für den Konzern im Hinblick auf die Erreichung seiner strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Erfolgreiche Forschung ist die Grundlage für die laufende Verbesserung bestehender Produkte und Systeme und die kontinuierliche Senkung von Produktions-, Installations-, Betriebs- und Wartungskosten – wesentliche Faktoren für die Aufrechterhaltung des Technologie- und Wettbewerbsvorteils.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe konzentriert ihre Aktivitäten in erster Linie auf neue, innovative Anwendungen und angewandte Forschung und Entwicklung für alle Arten von Verkehrstelematik-Lösungen. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in einigen Bereichen durch gemeinsame Projekte und enge Zusammenarbeit mit Universitäten, öffentlichen und privaten Instituten und Technologie- und Forschungsunternehmen ergänzt.

Forschungskosten werden als Aufwand erfasst. Dasselbe gilt für Entwicklungskosten, sofern die IFRS-Kriterien für den Ansatz als immateriellen Vermögenswert nicht erfüllt werden. Infolge der Anwendung des Gesamtkostenverfahrens werden die Forschungs- und Entwicklungskosten in verschiedenen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, insbesondere unter Material- und sonstiger Produktionsaufwand, Personalkosten und Sonstiger Betriebsaufwand.

2.8 Angaben nach § 267 UGB iVm § 243a UGB

1. Das zur Gänze eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 12.200.000. Es ist in 12.200.000 Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.
2. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien.
3. Seit der Börseseinführung am 26. Juni 2007 befinden sich rund 30,3% der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2008 rund 69,7% 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. Es gab zum Stichtag 31. März 2008 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 5% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechtes durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung.
6. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.
7. Die Gesellschaft verfügt über ein genehmigtes Kapital von 800.000 EUR. Hinsichtlich dieses genehmigten Kapitals wurde das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen. Der Vorstand kann das genehmigte Kapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausnutzen.
8. Es bestehen keine Vereinbarungen, die im Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots wirksam werden.
9. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

2.9 Ausblick und Ziele

Unter Zugrundelegung einer entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und basierend auf dem weltweit steigenden Interesse an Verkehrstelematik-Lösungen sehen wir dem weiteren Geschäftsverlauf von Kapsch TrafficCom positiv entgegen. Insbesondere werden die Teilnahmen an den erwarteten Ausschreibungen bzw. Projektvergaben in Ungarn, Slowenien, Italien, Portugal, Frankreich, Großbritannien, im Mittleren Osten, im asiatisch-pazifischen Raum, in Südafrika, Argentinien und den U.S.A. das Wirtschaftsjahr 2008/09 prägen.

2.10 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

LKW-Maut Slowakei

In der Slowakei wurde die Ausschreibung eines landesweiten elektronischen Mautsystems im Februar 2008 nach der Behandlung von zwei Einsprüchen fortgesetzt. Ausgeschrieben ist die Errichtung eines ETC-Systems für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF) samt 13-jährigem Betrieb. Das geplante System erstreckt sich auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und ein Straßennetz von rund 2.400 Kilometern. Die Inbetriebsetzung ist für 1. Jänner 2009 geplant. Die Vorlage der Angebote und Angebotseröffnung erfolgte am 13. März 2008. Das von Kapsch TrafficCom angeführte Konsortium erhielt am 2. Mai 2008 die Mitteilung, aus dem Verfahren für die Vergabe des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Slowakei ausgeschieden zu sein. Die im Schreiben der Slowakischen Autobahngesellschaft NDS genannten Mängel im Angebot hält die Kapsch TrafficCom Gruppe aus juristischer und sachlicher Sicht für unzutreffend und unrichtig und hat daher Einspruch gegen den Ausschluss des Angebotes erhoben.

Gründung von Tochtergesellschaften

In den U.S.A. wurden am 2. April 2008 die Kapsch TrafficCom Holding Corp., Delaware, und die Kapsch TrafficCom U.S., Delaware, gegründet.

Die Kapsch TrafficCom AG und die italienische Busi Impianti Gruppe haben am 15. Mai 2008 ihre Zusammenarbeit bekanntgegeben. Die beiden Firmen gründen im Rahmen eines Joint Ventures das Unternehmen Kapsch-Busi S.p.A. mit Sitz in Bologna. Das neue Unternehmen wird sich auf den Markt für Stadtverkehrslösungen (urban traffic solutions) in Italien fokussieren. Busi Impianti gliedert die betroffene Business Unit einschließlich einer Gruppe von rund 10 Mitarbeitern aus, die Kapsch TrafficCom Gruppe ergänzt das Team durch eigene Mitarbeiter. Die Kapsch TrafficCom AG wird einen Anteil von 67% am Joint Venture halten.

Wien, am 16. Mai 2008

Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes

Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Erklärung der gesetzlichen Vertreter gemäß § 82 Abs. 4 Z 3 BörseG

Als Mitglieder des Vorstandes erklären wir 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 und 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.



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes

Konzernabschluss zum 31. März 2008.

Konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung.

alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2007/08	2006/07
Fortgeführte Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	(1)	185.734.678	198.600.787
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	5.194.394	1.061.182
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	6.667.081	-2.156.353
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-78.647.198	-93.842.865
Personalaufwand	(5)	-46.969.222	-39.825.015
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-4.092.312	-3.883.015
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-32.967.747	-33.051.839
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		34.919.674	26.902.882
Finanzierungserträge	(8)	13.898.949	3.196.028
Finanzierungskosten	(8)	-6.009.417	-3.002.111
Finanzergebnis	(8)	7.889.532	193.917
Erträge aus assoziierten Unternehmen	(13)	-51.152	-133.434
Ergebnis vor Steuern		42.758.054	26.963.365
Ertragsteuern	(9)	-10.698.610	-6.693.949
Jahresergebnis der fortgeführten Geschäftsbereiche nach Steuern		32.059.444	20.269.416
Aufgegebene Geschäftsbereiche			
Jahresverlust aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	(30)	0	-2.311.032
Jahresergebnis		32.059.444	17.958.384
Zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		30.412.759	18.127.839
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		1.646.685	-169.455
		32.059.444	17.958.384
Ergebnis je Aktie aus dem Periodengewinn der fortgeführten Geschäftsbereiche, der den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR je Aktie)	(31)	2,60	2,04

Konsolidierte Bilanz.

alle Beträge in EUR	Erläuterung	31. März 2008	31. März 2007
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(11)	6.191.728	6.147.502
Immaterielles Anlagevermögen	(12)	8.593.152	9.269.453
Anteile an assoziierten Unternehmen	(13)	0	254.065
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(14)	3.405.449	3.619.452
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(15)	55.005.342	81.693.693
Latente Steueransprüche – Forderung an den Gruppenträger	(22)	2.399.361	1.280.535
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	4.880.464	7.379.024
		80.475.496	109.643.724
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(16)	25.734.379	19.899.763
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(17)	135.837.086	77.460.457
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(14)	8.895.252	0
Liquide Mittel	(18)	47.428.544	20.183.189
		217.895.261	117.543.409
Summe Aktiva		298.370.757	227.187.133
EIGENKAPITAL			
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind			
Grundkapital	(19)	12.200.000	10.000.000
Kapitalrücklage		70.077.111	5.325.259
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung		220.011	914.309
Nicht realisierte Verluste aus Wertpapieren	(20)	-971.375	-114.371
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		49.727.838	29.130.494
		131.253.585	45.255.691
Minderheitenanteile		2.123.011	339.556
Summe Eigenkapital		133.376.596	45.595.247
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	10.581.243	10.522.559
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	14.088.937	14.552.388
Langfristige Rückstellungen	(26)	1.693.548	1.684.408
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	26.149.682	26.885.607
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeiten gegenüber Gruppenträger	(22)	1.607.668	1.150.153
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	447.171	1.315.542
		54.568.249	56.110.657
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		39.049.926	40.524.113
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	29.485.680	42.248.566
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		6.258.677	5.123.170
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	17.381.784	22.123.633
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	18.249.845	15.461.747
		110.425.912	125.481.229
Summe Verbindlichkeiten		164.994.161	181.591.886
Summe Passiva		298.370.757	227.187.133

Entwicklung des Eigenkapitals.

alle Beträge in EUR							
	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar					Minderheitenanteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	Nicht realisierte Gewinne/Verluste aus Wertpapieren	Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		
Stand 31. März 2006	10.000.000	5.325.259	1.272.251	-57.258	21.722.141	788.868	39.051.261
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-357.942	0	0	-3.305	-361.247
Zeitwertgewinne/-verluste – realisiert	0	0	0	1.250	0	0	1.250
Zeitwertgewinne/-verluste (nach Steuern)	0	0	0	-58.363	0	0	-58.363
<i>Direkt im Eigenkapital erfasste Nettoerträge/-aufwendungen</i>			-357.942	-57.113		-3.305	-418.360
Erwerb Minderheitenanteil	0	0	0	0	-719.486	-276.552	-996.038
Dividende für 2005/06	0	0	0	0	-10.000.000		-10.000.000
Konzernergebnis	0	0	0	0	18.127.839	-169.455	17.958.384
Stand 31. März 2007	10.000.000	5.325.259	914.309	-114.371	29.130.494	339.556	45.595.247
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-694.298	0	0	136.770	-557.528
Zeitwertgewinne/-verluste – realisiert	0	0	0	-51.817	0		-51.817
Zeitwertgewinne/-verluste (nach Steuern)	0	0	0	-805.187	0		-805.187
<i>Direkt im Eigenkapital erfasste Nettoerträge/-aufwendungen</i>			-694.298	-857.004		136.770	-1.414.532
Kapitalerhöhung im Zuge des Börsenganges	2.200.000	0	0	0	0	0	2.200.000
Agio aus dem Börsengang abzüglich Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Börsengang	0	64.751.852	0	0	0	0	64.751.852
Effekte aus Unternehmenszusammenschlüssen	0	0	0	0	184.585	0	184.585
Dividende für 2006/07	0	0	0	0	-10.000.000	0	-10.000.000
Konzernergebnis	0	0	0	0	30.412.759	1.646.685	32.059.444
Stand 31. März 2008	12.200.000	70.077.111	220.011	-971.375	49.727.838	2.123.011	133.376.596

Konsolidierte Geldflussrechnung.

alle Beträge in EUR	Erläuterung	31. März 2008	31. März 2007
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		34.919.674	26.902.882
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Abschreibungen	(6)	4.092.312	3.883.015
Erhöhung bzw. Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	-463.451	-663.647
Veränderung sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24)	9.141	111.733
Zu- und Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(15)	26.679.092	-81.684.434
Zu- und Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	-663.820	26.813.502
Sonstige (netto) ¹		6.364.155	394.230
		70.937.103	-24.242.719
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(17)	-59.810.410	-45.653.414
Zu-/Abnahme der Vorräte	(16)	-5.834.616	3.012.764
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-10.615.016	26.595.995
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	3.848.830	8.804.927
		-72.411.212	-7.239.728
Geldfluss aus der Geschäftstätigkeit			
		-1.474.109	-31.482.447
Zinseinnahmen	(8)	2.082.913	1.262.033
Zinsausgaben	(8)	-3.940.442	-2.537.592
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-7.445.292	-4.018.557
Nettogeldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		-10.776.930	-36.776.563
Nettogeldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	(30)	257.992	-1.991.409
Nettogeldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit – gesamt			
		-10.518.938	-38.767.972

¹ Dieser Posten betrifft im Wirtschaftsjahr 2007/08 im Wesentlichen Währungsdifferenzen (CZK/EUR).

alle Beträge in EUR	Erläuterung	31. März 2008	31. März 2007
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(11)	-3.441.286	-1.994.756
Ankauf von immateriellem Anlagevermögen	(12)	-582.231	-305.934
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen	(14)	-30.548.455	-4.375
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)	(28)	-74.790	-1.880.438
Zahlungen für den Erwerb einer Minderheitenbeteiligung		0	-996.038
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(13)	0	-387.500
Einnahmen aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen		1.090.909	5.013
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		1.156.499	170.131
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren		20.800.756	125.251
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		-11.598.598	-5.268.646
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	(30)	0	1.444.923
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit – gesamt		-11.598.598	-3.823.723
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
Einzahlung von Aktionären		65.802.469	0
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-13.500.000	-6.500.000
Zu-/Abnahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	758.684	9.785.559
Zu-/Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-4.275.183	13.591.002
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		48.785.970	16.876.561
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	(30)	-1.166.666	-233.334
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit – gesamt		47.619.304	16.643.227
Netto-Abnahme/Zunahme des Finanzmittelbestands		25.501.768	-25.948.468
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(18)	20.183.189	46.725.330
Netto-Abnahme/Zunahme des Finanzmittelbestands		25.501.768	-25.948.468
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		1.743.507	-593.673
Endbestand	(18)	47.428.544	20.183.189

Konzernanhang.

