

Kapsch TrafficCom

# **Jahresbericht 2021/22**

von Kapsch TrafficCom AG  
zum 31. März 2022.

*Lagebericht und Jahresabschluss 2021/22.*

# Inhaltsverzeichnis.

<b>LAGEBERICHT.</b>	<b>JA 3</b>
<b>1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.</b>	<b>JA 3</b>
1.1 Geschäftsverlauf.	JA 3
1.1.1 Wirtschaftliches Umfeld.	JA 3
1.1.2 Marktdefinition.	JA 5
1.1.3 Geschäftsentwicklung 2021/22.	JA 7
1.2 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren.	JA 8
1.2.1 Ertragslage.	JA 8
1.2.2 Vermögenslage.	JA 8
1.2.3 Finanzlage.	JA 9
1.2.4 Nichtfinanzielle Informationen.	JA 9
1.3 Forschung und Entwicklung.	JA 10
<b>2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken.</b>	<b>JA 11</b>
2.1 Ausblick.	JA 11
2.2 Risikobericht.	JA 12
2.2.1 Risikomanagement.	JA 12
2.2.2 Branchenspezifische Risiken.	JA 12
2.2.3 Strategische Risiken.	