Allgemeine Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe ist ein international agierender Anbieter für Lösungen im Bereich der Verkehrstelematik.

Die Geschäftstätigkeit des Kapsch TrafficCom Konzerns ist in die folgenden drei Segmente unterteilt:

- Road Solution Projects
- Services, System Extensions, Components Sales
- Sonstiges

Das Segment Road Solution Projects befasst sich mit der Errichtung von Verkehrstelematik-Lösungen.

Das Segment Services, System Extensions, Components Sales beschäftigt sich mit dem Verkauf von Dienstleistungen (Wartung und Betrieb) und Komponenten im Bereich Verkehrstelematik-Lösungen.

Das Segment Sonstiges umfasst das Nichtkerngeschäft, es sind dies die nicht für die Kapsch TrafficCom Gruppe relevanten Produktions- und Logistiktätigkeiten der Tochtergesellschaft Kapsch Components.

Mit Wirksamkeit zum 8. März 2007 veräußerte der Konzern im Wesentlichen sein gesamtes „Railway Communicaton“-Geschäft, das zuvor Teil des Segments „Services, System Extensions, Components Sales“ war. Gemäß IFRS 5 wird das Ergebnis (alle Erlöse und Kosten), das dem veräußerten Bahnkommunikationsgeschäft zurechenbar ist, in den betrachteten Perioden als „aufgegebene Geschäftsbereiche“ ausgewiesen.

Konzernstruktur.

Oberste Konzerngesellschaft des Kapsch-Konzerns ist die DATAX HandelsgmbH, Wien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, war bis Juni 2007 Alleingesellschafter der Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG.

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hat im Zuge eines Initial Public Offerings im Juni 2007 ihren Anteil an der Kapsch TrafficCom AG auf 69,67 % reduziert.

Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG ist eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die Adresse ihres eingetragenen Firmensitzes ist A-1120 Wien, Wagenseilgasse 1. Die Aktien der Muttergesellschaft notieren seit 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Die folgenden Tochtergesellschaften sind in den Konsolidierungskreis einbezogen:

- ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien
- DPS Automation Chile S.A., Santiago de Chile
- Kapsch Components GmbH, Wien
- Kapsch Components KG, Wien
- Kapsch Telematic Services GmbH, Berlin¹

- Kapsch Telematic Services GmbH, Wien
- Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag
- Kapsch Telematic Services Kft., Budapest
- Kapsch Telematic Services SK s.r.o., Bratislava
- Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur
- Kapsch TrafficCom AB, Jönköping
- Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires
- Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne
- Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile
- Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag
- Kapsch TrafficCom France SAS, Paris
- Kapsch TrafficCom Inc, San Diego
- Kapsch TrafficCom Limited, Parnell
- Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester
- Kapsch TrafficCom Russia ooo, Moskau¹
- Kapsch TrafficCom S.r.l., Mailand
- Kapsch TrafficCom SK Construction & Realization s.r.o., Bratislava
- Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Germiston¹
- VTI Industrials (Pty) Ltd., Germiston

¹ Neugründung im Geschäftsjahr 2007/08

VTI Industrials (Pty) Ltd., Germiston, Südafrika, und ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien, wurden im Geschäftsjahr 2007/08 mehrheitlich erworben (siehe Erläuterung 28).

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die bei der Erstellung dieses Konzernabschlusses zur Anwendung gelangten, dargestellt:

1 Grundlagen der Erstellung.

Gemäß § 245a UGB wurde der Konzernabschluss zum 31. März 2008 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, aufgestellt. Der Konzernabschluss wurde in Euro (EUR) erstellt. Der Konzernabschluss zum 31. März 2008 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten, die zum Bilanzstichtag mit dem Marktwert bewertet werden.

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 Schätzung oder Komplexität aufweisen, oder Bereiche, wo Annahmen und Schätzungen von großer Bedeutung für den Konzernabschluss sind, werden in Erläuterung 21 dargelegt.

Der IASB hat eine Reihe von Änderungen bei bestehenden Standards verabschiedet sowie neue Standards und Interpretationen herausgegeben, die für das zum 31. März 2008 endende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwenden sind. Diese Regelungen sind auch in der EU anzuwenden und betreffen folgende Bereiche:

- IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben und die Änderung von IAS 1 Darstellung des Abschlusses – Angaben zum Kapital wurden im zum 31. März 2008 endenden Geschäftsjahr erstmals angewandt. Dies führt zu neuen Angaben im Bereich der Finanzinstrumente und hat keine Auswirkung auf den Ausweis oder die Bewertung der Finanzinstrumente des Konzerns oder Angaben betreffend Steuern und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder sonstigen Verbindlichkeiten.
- IFRIC 7 Anwendung des Restatementansatzes nach IAS 29, Rechnungslegung in Hochinflationenländern (verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. März 2006 beginnen). Diese Interpretation hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 8 Anwendungsbereich von IFRS 2 (verpflichtend für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Mai 2006). Diese Interpretation hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate (verpflichtend für Berichtsperioden beginnend am oder nach dem 1. Juni 2006). Diese Interpretation hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 10 Zwischenberichterstattung und Wertminderungen (verpflichtend anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder nach dem 1. November 2006). Diese Interpretation hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 11 Konzerninterne Geschäfte und Geschäfte mit eigenen Anteilen nach IFRS 2 (anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. März 2007). Diese Interpretation hat keine Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Der IASB bzw. IFRIC hat weitere Standards bzw. Änderungen von Standards bzw. Interpretationen verabschiedet, die im zum 31. März 2008 endenden Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und auch nicht angewendet wurden. Die folgenden Regelungen wurden bis zum Erstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses von der EU übernommen und im offiziellen Journal veröffentlicht:

- IFRS 8 Operative Segmente (anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Januar 2009). Die Auswirkung dieser Regelungen kann noch nicht verlässlich eingeschätzt werden.

Die folgenden Standards bzw. Änderungen von Standards und Interpretationen wurden vom IASB bzw. IFRIC verabschiedet, aber bis zum Erstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses noch nicht von der EU übernommen:

- IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen (anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2008).
- IFRIC 13 Erträge: Kundentreueprogramme (anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Juli 2008).
- IFRIC 14 Leistungen an Arbeitnehmer: Auswirkung von Mindestfinanzierungsvereinbarungen auf die Vermögenswertobergrenze (anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2008).
- IAS 23 Fremdkapitalkosten (überarbeitet; anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2009).
- IAS 1 Darstellung des Abschlusses (überarbeitet; anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2009).
- IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse und IAS 27 Konzernabschlüsse (überarbeitet; anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Juli 2009).
- IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung (überarbeitet; anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2009).
- IAS 32 Finanzinstrumente Angaben und IAS 1 Darstellung des Abschlusses (überarbeitet; anzuwenden für Berichtsperioden beginnend am oder ab 1. Jänner 2009).

Die Auswirkung dieser Regelungen kann noch nicht verlässlich eingeschätzt werden.

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand zum Datum der Unterfertigung erstellt und zur Veröffentlichung freigegeben. Der Einzelabschluss der Muttergesellschaft, der nach Übergang zu den geltenden Bilanzierungsstandards in den Konzernabschluss einbezogen wurde, ist vom Aufsichtsrat noch nicht festgestellt worden. Der Aufsichtsrat und, im Fall der Vorlage in der Hauptversammlung, die Hauptversammlung könnten den Einzelabschluss in einer Weise abändern, welche die Darstellung des Konzernabschlusses beeinflussen würde.

2 Konsolidierung.

a) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften sind Unternehmen, an denen der Konzern direkt oder indirekt eine Beteiligung im Ausmaß von mehr als der Hälfte der Stimmrechte hält oder bei welchen er auf andere Weise einen beherrschenden Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Solche Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt in die Konsolidierung einbezogen, ab dem die Gruppe einen beherrschenden Einfluss ausüben kann, und werden ab dem Zeitpunkt, zu dem dieser beherrschende Einfluss nicht mehr gegeben ist, entkonsolidiert. Alle konzerninternen Salden und Transaktionen wurden eliminiert. Die Bilanzierungsmethoden der Tochtergesellschaften wurden an die einheitlich im Konzern angewendeten Methoden angepasst. Minderheitsanteile, falls vorhanden, werden gesondert ausgewiesen.

Der Konzern behandelt Transaktionen mit Minderheiten grundsätzlich in gleicher Weise wie Transaktionen mit Anteilseignern des Konzerns. Für Käufe von Minderheiten wird die Differenz zwischen dem bezahlten Entgelt und dem entsprechenden erworbenen Anteil am Buchwert des Nettovermögens der Tochtergesellschaft vom Eigenkapital abgezogen. Gewinne oder Verluste aus der Veräußerung an Minderheiten werden auch im Eigenkapital erfasst. Für Veräußerungen an Minderheiten werden die Differenzen zwischen erhaltenen Erträgen und dem entsprechenden Anteil der Minderheit ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Die Erwerbsmethode wird für die Bilanzierung beim Erwerb von Tochtergesellschaften durch den Konzern angewendet. Die Kosten der Akquisition werden als Marktwert der übertragenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Aktien und der zum Transaktionsdatum eingegangenen oder übernommenen Verbindlichkeiten gemessen, zuzüglich der dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten. Identifizierbare erworbene Vermögenswerte und Schulden und Eventualschulden, die bei einem Unternehmenszusammenschluss übernommen wurden, werden anfangs zu ihrem jeweiligen beizulegenden Zeitwert am Akquisitionstag bewertet, unabhängig vom Ausmaß eines Minderheitenanteils. Der Überhang der Akquisitionskosten über den Zeitwert des Konzernanteils an identifizierbaren erworbenen Nettovermögenswerten wird als Firmenwert ausgewiesen. Wenn die Akquisitionskosten niedriger als der Zeitwert der Nettovermögenswerte der erworbenen Tochtergesellschaft sind, wird die Differenz direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Der Firmenwert wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung geprüft bzw. immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Wurde ein Wertminderungsbedarf festgestellt, wird der Firmenwert unverzüglich um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt an jene zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Firmenzusammenschluss profitieren werden, bei welchem der Firmenwert entstanden ist.

b) Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, bei denen der Konzern einen maßgeblichen, nicht aber beherrschenden Einfluss ausüben kann, was im Allgemeinen mit einem Stimmrechtsanteil von 20 bis 50 % einhergeht. Der Anteil des Konzerns an den Veränderungen bei den Gewinnen oder Verlusten seiner assoziierten Unternehmen nach dem Erwerb wird in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und sein Anteil an den Veränderungen der Rücklagen nach dem Erwerb wird in den Rücklagen erfasst. Der Firmenwert aus dem Erwerb von assoziierten Unternehmen wird abzüglich etwaiger Wertminderungsverluste unter den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

Die kumulierten Veränderungen nach dem Erwerb werden an den Buchwert der Beteiligung angepasst. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, einschließlich aller unbesicherten Forderungen, weist der Konzern darüber hinausgehende Verluste nicht aus, sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist bzw. Zahlungen getätigt hat.

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.

c) **Transaktionen und Salden**

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten, Erträge, Aufwendungen und eventuelle Zwischenergebnisse werden eliminiert, sofern sie nicht von untergeordneter Bedeutung für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind.

3 Währungsumrechnung.

a) **Umrechnung ausländischer Abschlüsse**

Die Abschlüsse ausländischer, in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 wie folgt umgerechnet:

Die Gewinn- und Verlustrechnung ausländischer Unternehmen wird zu den durchschnittlichen Wechselkursen des Geschäftsjahres, die Bilanz zum jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Wechselkursdifferenzen, die aus der Umrechnung von Anteilen an Tochtergesellschaften entstehen, werden im Eigenkapital unter dem Posten „Währungsumrechnungsdifferenzen“ ausgewiesen. Bei Verkauf von ausländischen Unternehmen werden solche Umrechnungsdifferenzen in der Gewinn- und Verlustrechnung als Teil des Gewinnes/Verlustes aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen dargestellt.

Firmenwerte und Zuschreibungen auf den Zeitwert im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens dargestellt und zum Schlusskurs umgerechnet.

b) **Transaktionen in fremder Währung**

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion in die Berichtswährung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Abwicklung von solchen Transaktionen und aus der Umrechnung monetärer Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährungen resultieren, sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nicht monetäre Posten der Bilanz werden zu historischen Kursen und nicht monetäre Posten, die zum niedrigeren beizulegenden Wert (Nettoveräußerungswert) bewertet wurden, zu dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umgerechnet.

4 Finanzinstrumente und Risikomanagement.

Die in der Bilanz ausgewiesenen originären Finanzinstrumente beinhalten die Posten „Liquide Mittel“, „Wertpapiere“, „Finanzanlagen und Beteiligungen“, „Forderungen und Verbindlichkeiten“ und „Kreditverbindlichkeiten“. Für diese Finanzinstrumente gelten die beim jeweiligen Bilanzposten angeführten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.

Der Konzern ist aufgrund seiner Aktivitäten einer Reihe von Finanzrisiken, insbesondere 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 keine Sicherungsbilanzierung (Hedge Accounting), wie in IAS 39 vorgesehen, an.

a) **Fremdwährungsrisiko**

Unter Fremdwährungsrisiko versteht man jenes Risiko, das durch Wertschwankungen bei den Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z.B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Währungsschwankungen entsteht.

Ein Wechselkursrisiko besteht insbesondere, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung der Gesellschaft übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus den Risiken von verschiedenen Währungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone. 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 angeführten Währungen zum Stichtag 31. März 2008 (31. März 2007) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) verändert, wären die Vorsteuergewinne, sofern alle anderen Variablen konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher bzw. niedriger ausgefallen.

Währung	Volatilität	Hypothetische Ergebnisänderung in TEUR	
		2007/08	2006/07
CZK	10 %	8.022	4.895

b) Zinsrisiko

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z.B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht.

Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen von Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige und langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen den Großteil der verzinsten Bilanzposten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2008 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente vorhanden.

c) 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 Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bestimmte Konzernrichtlinien beschränken das Kreditlimit gegenüber einzelnen Finanzinstitutionen, je nach Bonitätsbeurteilung der Institution.

d) Liquiditätsrisiko

Vorsichtiges Liquiditätsrisikomanagement setzt die Gewährleistung des Vorhandenseins ausreichender Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Möglichkeit der Finanzierung über eine adäquate Höhe von bereitgestellten Kreditlinien voraus. Die Gewährleistung einer angemessenen Liquidität ist gemäß dem österreichischen Unternehmensrecht für jedes Unternehmen verpflichtend. Der Konzern stellt die Liquidität durch vorhandene Kreditlinien sicher.

e) Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen zum einen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung,

um den Anteilseignern weiterhin Erträge und den anderen Interessenten die ihnen zustehenden Leistungen bereitzustellen, zum anderen in der Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur.

Der Konzern überwacht sein Kapital auf Basis des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich zusammen aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich Liquiden Mitteln, Bankguthaben und kurzfristigen Wertpapieren.

in TEUR	2007/08	2006/07
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10.581	10.523
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	17.382	22.124
Summe Finanzverbindlichkeiten	27.963	32.646
Liquide Mittel und Bankguthaben	47.429	20.183
kurzfristige Wertpapiere	8.895	0
Nettoverschuldung (Nettoguthaben)	-28.361	12.463
Eigenkapital	133.377	45.595
Verschuldungsgrad	n.e.	27 %

Zum Bilanzstichtag 31. März 2008 bestand im Wesentlichen aufgrund des im Jahr 2007 erfolgten Börsenganges ein Nettoguthaben (Überhang der Liquiden Mittel, Bankguthaben und kurzfristigen Wertpapiere über die Finanzverbindlichkeiten), sodass der Verschuldungsgrad nicht ermittelbar ist. Das Nettoguthaben wird im Hinblick auf geplante Akquisitionen vorgehalten.

5 Forschungs- und Entwicklungskosten.

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Testen 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 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. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, werden in darauffolgenden Perioden nicht als Vermögenswert ausgewiesen. Aktivierte Entwicklungskosten werden als immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen und ab jenem Zeitpunkt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer, höchstens jedoch 3 Jahre, abgeschrieben, zu dem der Vermögenswert zur Nutzung bereit ist.

Die Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen.

6 Immaterielles Anlagevermögen.

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die

betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 4 bis 30 Jahre. Wenn ein auslösendes Ereignis eintritt, wird der Buchwert jedes immateriellen Vermögenswertes auf einen Wertminderungsbedarf überprüft.

7 Sonstiges Finanzvermögen.

a) Wertpapiere

Die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen betreffen ausschließlich zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere. Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere werden zu ihrem Marktwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im Marktwert entstehen, werden im Eigenkapital unter einem separaten Posten ausgewiesen.

Bei Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst; die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, 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 werden aus dem Eigenkapital herausgenommen und erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der Betrag der Wertminderung wird als Differenz zwischen dem Buchwert und dem Barwert der geschätzten zukünftigen Zahlungsströme angesetzt.

Wenn in folgenden Perioden der Marktwert des wertberechtigten Finanzinstrumentes steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, das eintritt, nachdem die Wertberichtigung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden war, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig. Im Fall von Schuldinstrumenten wird die Rückgängigmachung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, im Fall von Eigenkapitalinstrumenten wird sie direkt im Eigenkapital ausgewiesen.

b) Sonstige Beteiligungen

Sonstige jederzeit veräußerbare Beteiligungen, die keinen notierten Börsenpreis in einem aktiven Markt haben und deren Marktwert nicht verlässlich gemessen werden kann, werden zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung ausgewiesen.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob objektive Anzeichen für einen Wertminderungsbedarf einer Finanzanlage oder einer Gruppe von Finanzanlagen vorliegen.

c) Erfolgswirksam zum beizulegenden Wert bewertete derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente eignen sich nicht zur Sicherungsbilanzierung und werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Wert bewertet. Veränderungen im beizulegenden Wert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich in der Gewinn- und Verlustrechnung unter „sonstige Nettogewinne/(-verluste)“ erfasst.

8 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen.

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.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswertes übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert des Vermögenswertes. Zum Zwecke der Bewertung von Wertminderungen werden die Vermögenswerte bis zu der niedrigsten Ebene gruppiert, wo separate Geldflüsse identifizierbar sind.

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

9 Leasing.

a) **Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers**

Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer alle 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 Marktwert des geleasteten Vermögenswertes, falls niedriger, aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Differenz zwischen den Mindestleasingzahlungen und dem passivierten Barwert wird als Zinsaufwand abgegrenzt. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

b) **Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers**

Leasingvereinbarungen, bei denen der Leasinggeber alle 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 Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

10 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

Investitionszuschüsse aus öffentlicher Hand für erworbene langfristige Vermögenswerte (technische Anlagen) werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswertes erfolgswirksam aufgelöst.

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

11 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungskosten oder, falls niedriger, dem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Kosten der fertigen und unfertigen Erzeugnisse umfassen Gestaltungskosten, Rohstoffe, direkte Fertigungskosten, sonstige direkte Kosten und entsprechende Fertigungsgemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität). Sie beinhalten jedoch keine Finanzierungskosten. Der Nettoveräußerungswert stellt den geschätzten Verkaufspreis im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverlaufes abzüglich variabler Veräußerungskosten dar.

12 Fertigungsaufträge.

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen IAS 11 an. Soweit das Ergebnis eines Fertigungsauftrages

verlässlich geschätzt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass der Auftrag gewinnbringend sein wird, wird der Auftragserlös über den Zeitraum 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.

Der Bilanzansatz ergibt sich aus dem Vergleich von der Summe aus bis zum Bilanzstichtag angefallenen kumulativen Kosten plus dem gemäß der Teilgewinnrealisierungsmethode ermittelten Gewinn (anteilig) oder Verlust (in voller Höhe) auf dem jeweiligen Fertigungsauftrag mit den in Rechnung gestellten Beträgen. Der Saldo wird sodann entweder im Umlaufvermögen (Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge) oder unter kurzfristigen Verbindlichkeiten (Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen) ausgewiesen.

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst mit dem Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode abzüglich von Wertberichtigungen angesetzt. Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden gebildet, wenn es objektive Anzeichen dafür gibt, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle Forderungen gemäß den ursprünglichen Bedingungen einzutreiben. Der Wertberichtigungsbetrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der geschätzten zukünftigen, mit dem effektiven Zinssatz abgezinsten Zahlungsströme. Der Betrag der Wertberichtigung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebniswirksam erfasst.

14 Liquide Mittel.

Für 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.

15 Sonstige 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 Betrages der Verpflichtung angestellt werden kann.

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen, Haftungen für Fertigungsmängel, Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen aus kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen und werden auf Basis von Erfahrungssätzen, welche aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen bzw. Preisnachlässen abgeleitet wurden, bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung der vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

16 Leistungen an Arbeitnehmer.

Der Konzern gewährt verschiedene Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses und andere langfristige Leistungen entweder aufgrund einzelvertraglicher Vereinbarungen oder gemäß den Bestimmungen des entsprechenden lokalen Arbeitsrechtes.

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 Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Form in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der 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 Staatsanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die außerhalb des Korridors (= Maximum aus 10 % der Versorgungsverpflichtung oder 10 % des externen Planvermögens, falls vorhanden, zu Beginn einer Periode) liegen, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung über die erwartete durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der aktiv Versorgungsberechtigten verteilt erfasst.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung 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, jedoch ohne Berücksichtigung der Korridormethode.

17 Latente Ertragsteuern.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitenmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit in einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. 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 sie gelten werden, wenn die entsprechenden latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche/-schulden werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, bei dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann.

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 Steueransprüche/-schulden werden für temporäre Differenzen angesetzt, die bei Investitionen in Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen 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.

Im März 2005 bildeten die wichtigsten österreichischen Konzerngesellschaften des gesamten Kapsch-Konzerns eine steuerliche Gruppe gemäß § 9 KöSt. Die Gruppenbesteuerung trat für die betreffenden Gesellschaften mit dem Steuerjahr 2005 (d.h. Geschäftsjahr 2004/05) in Kraft. Steuerlicher Gruppenträger ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, die Muttergesellschaft dieses Konzerns. Im Wesentlichen hat nur diese Gesellschaft Steuerforderungen bzw. Steuerverbindlichkeiten. Mitglieder der

steuerlichen Gruppe, wie die österreichischen Gesellschaften im Kapsch-TrafficCom-Konzern, spiegeln nur Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber dem steuerlichen Gruppenträger, nicht jedoch gegenüber den Steuerbehörden wider. Steuerliche Verluste, die von einem Mitglied der steuerlichen Gruppe vor dem Inkrafttreten der Gruppenbesteuerung gemacht wurden, dürfen vom Gruppenträger der steuerlichen Gruppe nicht verwendet werden. Derartige steuerliche Verluste dürfen nur gegen zukünftiges steuerbares Einkommen durch jene Gesellschaft, bei der sie ursprünglich entstanden sind, verwendet werden.

Dementsprechend werden latente Steueransprüche/-schulden, die in Gesellschaften entstehen, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind und wo das Recht der Verrechnung von steuerbarem Einkommen mit Verlusten besteht, unter „Latente Steueransprüche – Forderung an den Gruppenträger“ bzw. „Latente Steuerschulden – Verbindlichkeit gegenüber dem Gruppenträger“ ausgewiesen. Jene Auswirkungen von latenten Steueransprüchen/-schulden, die in den Geschäftsjahren vor der Bildung der steuerlichen Gruppe entstanden sind oder die steuerliche Verluste aus Geschäftsjahren vor der Bildung der steuerlichen Gruppe darstellen, werden als latente Steueransprüche/-schulden ausgewiesen.

18 Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten werden zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet. Kredite werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt, in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten; Fremdkapitalkosten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst.

19 Eventualschulden.

Eventualschulden entstehen aus zwei Gründen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse bestätigt wird, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereichs der Gesellschaft liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (d.h. der Betrag zur Begleichung einer Verpflichtung 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.

20 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 nach Eliminierung konzerninterner Umsätze in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Umsätze 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.

Umsätze, die sich auf Fertigungsaufträge beziehen, 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

21 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.

Insbesondere Schätzungen und Annahmen betreffend Ertragsrealisierung beinhalten ein signifikantes Risiko, eine wesentliche Korrektur der Buchwerte von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten innerhalb des folgenden Geschäftsjahres zu verursachen.

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse 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 zuverlässig waren.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen den aktivierten Firmenwert, Vorräte, latente Steueransprüche/-schulden und Gewährleistungsrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit dem aktivierten Firmenwert, Vorräten, latenten Steueransprüchen/-schulden und Gewährleistungsrückstellungen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse um 10 % von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten.

22 Segmentberichterstattung.

Ein Geschäftssegment ist eine Gruppe von Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten, die bei der Bereitstellung eines Produktes oder einer Dienstleistung eingesetzt wird und welcher Risiken und Chancen gegenüberstehen, die sich von jenen anderer Geschäftssegmente unterscheiden.

Ein geografisches Segment befasst sich mit der Bereitstellung von Produkten oder Dienstleistungen innerhalb eines bestimmten Wirtschaftsumfeldes, das Risiken und Chancen ausgesetzt ist, die sich von jenen anderer Wirtschaftsumfelder unterscheiden.

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Die Zahlen in den Erläuterungen werden, wenn nicht anders angegeben, in tausend Euro (TEUR) dargestellt.

1 Segmentinformation.

Primäres Berichtsformat – Geschäftssegmente

Der Konzern ist in drei Hauptgeschäftssegmente unterteilt (siehe Abschnitt „Allgemeine Informationen“):

- Road Solution Projects (RSP)
- Services, System Extensions, Components Sales (SEC)
- Sonstiges (OTH)

Die Segmentergebnisse für das Geschäftsjahr zum 31. März 2008 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Sonstiges	Konzern
Gesamterlöse	47,0	128,8	10,0	185,7
Betriebsergebnis	6,3	29,1	-0,4	34,9
Ergebnis aus verbundenen Unternehmen				-0,1
Finanzergebnis				7,9
Gewinn vor Steuern				42,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag				-10,7
Jahresgewinn				32,1
Den Minderheiten zurechenbarer Gewinn				1,6
Konzerngewinn				30,4

Die Segmentergebnisse für das Geschäftsjahr zum 31. März 2007 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Sonstiges	Konzern
Gesamterlöse	105,0	80,6	13,0	198,6
Betriebsergebnis	11,6	15,8	-0,5	26,9
Ergebnis aus verbundenen Unternehmen				-0,1
Finanzergebnis				0,2
Gewinn vor Steuern				27,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag				-6,7
Gewinn aus fortgeführten Geschäftsbereichen				20,3
Verlust aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		-2,3		-2,3
Jahresgewinn				18,0
Den Minderheiten zurechenbarer Verlust				-0,2
Konzerngewinn				18,1

Transfers oder Transaktionen zwischen den Segmenten werden zu normalen Bedingungen, wie sie auch unabhängigen Dritten angeboten werden, erfasst.

Die Aktiva und Passiva nach Segmenten zum 31. März 2008 sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus fortgeführten Geschäftsbereichen für das zu diesem Stichtag endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Sonstiges	Konzern
Aktiva	144,2	79,3	7,9	231,4
Nicht zuordenbare Aktiva				67,0
Summe Aktiva				298,4
Passiva	54,5	63,4	17,1	135,0
Nicht zuordenbare Passiva				30,0
Summe Passiva				165,0
Investitionen	0,2	4,3	0,5	4,9
Abschreibungen	0,4	3,1	0,6	4,1
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	0,1	0,3	0,0	0,4

Die Aktiva und Passiva nach Segmenten zum 31. März 2007 sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus fortgeführten Geschäftsbereichen für das zu diesem Stichtag endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Sonstiges	Konzern
Aktiva	125,4	60,7	8,7	194,7
Nicht zuordenbare Aktiva				32,5
Summe Aktiva				227,2
Passiva	79,5	47,7	19,2	146,4
Nicht zuordenbare Passiva				35,2
Summe Passiva				181,6
Investitionen	0,1	2,1	0,1	2,3
Abschreibungen	0,5	2,7	0,7	3,9
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	0,0	0,4	0,1	0,5

Sekundäres Berichtsformat – geografische Segmente

Die sekundäre Segmentberichterstattung basiert auf geografischen Regionen. Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert:

Die Zahlen für das zum 31. März 2008 endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Westeuropa	Zentral- und Osteuropa	Amerika	Sonstige Länder	Konzern
Umsatzerlöse	17,6	124,2	18,8	25,2	185,7
Aktiva	43,2	247,5	4,5	3,2	298,4
Investitionen	0,6	3,4	0,1	0,8	4,9

Die Zahlen für das zum 31. März 2007 endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Westeuropa	Zentral- und Osteuropa	Amerika	Sonstige Länder	Konzern
Umsatzerlöse	12,9	157,3	15,4	13,0	198,6
Aktiva	35,5	185,6	5,2	0,9	227,2
Investitionen	0,3	1,7	0,3	0,0	2,3

Österreich ist in der Region „Zentral- und Osteuropa“ enthalten. Die Region „Amerika“ umfaßt Nord- und Südamerika, die Region „Sonstige Länder“ Asien, Australien und Afrika.

2 Sonstige betriebliche Erträge.

	2007/08	2006/07
Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen	25	1
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	2.741	0
Erträge aus Subventionen und öffentlichen Forderungen	2.197	855
Übrige betriebliche Erträge	231	205
	5.194	1.061

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

	2007/08	2006/07
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	8.320	-1.855
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	-1.653	-301
	6.667	-2.156

In Geschäftsjahr 2007/08 betrug die den aufgegebenen Geschäftsbereichen zurechenbare Bestandsveränderung bei fertigen und unfertigen Erzeugnissen sowie noch nicht abrechenbaren Leistungen TEUR 0 (2006/07: TEUR -167).

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2007/08	2006/07
Materialaufwand	32.939	30.765
Aufwendungen für bezogene Leistungen	45.708	63.078
	78.647	93.843

5 Personalaufwand.

	2007/08	2006/07
Löhne	2.258	2.781
Gehälter und andere Vergütungen	33.060	26.985
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	9.995	8.484
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	498	525
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	474	631
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	116	108
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	569	311
	46.969	39.825

Der Personalstand zum 31. März 2008 betrug 824 Personen (31. März 2007: 774 Personen) und während des Geschäftsjahres 2007/08 durchschnittlich 791 Personen (2006/07: 727).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen.

	2007/08	2006/07
Abschreibungen auf Sachanlagen	2.286	1.761
Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.437	1.775
Abschreibung geringwertiger Vermögenswerte	369	347
	4.092	3.883

Im Geschäftsjahr 2007/08 betrug der den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuordenbare Aufwand für planmäßige Abschreibung TEUR 0 (2006/07: TEUR 707).

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2007/08	2006/07
Mieten	3.671	2.612
Rechts- und Beratungskosten	9.222	8.926
Abschreibung von Forderungen	307	416
Marketing- und Werbungskosten	3.595	3.234
Reisekosten	2.859	2.342
Instandhaltung	1.409	1.324
Kommunikations- und IT-Aufwand	2.343	1.837
Ausbildungskosten	575	335
Verluste aus Anlagenabgängen	93	48
Versicherungsaufwand	694	911
Lizenz- und Patentaufwand	1.156	1.117
Büroaufwendungen	394	335
Steuern und Abgaben	404	1.126
Anpassung Gewährleistungsrückstellung	-28	389
Provisionen und andere Gebühren	3.751	3.845
Transportkosten	625	713
Kfz-Aufwand	1.113	814
Übriger betrieblicher Aufwand	785	2.728
	32.968	33.052

Im Übrigen betrieblichen Aufwand sind Mitgliedsbeiträge, Bankgebühren, Gewährleistungen und Garantien sowie sonstige Verwaltungs- und Vertriebsaufwendungen enthalten.

8 Finanzergebnis.

	2007/08	2006/07
Zinsen und ähnliche Erträge:		
Zinsertrag aus Bankguthaben und gewährten Darlehen	1.697	1.120
Wertpapiererträge	386	144
Erträge aus Aufzinsung von langfristigen Forderungen	3.278	795
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	1.113	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	7.425	1.137
	13.899	3.196
Zinsen und ähnliche Aufwendungen:		
Zinsaufwand	-3.917	-2.537
Aufwand aus Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-999	-210
Verluste aus dem Abgang und den Abschreibungen von Finanzanlagen, Beteiligungen und Wertpapieren	-23	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.070	-255
	-6.009	-3.002
	7.890	194

9 Ertragsteuern.

	2007/08	2006/07
Laufende Gewinnsteuern	-7.942	-5.989
Latenter Steueraufwand aus Verrechnung Börseeinführungskosten gegen Kapitalrücklagen	-1.149	0
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	-1.608	-705
Gesamt	-10.699	-6.694
Davon Ertrag/(Aufwand) aus Gruppenbesteuerung	-27	-307

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:

	2007/08	2006/07
Ergebnis vor Steuern – fortgeführte und aufgegebene Geschäftsbereiche	42.758	24.652
Theoretischer Steuerertrag/(-aufwand) auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2006/07: 25 %)	-10.689	-6.163
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	-558	-361
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	748	241
Nicht steuerpflichtige Aufwendungen und sonstige Differenzen	-200	-410
Ausgewiesener Steuerertrag/(-aufwand)	-10.699	-6.694

Für weitere Informationen zu latenten Steueransprüchen/-schulden siehe Erläuterung 22.

10 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

	2007/08	2006/07
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
Andere langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	3.405	3.619
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	8.895	0
	12.300	3.619
Kredite und Forderungen		
Andere langfristige Vermögenswerte	55.005	81.694
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	135.837	77.460
Liquide Mittel	47.429	20.183
	238.271	179.337
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10.581	10.522
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	26.150	26.885
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	39.049	40.524
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	29.486	42.249
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	17.382	22.124
	122.648	142.304

Finanzinstrumente werden in der Gewinn- und Verlustrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2007/08	2006/07
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.476	144
Kredite und Forderungen	11.330	2.797
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-4.916	-2.747
	7.890	194

11 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe
Buchwert zum 31.3.2006	1.495	2.851	2.010	6.356
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	8	-49	-40
Änderung des Konsolidierungskreises	0	15	93	108
Zugänge	325	497	1.237	2.060
Abgänge	-5	-46	-199	-251
planmäßige Abschreibungen	-374	-870	-842	-2.086
Buchwert zum 31.3.2007	1.442	2.455	2.250	6.148
Anschaffungs-/Herstellungskosten	5.394	23.862	14.435	43.691
Kumulierte Abschreibung	-3.951	-21.407	-12.185	-37.544
Buchwert zum 31.3.2007	1.442	2.455	2.250	6.148
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	-6	58	71
Änderung des Konsolidierungskreises	0	0	18	18
Zugänge	284	1.027	2.130	3.441
Abgänge	-198	-36	-965	-1.199
planmäßige Abschreibungen	-346	-888	-1.052	-2.286
Buchwert zum 31.3.2008	1.201	2.551	2.439	6.192
Anschaffungs-/Herstellungskosten	5.481	21.695	13.339	40.515
Kumulierte Abschreibung	-4.279	-19.144	-10.900	-34.323
Buchwert zum 31.3.2008	1.201	2.551	2.439	6.192

12 Immaterielles Anlagevermögen.

	Aktivierte Entwicklungskosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	Summe
Buchwert zum 31.3.2006	856	2.041	6.173	9.071
Währungsumrechnungsdifferenzen	16	14	0	30
Änderung des Konsolidierungskreises	0	2.543	0	2.543
Zugänge	0	306	0	306
Abgänge	0	-583	0	-583
planmäßige Abschreibungen	-613	-1.485	0	-2.098
Buchwert zum 31.3.2007	260	2.836	6.173	9.269
Anschaffungs-/Herstellungskosten	7.794	7.433	6.173	21.400
Kumulierte Abschreibung	-7.534	-4.597	0	-12.130
Buchwert zum 31.3.2007	260	2.836	6.173	9.269
Währungsumrechnungsdifferenzen	-28	-272	0	-300
Änderung des Konsolidierungskreises	0	503	0	503
Zugänge	210	372	0	582
Abgänge	0	-25	0	-25
planmäßige Abschreibungen	-332	-1.106	0	-1.437
Buchwert zum 31.3.2008	111	2.309	6.173	8.593
Anschaffungs-/Herstellungskosten	7.918	7.245	6.173	21.337
Kumulierte Abschreibung	-7.807	-4.936	0	-12.744
Buchwert zum 31.3.2008	111	2.309	6.173	8.593

Der Firmenwert stammt aus dem Erwerb der entsprechenden Anteile der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden (vormals: Saab Combitech AB).

Im Rahmen des Wertminderungstests wurde der Firmenwert auf zwei zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) („**Road Solution Projects – schwedische Gesellschaft**“ und „**Services, System Extensions, Components Sales – schwedische Gesellschaft**“) aufgeteilt. Dabei wurden die folgenden Annahmen getroffen:

	Road Solution Projects – schwedische Gesellschaft	Services, System Extensions, Components Sales – schwedische Gesellschaft
der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	TEUR 2.469	TEUR 3.704
der ZGE zugeordnete Buchwert der immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	TEUR 0	TEUR 0
Bestimmung des erzielbaren Betrages der ZGE	Nutzungswert	Nutzungswert

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects – schwedische Gesellschaft“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE

- Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme, vor allem in Australien und Südamerika, die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, steigen wird.
- Die Planung des Segments Road Solution Projects der schwedischen Gesellschaft basiert auf Projekten wie Autopista Central und San Cristóbal in Chile, Mitcham Frankston und North South Bypass Tunnel in Australien und Alpurto P2, Neuseeland, sowie der Tatsache, dass in anderen Ländern bereits öffentliche Ausschreibungen laufen.
- 4 Detailplanungsjahre
- 13,2 % (2006/07: 13,0 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4 % (2006/07: 4 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales – schwedische Gesellschaft“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE

- Das Management geht davon aus, dass die Gesellschaft der präferierte Anbieter von Wartung und Komponenten für in vorhergehenden Jahren installierte Mautprojekte bleiben wird.
- Die Planung für das Segment Services, System Extensions, Components Sales der schwedischen Gesellschaft basiert auf der laufenden Wartung für bestehende Projekte in Australien und Südamerika sowie auf Kundenbestellungen von Komponenten für beispielsweise Transurban, Interlink und QML in Australien sowie Ziraat, Türkei, und verschiedene Kunden in Spanien, Dänemark, U.K. und Südafrika.
- 4 Detailplanungsjahre
- 13,2 % (2006/07: 13,0 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4 % (2006/07: 4 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt.

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen im Bereich der Verkehrsleittechnik, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 Jahre abgeschrieben werden. Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2007/08 auf 14,8 Mio. EUR (2006/07: 16,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2007/08 waren 5,4 Mio. EUR davon (2006/07: 5,9 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 9,4 Mio. EUR (2006/07: 10,5 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

Das sonstige immaterielle Anlagevermögen wird linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben (Konzessionen und Rechte 5 bis 30 Jahre, Rechte an Computersoftware 4 bis 10 Jahre).

13 Anteile an assoziierten Unternehmen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen entwickelten sich wie folgt:

	2007/08	2006/07
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	254	0
Erwerb		387
Abgang	-203	0
Anteil am Gewinn/Verlust (nach Steuern)	-51	-133
Buchwert zum 31. März des Berichtsjahres	0	254

Die Anteile an assoziierten Unternehmen betrafen eine Beteiligung an der ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien. Der Konzern hielt bis Dezember 2007 50 % der Anteile. Im Dezember 2007 hat der Konzern die restlichen 50 % der Anteile an der Gesellschaft übernommen (siehe Note 28).

14 Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2007/08	2006/07
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	3.405	3.619
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	8.895	0
	12.300	3.619

Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2006	3.817	0	3.817
Zugänge	0	4	4
Abgänge	-126	0	-126
Veränderung des Marktwertes	-76	0	-76
Buchwert zum 31. März 2007	3.615	4	3.619
Zugänge	549	0	549
Abgänge	-724	0	-724
Veränderung des Marktwertes	-38	0	-38
Buchwert zum 31. März 2008	3.401	4	3.405

Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2006	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des Marktwertes	0	0	0
Buchwert zum 31. März 2007	0	0	0
Zugänge	30.000	0	30.000
Abgänge	-20.074	0	-20.074
Veränderung des Marktwertes	-1.031	0	-1.031
Buchwert zum 31. März 2008	8.895	0	8.895

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2008 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Die Bewertung der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere erfolgt zu aktuellen Marktwerten, nicht realisierte Kursgewinne und -verluste sind im Eigenkapital als separater Posten ausgewiesen (siehe Erläuterung 20).

Zum 31. März 2008 betreffen als zur Veräußerung verfügbare klassifizierte sonstige Beteiligungen eine 12,5 % Beteiligung an der ATC Austrian Technology Corporation GmbH, Wien.

15 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2007/08	2006/07
LKW-Mautsystem Tschechische Republik (Phase I)	37.462	81.693
LKW-Mautsystem Tschechische Republik (Phase II)	17.543	0
	55.005	81.693

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig), die vom tschechischen Verkehrsministerium für die Einführung von Phase I und Phase II des tschechischen LKW-Mautsystems geschuldet werden. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Forderungen wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Verwendung eines Zinssatzes von 5,00 % (für den Teil, der über externe Kredite finanziert wurde) und eines Zinssatzes für alternative Investments von 2,89 % (für den Teil, der intern aus den Zahlungsströmen des Konzerns finanziert wurde) abgezinst. Die Zeitwerte entsprechen demnach in etwa den Buchwerten.

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

	2007/08	2006/07
Bis zu 1 Jahr	0	0
Zwischen 1 und 2 Jahren	50.733	51.987
Zwischen 2 und 3 Jahren	7.476	34.658
	58.209	86.645

Die langfristigen Forderungen in Höhe von TEUR 55.005 (2006/07: TEUR 81.684) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

16 Vorräte.

	2007/08	2006/07
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	7.023	7.856
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	13.614	5.294
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	5.097	6.750
	25.734	19.900

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die bei den Vorräten vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 5.652 (2006/07: TEUR 3.851).

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2007/08	2006/07
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Wertberichtigungen	118.721	63.964
Von Kunden für Fertigungsaufträge geschuldeter Bruttobetrag	5.561	6.405
Geleistete Anzahlungen	2.074	513
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	4.361	2.109
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	5.120	4.469
	135.837	77.460

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2007/08	2006/07
Stand am 31. März des Vorjahres	280	1.586
Zuführung	1.147	53
Verbrauch	0	-949
Auflösung	-192	-410
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	1.235	280

Fälligkeitsstruktur der Lieferforderungen:

	2007/08	2006/07
Noch nicht fällig	107.408	55.678
Überfällig, aber nicht wertgemindert		
bis zu 60 Tage	996	2.364
über 60 Tage	10.317	5.922
	118.721	63.964

Die Zeitwerte sowie die Bruttocashflows im nächsten Geschäftsjahr entsprechen in etwa den Buchwerten. Es besteht keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung von Phase I und Phase II des tschechischen LKW-Mautsystems in Höhe von TEUR 64.244 (2006/07: TEUR 28.448) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 16.911 (2006/07: TEUR 10.773) werden vom tschechischen Verkehrsministerium geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 64.244 (2006/07: TEUR 54.760) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

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

	2007/08	2006/07
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	5.561	6.405
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	5.561	6.405

18 Liquide Mittel.

	2007/08	2006/07
Kassa	9	38
Guthaben bei Kreditinstituten	47.419	20.145
	47.429	20.183

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

19 Grundkapital.

	2007/08	2006/07
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	12.200	10.000

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 12.200.000. Das Grundkapital ist vollständig einbezahlt. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 12.200.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

Die Gesellschaft hat im Rahmen des im Juni 2007 erfolgten Börsenganges 2.200.000 Stück neue Aktien zum Emissionspreis von 32 EUR je Aktie ausgegeben.

20 Nicht realisierte Gewinne/Verluste aus Wertpapieren.

	2007/08	2006/07
Stand am 31. März des Vorjahres	-114	-57
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgswirksam erfasste Gewinne (Verluste)	-52	1
Nicht realisierte Gewinne/(Verluste) in der laufenden Periode	-1.091	-77
Gewinnsteuern auf nicht realisierte Gewinne/Verluste (Erläuterung 22)	286	20
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	-971	-114

21 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	2007/08	2006/07
Kurzfristig		
Kurzfristige Kredite	11.238	17.368
Kredite für Projektfinanzierung	6.144	3.060
Sonstige	0	1.696
	17.382	22.124
Langfristig		
Kredite für Projektfinanzierung	9.830	9.179
Sonstige	751	1.343
	10.581	10.522
Summe	27.963	32.646

Die Restlaufzeiten der langfristigen Verbindlichkeiten betragen mehr als 1 Jahr und weniger als 5 Jahre. Die Zeitwerte und die Bruttocashflows der langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2007/08	2006/07
Buchwert	10.581	10.522
Zeitwert	9.787	10.269
Bruttocashflows		
Bis zu 1 Jahr	0	0
Zwischen 1 und 2 Jahren	10.852	6.412
Zwischen 2 und 3 Jahren	0	5.249
	10.852	11.661

Der Zeitwert und die Bruttocashflows der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten entsprechen in etwa den Buchwerten. Die Verzinsung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2007/08	2006/07
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	557	420
Variabel verzinst	27.406	32.226
	27.963	32.646
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kurzfristige Kredite	4,95–5,64 %	3,75–5,25 %
Kredite für Projektfinanzierung	5,38–6,25 %	4,80 %
Sonstige	2,00–8,75 %	1,62–3,85 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden sonstige langfristige Vermögenswerte in Höhe von TEUR 55.005 (2006/07: TEUR 81.684), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 64.244 (2006/07: TEUR 54.760) sowie Wertpapiere in Höhe von TEUR 3.401 (2006/07: TEUR 3.615) verpfändet. Für einen Exportförderungskredit wurde ein Wechsel in Höhe von TEUR 1.425 (2006/07: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2007/08	2006/07
Latente Steueransprüche – Forderung an Gruppenträger	2.399	1.281
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	4.881	7.379
	7.280	8.660
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeit gegenüber Gruppenträger	1.608	1.150
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	447	1.316
	2.055	2.466
Summe	5.226	6.194

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 keine steuerliche Verlustvorträge (2006/07: 0,1 Mio. EUR) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert.

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

	31. März 2006	Änderung des Konsolidierungskreises	Aufwand/ (Ertrag) in der GuV	über Eigenkapital verrechnet	Währungs-umrechnungs-differenzen	31. März 2007
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	6.855	0	-2.741	0	0	4.114
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.091	0	-83	0	-1	1.007
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	661	0	2.864	20	-6	3.539
	8.608	0	40	20	-7	8.660
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0
Sonstige (passive Abgrenzungen)	839	889	745	0	-7	2.466
	839	889	745	0	-7	2.466
Veränderung gesamt	7.769	-889	-705	20	0	6.194

	31. März 2007	Änderung des Konsolidierungskreises	Aufwand/ (Ertrag) in der GuV	über Eigenkapital verrechnet	Währungs-umrechnungs-differenzen	31. März 2008
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	4.114	0	-1.901	0	0	2.213
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.007	0	-33	0	6	980
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	0	0	13	0	1	14
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	3.539	1	-4	286	253	4.074
	8.660	0	-1.925	286	260	7.280
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.466	0	-317	0	-94	2.055
	2.466	0	-317	0	-94	2.055
Veränderung gesamt	6.194	1	-1.608	286	354	5.226

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2007/08	2006/07
Anwartschaften auf Abfertigung	5.001	5.305
Ansprüche für Altersvorsorge	9.088	9.247
	14.089	14.552

Anwartschaften auf Abfertigung

Die Verpflichtung zur Bildung einer Abfertigungsrückstellung basiert auf dem entsprechenden Arbeitsrecht.

Ansprüche für Altersvorsorge

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen ausschließlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 5).

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung und der Pensionsverpflichtungen wurde ein Zinssatz von 5,25 % (2006/07: 5,0 %), für die Gehaltssteigerungen ein Prozentsatz von 3 % (2006/07: 2,5 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 1999-P von Pagler & Pagler zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden mit 2–3 % (2006/07: 2–3 %) angesetzt.

Folgende Beträge sind in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwendungen für Abfertigungen ausgewiesen:

	2007/08	2006/07
Laufender Dienstzeitaufwand	177	208
Zinsaufwand	280	291
Versicherungstechnische Verluste	41	26
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	498	525
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	5.305	5.979
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	498	525
Zahlungen	-802	-1.199
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	5.001	5.305
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	5.949	6.072
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-948	-767
Bilanzansatz	5.001	5.305

Folgende Beträge sind in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwendungen für Altersvorsorge ausgewiesen:

	2007/08	2006/07
Laufender Dienstzeitaufwand	0	0
Zinsaufwand	474	631
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	474	631
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	9.247	9.236
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	474	631
Zahlungen	-633	-620
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	9.088	9.247
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	9.558	9.792
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-470	-545
Bilanzansatz	9.088	9.247

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2007/08	2006/07
LKW-Mautsystem Tschechische Republik (Phase I)	17.796	26.550
LKW-Mautsystem Tschechische Republik (Phase II)	8.274	0
Sonstige	80	335
	26.150	26.885

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 26.070 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmern für die Errichtung des tschechischen LKW-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Diese langfristigen Verbindlichkeiten wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Anwendung von Abzinsungssätzen diskontiert, die jenen Zinssätzen entsprechen, die bei der Diskontierung der langfristigen Forderungen aus dem tschechischen LKW-Mautprojekt verwendet wurden (siehe Erläuterung 15). Die Zeitwerte entsprechen demnach in etwa den Buchwerten.

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

	2007/08	2006/07
Bis zu 1 Jahr	0	0
Zwischen 1 und 2 Jahren	22.532	13.050
Zwischen 2 und 3 Jahren	4.647	14.914
	27.179	27.964

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2007/08	2006/07
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	4.625	16.294
Erhaltene Anzahlungen	2.368	1.536
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	8.606	8.168
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	5.459	4.068
Sonstige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	8.428	12.182
	29.486	42.248

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2007/08	2006/07
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-3.392	-2.555
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	8.017	18.849
	4.625	16.294

26 Rückstellungen.

	2007/08	2006/07
Langfristige Rückstellungen	1.694	1.684
Kurzfristige Rückstellungen	18.250	15.462
	19.944	17.146

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2006	Änderung des Konsolidierungskreises	Verwendung/ Auflösung	Zuführung	Währungs-umrechnungs-differenzen	31. März 2007
Jubiläumsgeldverpflichtungen	620	0	-173	10	0	457
Kosten für die Stilllegung und die Nachsorge	1.176	0	-46	0	0	1.130
Sonstige	0	97	0	0	0	97
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.796	97	-219	10	0	1.684
Garantien	3.711	0	-331	762	23	4.165
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	793	0	-793	881	0	881
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	5	0	0	2.856	20	2.881
Sonstige	2.714	0	-1.417	6.236	2	7.535
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	7.223	0	-2.541	10.735	45	15.462
Summe	9.019	97	-2.760	10.745	45	17.146

	31. März 2007	Änderung des Konsolidierungs- kreises	Verwendung/ Auflösung	Zuführung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2008
Jubiläumsgeldverpflichtungen	457	20	-40	27	0	464
Kosten für die Stilllegung und die Nachsorge	1.130	0	0	0	0	1.130
Sonstige	97	0	-0	0	2	99
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.684	20	-40	27	2	1.694
Garantien	4.165	0	-941	913	-8	4.128
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	881	0	-273	302	0	910
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	2.881	0	-2.881	6.415	473	6.888
Sonstige	7.535	10	-5.021	3.696	104	6.324
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	15.462	10	-9.117	11.326	568	18.250
Summe	17.146	30	-9.157	11.353	570	19.944

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 5,25 % (2006/07: 5,0 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 1999-P von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 3 % (2006/07: 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 Gewährleistungsansprüche 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 Rückstellungsbetrages berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Gewährleistungsansprüche gestellt werden.

Die Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten wurde aufgrund der am Stichtag bekannten Verluste aus noch nicht abgerechneten Fertigungsaufträgen gebildet.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Provisionen und Prämien, ausstehende Gutschriften, Kundenskonti sowie Rechts- und Beratungskosten.

27 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und Finanzverbindlichkeiten.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus den Großprojekten im Bereich „Traffic Control“. Die sonstigen Haftungsverhältnisse betreffen Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bankgarantien, Performance- und Bid-Bonds, Bürgschaften und Garantieübernahmen gegenüber Dritten für Tochterunternehmen. Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2007/08	2006/07
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
City Highway Santiago	860	15.358
City Highway Sydney und Melbourne	2.377	7.901
LKW-Mautsystem Österreich	12.500	12.500
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	48.899	89.424
Mautprojekt Neuseeland	2.101	0
Sonstige	4.306	4.658
	71.043	129.841
Bankgarantien	3.290	12.179
Bürgschaften	25	30
	74.359	142.050

Im Geschäftsjahr 2006/07 erwarb der Konzern 100 % der Anteile an der der DPS Automation S.A., Buenos Aires, Argentinien (in der Folge umfirmiert in Kapsch TrafficCom Argentina S.A.). Der Aktienkaufvertrag enthält einen zusätzlichen variablen Kaufpreisbestandteil („Earn-out-Model“), der auf zukünftigen Umsätzen aus im Besitz der erworbenen Gesellschaft befindlichen Softwarelizenzen innerhalb von fünf Jahren nach Vertragsabschluss basiert. Dieses Eventualentgelt kann noch nicht verlässlich abgeschätzt werden, da die Umsätze der entsprechenden Lizenzen zur Gänze davon abhängen, wie erfolgreich die Konzerngesellschaften bei der Gewinnung weiterer Verträge für Mautsysteme sind.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverträgen:

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

	2007/08	2006/07
Nicht länger als 1 Jahr	4.471	3.836
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	5.370	3.416
Länger als 5 Jahre	2	0
	9.843	7.252

28 Unternehmenszusammenschlüsse.

VTI Industrial (Pty) Ltd, Germiston, Südafrika

Mit Aktienkaufvertrag vom 26. April 2007 erwarb der Konzern 100 % der Anteile an der VTI Industrial (Pty) Ltd, Germiston, Südafrika.

Bezahlter Kaufpreis	209
Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	209
Firmenwert	0

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Immaterielles Vermögen	145	0
Sachanlagen	2	2
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	70	70
Liquide Mittel	46	46
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-54	-54
Erworbenes Nettovermögen	209	64

Das erworbene Unternehmen in Südafrika trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 1. Mai 2007 bis 31. März 2008 TEUR 52 und zum Konzernergebnis TEUR 21 bei. Hätte der Erwerb am 1. April 2007 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Änderung der Umsatzerlöse oder des Gewinns des Konzerns bewirkt.

ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien

Mit Abtretungsvertrag vom 5. Dezember 2007 erwarb der Konzern weitere 50 % der Anteile der ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien, die bisher ein assoziiertes Unternehmen war (siehe Note 13). Der Konzern besitzt nun 100 % der Anteile.

Bezahlter Kaufpreis (inklusive historische Gründungskosten von TEUR 388)	488
Marktwert des erworbenen Nettovermögens	488
Firmenwert	0

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Immaterielles Vermögen	453	371
Sachanlagen	18	18
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	294	294
Liquide Mittel	65	65
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-343	-343
Erworbenes Nettovermögen	488	406

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 1. Jänner 2008 bis 31. März 2008 TEUR 118 und zum Konzernergebnis TEUR -467 bei. Hätte der Erwerb am 1. April 2007 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Änderung der Umsatzerlöse oder des Gewinns des Konzerns bewirkt.

29 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Folgende Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2007/08 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 599 (2006/07: TEUR 157), wobei TEUR 318 als einmalige Verrechnung für Zusatzleistungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Umsetzung des Börsengangs der Kapsch TrafficCom AG angefallen sind. Zudem stellt die Gesellschaft dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 11 (2006/07: TEUR 10) in Rechnung.

Im August 2003 gab die Gesellschaft eine Parental Guarantee gegenüber der Konzerngesellschaft Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, in Höhe von 11,1 Mio. EUR ab. Im Dezember 2005 gab die Gesellschaft eine Parental Guarantee gegenüber FöreningsSparbanken AB, Stockholm, Schweden, zugunsten der Konzerngesellschaft Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, in Höhe von 19,1 Mio. EUR ab. Die jährliche Gebühr für die Übernahme der Haftung beträgt 0,5 % des garantierten Betrages. Die im Konzern dafür angefallenen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 96 (2006/07: TEUR 96).

Im Jänner 2007 gab die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH eine unbedingte und unwiderrufliche Zahlungsgarantie bei erster Aufforderung bis zu einem Maximalbetrag von 40 Mio. EUR betreffend die Zahlungsverpflichtungen der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s.r.o. Prag, ab, die aus Kredit- und Garantiefazilitätenverträgen resultieren, welche von der Ceskoslovenska Obchodni Banka A.S., Prag, der Bank Austria AG, Wien, und der Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wien, für die Lieferung und den Betrieb des tschechischen LKW-Mautsystems eingeräumt wurden. Die jährliche Gebühr für die Übernahme der Haftung be-

trägt 0,5 % des garantierten Betrages. Die im Konzern dafür angefallenen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 209 (2006/07: TEUR 0).

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe, bei der auch die österreichischen Tochtergesellschaften dieses Konzerns Mitglieder sind. Dementsprechend sind alle steuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahe stehenden Unternehmen zu betrachten (siehe Erläuterung 9 und 22).

Kapsch Aktiengesellschaft, Wien

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Dienstleistungen im Bereich Rechtsberatung. Beim Konzern hierfür angefallene Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 0 (2006/07: TEUR 10).

Im Zusammenhang mit der Verwendung der KAPSCH-Handelsmarke und des Logos stellt die Gesellschaft dem Konzern Lizenzgebühren in Rechnung. Die Lizenzgebühr beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten, wobei die jährliche Mindestgebühr TEUR 250 beträgt. Die im Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 750 (2006/07: TEUR 924).

Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten werden zentral von der Kapsch Aktiengesellschaft für alle Konzerngesellschaften durchgeführt. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2007/08 zugeordneten Kosten betragen TEUR 447 (2006/07: TEUR 541).

Weiters stellte die Gesellschaft dem Konzern Management- und Beratungsleistungen (einschließlich Kosten für den Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, Georg Kapsch, und Kosten für Beratungsleistungen bestimmter Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft) in Rechnung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 1.257 (2006/07: TEUR 874), wobei TEUR 382 als einmalige Verrechnung für Zusatzleistungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Umsetzung des Börsegangs der Kapsch TrafficCom AG angefallen sind.

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2007/08 zugeordneten Kosten betragen TEUR 253 (2006/07: TEUR 175).

Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung). Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 786 (2006/07: TEUR 606).

Kapsch Financial Services GmbH, Wien

Die Gesellschaft vermietet Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) an den Konzern und erbringt Call-Center-Dienstleistungen und IT-Support. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten beliefen sich im Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 1.643 (2006/07: TEUR 1.487).

Kapsch BusinessCom AG, Wien

Im Auftrag der Kapsch TrafficCom AG, Wien, erbringt die Gesellschaft Wartungsleistungen für das Projekt „LKW-Mautsystem Österreich“. Die beim Konzern hierfür angefallenen Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 1.999 (2006/07: TEUR 1.622).

Die Gesellschaft lieferte Hardware (vor allem IT-Ausstattung) und erbrachte sonstige Dienstleistungen für das Projekt „LKW-Mautsystem Tschechische Republik“. Die beim Konzern hierfür angefallenen Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 496 (2006/07: TEUR 3.741).

Weiters erbringt die Gesellschaft im Auftrag der Kapsch TrafficCom AG, Wien, Wartungsleistungen an die Österreichischen Bundesbahnen. Die beim Konzern hierfür angefallenen Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 59 (2006/07: TEUR 412).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 192 (2006/07: TEUR 0) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 180 (2006/07: TEUR 0).

Der Konzern stellt der Gesellschaft Beratungsleistungen, vor allem für Public Relations, in Rechnung. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 60 (2006/07: TEUR 56).

Im Geschäftsjahr 2007/08 übertrug der Konzern das Projekt NMC an die Gesellschaft. Die dem Konzern daraus zufließenden Erträge beliefen sich auf TEUR 216.

Die Kapsch Components KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik. Vom Konzern hierfür erzielte Erträge betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 100 (2006/07: TEUR 107).

Kapsch CarrierCom AG, Wien

Die Gesellschaft erbrachte Errichtungs- und sonstige Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem „LKW-Mautsystem Österreich“. Die beim Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2007/08 betragen TEUR 0 (2006/07: TEUR 379).

Weiters erbrachte die Gesellschaft Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem „LKW-Mautsystem Tschechische Republik“. Die beim Konzern hierfür angefallenen Kosten betragen im Geschäftsjahr 2007/08 TEUR 0 (2006/07: TEUR 176).

Der Konzern erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Public Relations. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 83 (2006/07: TEUR 77).

Die Gesellschaft erbrachte Support-Dienstleistungen betreffend das Buchhaltungssystem „Navision“ an den Konzern. Die beim Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2007/08 betragen TEUR 0 (2006/07: TEUR 53).

Die Kapsch Components KG erbringt Dienstleistungen im Bereich Logistik an die Gesellschaft. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 1.102 (2006/07: TEUR 1.254).

Die Kapsch Components KG produziert verschiedene Bauteile für die Gesellschaft. Die vom Konzern für den Verkauf dieser Bauteile erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 711 (2006/07: TEUR 3.555).

Im Jänner 2007 gab die Kapsch CarrierCom AG eine unbedingte und unwiderrufliche Zahlungsgarantie bei erster Aufforderung bis zu einem Maximalbetrag von 9 Mio EUR betreffend die Zahlungsverpflichtungen der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, ab, die aus Kredit- und Garantiefazilitätenverträgen resultieren, welche von der Ceskoslovenska Obchodni Banka A.S., Prag, der Bank Austria Creditanstalt AG, Wien, und der Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wien, für die Lieferung und den Betrieb des tschechischen LKW-Mautsystems eingeräumt worden waren. Die jährliche Gebühr für die Übernahme der Haftung beträgt 1,5 % des garantierten Betrages. Der erste Teil der entsprechenden Kredit- und Garantiefazilitäten wurde Ende März 2007 gezogen. Die beim Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2007/08 betragen TEUR 135 (2006/07: TEUR 6).

Kapsch s r.o., Prag

Die Gesellschaft unterstützte den Konzern im Ausschreibungsverfahren für das LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik (vor allem in Bezug auf Werbeaktivitäten und Beratungsleistungen). Die beim Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2007/08 betragen insgesamt TEUR 0 (2006/07: TEUR 103).

Die Gesellschaft erbrachte weitere Beratungsleistungen für den Konzern. Die beim Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2007/08 betragen TEUR 0 (2006/07: TEUR 5).

Kapsch Consulting GmbH, Wien

Mit der Gesellschaft konnte im Geschäftsjahr 2007/08 eine Einigung über den Verzicht auf ein etwaiges Erfolgshonorar für die Vermittlung eines Mautprojektes in Argentinien in Form einer einmaligen Abschlagszahlung in Höhe von TEUR 400 (2006/07: TEUR 0) erreicht werden.

Kapsch Immobilien GmbH, Wien

Die Geschäftsführer der Kapsch Immobilien GmbH sind Mitglieder des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG.

Im Jahr 1997 trat die Kapsch Components KG als Mieter in einen Rahmenmietvertrag mit der Kapsch Immobilien GmbH als Vermieter betreffend die Geschäftsräume in Wagenseilgasse 1, Wien, Österreich, als Nachfolger des ursprünglichen Mieters Kapsch Aktiengesellschaft ein. Der Rahmenmietvertrag wurde weder von der Kapsch Components KG noch von der Kapsch Immobilien GmbH unterzeichnet, dennoch betrachten die Parteien die grundlegendsten, im Rahmenmietvertrag enthaltenen Bestimmungen als für sie verbindlich. Der Rahmenvertrag wurde ordnungsgemäß gekündigt und endet am 31. Dezember 2008. Die verschiedenen Teile des Betriebsgebäudes werden von der Kapsch Components KG innerhalb des Konzerns sowie an verbundene Gesellschaften untervermietet.

Die beim Konzern aus diesem Vertrag angefallenen Mietaufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2007/08 auf TEUR 1.181 (2006/07: TEUR 1.129).

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Geschäftsjahr 2007/08 beliefen sich insgesamt auf TEUR 379 (2006/07: TEUR 505).

Die Dienstleistungen werden üblicherweise mit verbundenen Parteien auf einer Kostenaufschlagsbasis ausgehandelt. Waren werden gemäß den Preislisten ge- und verkauft, die für Dritte gelten.

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Dr. Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen zu den jeweiligen Bilanzstichtagen:

	31. März 2008	31. März 2007
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	379	406
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	522	3.635
Verbundene Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	444	586
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	466	4.710
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	12	12

30 Aufgegebene Geschäftsbereiche.

Mit Wirkung zum 8. März 2007 veräußerte der Konzern sein Bahnkommunikationsgeschäft, das vor allem mobile Führerstandfunksysteme und verwandte, auf GSM-R-Technologie basierende Anwendungen umfasste (Verkauf an Funkwerk Systems Austria GmbH, Wien, im Wege eines Asset-Deals). Die Aktivitäten in diesem Geschäftsbereich waren Teil des Segments „Services, System Extensions, Components Sales“.

Infolge des Verkaufs wendete der Konzern IFRS 5 an.

a) Analyse des Ergebnisses der aufgegebenen Geschäftsbereiche

	2007/08	2006/07
Umsatzerlöse	0	7.071
Aufwendungen	0	-9.381
Verlust aus aufgegebenen Geschäftsbereichen – vor und nach Steuern	0	-2.311

b) Zahlungsströme aus aufgegebenen Geschäftsbereichen

	2007/08	2006/07
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	0	-2.318
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen	0	197
Veränderungen des Umlaufvermögens:		
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	1.441	1.294
Zunahme/Abnahme der Vorräte	0	485
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten	-122	-1.613
Zunahme/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	-1.061	-12
	258	154
Zinseinnahmen	0	66
Zinsausgaben	0	-90
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	252	-1.991
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Ankauf von Sachanlagen	0	-65
Einnahmen aus dem Verkauf von Vermögenswerten	0	1.510
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	0	1.445
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Zunahme/Abnahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-700	-467
Zunahme/Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	-467	233
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit – aufgegebene Geschäftsbereiche	-1.167	-233
Nettogeldfluss aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-909	-779

31 Ergebnis je Aktie.

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Gewinns der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres 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 2008 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien

	2007/08	2006/07
Fortgeführte Geschäftsbereiche:		
Den Anteilseignern zurechenbarer Periodengewinn der Gesellschaft (in EUR) ¹	30.412.759	20.438.871
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	11.683.060	10.000.000
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR je Aktie)	2,60	2,04
Aufgegebene Geschäftsbereiche:		
Den Anteilseignern zuordenbarer Periodenverlust der Gesellschaft (in EUR)	0	-2.311.032
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	11.683.060	10.000.000
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR je Aktie)	0	-0,23

¹ Den Minderheiten zurechenbare Verluste in den betrachteten Geschäftsperioden beziehen sich ausschließlich auf die fortgeführten Geschäftsbereiche.

32 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Kapsch TrafficCom AG und die italienische Busi Impianti Gruppe haben am 15. Mai 2008 ihre Zusammenarbeit bekanntgegeben. Die beiden Firmen gründen im Rahmen eines Joint Ventures das Unternehmen Kapsch-Busi S.p.A. mit Sitz in Bologna. Das neue Unternehmen wird sich auf den italienischen Verkehrstelematikmarkt im städtischen Bereich fokussieren. Busi Impianti gliedert die betroffene Business Unit einschließlich einer Gruppe von rund 10 Mitarbeitern aus, Kapsch TrafficCom ergänzt das Team durch eigene Mitarbeiter. Kapsch TrafficCom wird einen Anteil von 67 % am Joint Venture halten.

33 Zusatzangaben.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Konsolidierungskreis“ angeführt. Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien, hält mit Ausnahme der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, der Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, der Kapsch Telematic Services SK s.r.o., Bratislava, und der Kapsch Telematic Services GmbH, Berlin, direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Hinsichtlich der Zusatzangaben gemäß § 265 (2) 1 UGB für die Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, die Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, die Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, und die Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, der Kapsch Telematic Services SK s.r.o., Bratislava, und der Kapsch Telematic Services GmbH, Berlin, wurde die Schutzklausel gemäß § 265 (3) UGB in Anspruch genommen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2007/08 setzte sich aus 716 Angestellten und 75 Arbeitern zusammen (2006/07: 606 Angestellte und 121 Arbeiter).

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Die Aufwendungen für den Vorstandsvorsitzenden sind unter anderem in der Weiterverrechnung von Management- und Beratungsleistungen der Kapsch Aktiengesellschaft (siehe Erläuterung 29) enthalten. Hinsichtlich der gesamten Vergütungen des anderen Vorstandsmitglieds wird die Schutzklausel des § 266 Z 7 UGB in Anspruch genommen.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden keine Aufsichtsratsvergütungen bezahlt.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Im Geschäftsjahr 2007/08 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Georg Kapsch (Vorsitzender)

Ing. Erwin Toplak

Im Geschäftsjahr 2007/08 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Dr. Franz Semmernegg (Vorsitzender)

Dr. Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)

Mag. Elisabeth Kapsch

Vom Betriebsrat entsandt:

Ing. Christian Windisch

Dipl.-Ing. Werner Dreschl

Zur Veröffentlichung genehmigt:

Wien, am 16. Mai 2008



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes

Bestätigungsvermerk.

Bericht zum Konzernabschluss.

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. April 2007 bis 31. März 2008 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. März 2008, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. März 2008 endende Geschäftsjahr sowie eine Zusammenfassung der wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und sonstige Anhangangaben.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung eines Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen, sei es aufgrund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler, ist; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers, unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es aufgrund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzungen berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung eines Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch, um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2008 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. April 2007 bis 31. März 2008 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Bericht zum Konzernlagebericht.

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken.


Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Wien, 16. Mai 2008

PwC INTER-TREUHAND GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und
Steuerberatungsgesellschaft

gez:

Mag. Dr. Aslan Milla
Wirtschaftsprüfer



Fußball spielen lernt man am besten auf der Straße. Für die besten Spielbedingungen sorgen in Zukunft wir.

In Innenstädten und Wohngebieten den Verkehr spürbar zu reduzieren, muss zu den größten politischen Bestrebungen zählen. Kapsch TrafficCom unterstützt Kommunen konsequent dabei, durch geeignete Maßnahmen den Ausbau von Park & Ride-Plätzen sowie des öffentlichen Verkehrswesens zu fördern.



Adressen der Leitgesellschaften.



Österreich

Kapsch TrafficCom AG (Konzernzentrale)

Wagenseilgasse 1
1120 Wien
Tel: +43 (0)50 811 0
Fax: +43 (0)50 811 2109
E-Mail: ktc.office@kapsch.net
www.kapsch.net

Kapsch Telematic Services GmbH
Wagenseilgasse 1
1120 Wien
Tel: +43 (0)50 811 2951
Fax: +43 (0)50 811 2959
E-Mail: ktc.office@kapsch.net
www.kapsch.net

Kapsch Components KG
Wagenseilgasse 1
1120 Wien
Tel: +43 (0)50 811 4195
Fax: +43 (0)50 811 4190
E-Mail: kcomp.office@kapsch.net
www.kapsch.net



Argentinien

Kapsch TrafficCom Argentina S.A.
Juana Azurduy 2440 1° piso
C1429BZJ Buenos Aires
Tel: +54 11 4703 5500
Fax: +54 11 4703 4777
E-Mail: fernando.agostino@kapsch.com.ar



Australien

Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd.
Level 10
636 St. Kilda Road
Melbourne VIC 3004
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
E-Mail: jan.svedevall@kapsch.com.au



Chile

Kapsch TrafficCom Chile S.A.
Avenida del Parque 4161
Oficina 202
Ciudad Empresarial
8580675 Huechuraba
Santiago de Chile
Tel: +56 2 795 1200
Fax: +56 2 465 9742
E-Mail: koichi.imamura@kapsch.cl



Deutschland

Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland
Friedrichstraße 171
10117 Berlin
Tel: +49 30 46999 3476
Fax: +49 30 46999 3477
www.kapsch.net



Frankreich

Kapsch TrafficCom France SAS
30-32 Boulevard de Sébastopol
75004 Paris
Tel: +33 6 03 48 27 59
Fax: +33 1 44 54 52 34
E-Mail: nathalie.mignon@kapsch.se
www.kapsch.fr



Großbritannien

Kapsch TrafficCom Ltd.
Brookmount House
62-65 Chandos Place
Covent Garden
WC2N 4LP London
Tel: +44 0 207 812 6049
Fax: +44 0 207 812 6001
E-Mail: sharon.kindleysides@kapsch.net



Italien

Kapsch TrafficCom S.r.l.
Via Conca del Naviglio,18
20123 Mailand
Tel: +39 (02) 8982 7365
Fax: +39 (02) 9544 1448
E-Mail: office@kapsch.it
www.kapsch.it



Malaysia

Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd
4th Floor, Tower Block
Syed Kechik Foundation Building
Jalan Kapas, Bangsar
59100 Kuala Lumpur
Tel: +60 3 2092 1161
Fax: +60 3 2092 1163
E-Mail: ctsmsb@po.jaring.my



Neuseeland

Kapsch TrafficCom Limited
PO Box 24440, Manners Street
Visiting address: Apt. 1302,
156 Willis Street,
Wellington
Tel: +64 21 822 469
E-Mail: hakan.wisso@kapsch.se



Russland

Kapsch TrafficCom Russia ooo
105064, Zemlyanoj Val, 9, office 4031-4033
Moskau
Tel: +7 495 967 93 27
Fax: +7 495 967 93 29
E-Mail: michael.weber@kapsch.net



Schweden

Kapsch TrafficCom AB
Bataljonsgatan 10, Box 1063
551 10 Jönköping
Tel: +46 36 290 1500
Fax: +46 36 290 1501
E-Mail: info@kapsch.se
www.kapsch.se



Slowakei

Kapsch TrafficCom SK
Construction & Realization s.r.o.
Karadžičova 8
City Business Center 1
821 08 Bratislava
Tel: +421 2 3366 6800
Fax: +421 2 3366 6801
E-Mail: sylvia.kostalova@kapsch.net

Kapsch Telematic Services SK s.r.o.
Karadžičova 8
City Business Center 1
821 08 Bratislava
Tel: +421 2 3366 6100
E-Mail: kts.sk@kapsch.net



Südafrika

Kapsch TrafficCom SA (Pty) LTD
Helvetia House
Greenvale Road
Wilbart, Germiston 1610
Tel: +27 11 455 2280
Fax: ++27 11 455 2276
E-Mail: brian.tucker@kapsch.co.za



Tschechische Republik

Kapsch TrafficCom
Construction & Realization spol. s r.o.
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8
Tel: +420 225 026 140
Fax: +420 225 026 222
E-Mail: kapsch.praha@kapsch.net

Kapsch Telematic Services spol. s r.o.
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8
Tel: +420 225 026 111
Fax: +420 225 026 222
E-Mail: kts.cz@kapsch.net



Ungarn

Kapsch Telematic Services Kft.
Bocskai út 77-79
H-1113 Budapest
kts.hu@kapsch.net



U.S.A.

Kapsch TrafficCom Inc.
11682 El Camino Real
Suite 200
San Diego, CA 92130

Stand: 31. 03. 2008

Glossar.

ANPR	Automatic number plate recognition – Videobasierte automatische Kennzeichenerkennung
CEN	Comité Européen de Normalisation (European Committee for Standardization) – für die Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Mautsystemen in Europa verantwortlich.
Central system	Zentralsystem
DSRC	Dedicated short-range communication – Mikrowellentechnologie
ETC	Electronic toll collection – elektronische Gebühren-/Mauteinhebung
GHz	Gigahertz – Gigahertz
GNSS	Global navigation satellite system – Globales Satellitennavigationssystem
GPS	Global positioning system – Globales Positionsbestimmungssystem
GPRS	General packet radio service – Allgemeiner paketorientierter Funkdienst
GSM	Global system for mobile communication – Standard für volldigitale Mobilfunknetze
ISO	International organization for standardization – Internationale Organisation für Normung
LAN	Local area network – ein lokales Netz in der Computertechnik
VPS	Vehicle positioning systems – Fahrzeugpositionsbestimmungssysteme
MHz	Megahertz – Megahertz
MLFF	Multi-lane free-flow – mehrspuriger Fließverkehr
OBU	On-board unit (auch „tag“) – fahrzeugseitige Sende- und Empfangseinheit
RUC	Road user charging – Gebühren-/Mauteinhebung
Tag	Siehe OBU
Transceiver	Sende- und Empfangseinheit
Transponder	Sende- und Empfangseinheit
VDC	Vehicle detection and classification – Fahrzeugerkennungs- und Klassifizierungssystem
VR-2	Vehicle registration system – Fahrzeugregistrierungssystem
VDR	Vehicle detection and registration – Fahrzeugerkennungs- und Registrierungssystem
WAN	Wide area network – großräumiges Netz

Finanzkalender.

Finanzkalender	
18. Juni 2008	Ergebnis Wirtschaftsjahr 2007/08
10. Juli 2008	Ordentliche Hauptversammlung
17. Juli 2008	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2007/08
24. Juli 2008	1. Auszahlungstag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2007/08
27. August 2008	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2008/09-Q1 (IAS34)
26. November 2008	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2008/09-Q2 (IAS34)
25. Februar 2009	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2008/09-Q3 (IAS34)
18. Juni 2009	Ergebnis Wirtschaftsjahr 2008/09
10. Juli 2009	Ordentliche Hauptversammlung
17. Juli 2009	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2008/09
24. Juli 2009	1. Auszahlungstag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2008/09

Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 (0)50811 1122
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV

Kennzahlenübersicht 4 Jahre.

Ertragskennzahlen ¹		2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Umsatz	in Mio. EUR	185,7	198,6	116,2	121,9
EBITDA	in Mio. EUR	39,0	30,8	21,0	18,7
EBITDA-Marge	in %	21	16	18	15
EBIT	in Mio. EUR	34,9	26,9	17,3	13,0
EBIT-Marge	in %	19	14	15	11
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	42,8	27,0	17,8	13,5
Ergebnis nach Steuern	in Mio. EUR	32,1	20,3	12,3	14,2
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	2,60	2,04	1,24	1,43
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	-14,8	-39,1	14,4	18,6
Investitionen ⁴ (Capital Expenditure)	in Mio. EUR	4,0	2,3	1,3	3,0
Mitarbeiter jeweils zum Stichtag 31. März		824	774	569	572
Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Road Solutions Projects (RSP)	in Mio. EUR	47,0 (25 %)	105,0 (53 %)	18,7 (16 %)	30,0 (25 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)	in Mio. EUR	128,8 (69 %)	80,6 (41 %)	76,2 (66 %)	78,0 (64 %)
Others (OTH)	in Mio. EUR	10,0 (5 %)	13,0 (7 %)	21,3 (18 %)	13,9 (11 %)
Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Zentral- und Osteuropa (inkl. Österreich)	in Mio. EUR	124,2 (67 %)	157,3 (79 %)	68,4 (59 %)	57,5 (47 %)
Westeuropa	in Mio. EUR	17,6 (9 %)	12,9 (6 %)	18,9 (16 %)	21,2 (17 %)
Amerika	in Mio. EUR	18,8 (10 %)	15,4 (8 %)	9,4 (8 %)	23,8 (20 %)
Sonstige Länder	in Mio. EUR	25,2 (14 %)	13,0 (7 %)	19,5 (17 %)	19,4 (16 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2008	31. März 2007	31. März 2006	31. März 2005
Bilanzsumme	in Mio. EUR	298,4	227,2	131,9	133,5
Eigenkapital ⁵	in Mio. EUR	133,4	45,6	39,1	37,4
Eigenkapitalquote ⁵	in %	45	20	30	28
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)	in Mio. EUR	28,4	-12,5	37,2	29,4
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	161,3	78,2	48,6	47,8

¹ beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche

² Ergebnis je Aktie im Wirtschaftsjahr 2007/08 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 11,7 Mio. Aktien, im Wirtschaftsjahr 2006/07 bezogen auf 10,0 Mio. ausstehende Aktien.

³ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Akquisitionen und Wertpapiere)

⁴ Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Akquisitionen und Wertpapiere)

⁵ inkl. Anteile in Fremdbesitz

Inhaltsverzeichnis.

0 Einleitung

Vision/Mission	10
Das Wirtschaftsjahr 2007/08 im Überblick	12
Kennzahlen im Wirtschaftsjahr 2007/08	13
Finanzkennzahlen im Wirtschaftsjahr 2007/08	14
Highlights des Wirtschaftsjahres 2007/08	15

1 Brief des Vorstandsvorsitzenden

Brief des Vorstandsvorsitzenden	18
---------------------------------------	----

2 Corporate Governance

Unternehmensgeschichte	24
Aktionärsstruktur	25
Vorstand	26
Aufsichtsrat	28
Zusatzinformationen zu den Mitgliedern des Vorstandes/Aufsichtsrates	30
Ausschüsse des Aufsichtsrates	31
Bericht des Aufsichtsrates	32
Corporate Governance Bericht	34
Die Kapsch TrafficCom Aktie	36

3 Das Unternehmen

Marktüberblick	42
Technologie	46
Geschäftsstrategie	50
Wettbewerbsstärken	52
Forschung und Entwicklung	54
Qualität und Innovationen	55
Produkt- und Dienstleistungsportfolio	56
Projekte und Kunden	58
Mitarbeiter	62
Soziale und kulturelle Verantwortung	64

4 Geschäftssegmente

Geschäftssegmente	68
Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	70

5 Konzernlagebericht

Konzernlagebericht	74
--------------------------	----

6 Erklärung der gesetzlichen Vertreter

Erklärung der gesetzlichen Vertreter	86
--	----

7 Konzernabschluss

Konzernabschluss zum 31. März 2008	87
Konzernanhang	92
Erläuterungen zum Konzernabschluss	105

8 Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk	132
---------------------------	-----

9 Services

Adressen der Leitgesellschaften	136
Glossar	137
Finanzkalender	138
Kennzahlenübersicht 4 Jahre	139
Inhaltsverzeichnis	140

Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kapsch TrafficCom AG
Gestaltung und Produktion: Westend United Werbeagentur GmbH
Fotos: Joachim Haslinger
Bildbearbeitung: Rotfilter
Druck: Stiepan Druck

Kapsch TrafficCom ist ein international agierender Anbieter von innovativen Verkehrstelematik-Lösungen. Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert vorrangig elektronische Mautsysteme (electronic toll collection – ETC), insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr (multi-lane free-flow – MLFF), und bietet den technischen und kommerziellen Betrieb dieser Systeme an. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom Verkehrsmanagement-Lösungen mit den Schwerpunkten Verkehrssicherheit und Verkehrsbeeinflussung, elektronische Zutrittskontrollsysteme und Parkraumbewirtschaftung an. Mit weltweit mehr als 140 installierten Mautsystemen in 30 Ländern in Europa, Australien, Lateinamerika, dem asiatisch-pazifischen Raum und in Südafrika mit insgesamt nahezu 12 Millionen OBUs und beinahe 11.000 ausgestatteten Mautspuren (lanes) hat sich Kapsch TrafficCom bei ETC-Systemen unter den weltweiten Marktführern positioniert. Kapsch TrafficCom hat ihren Sitz in Wien, Österreich, und verfügt über Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 20 Ländern.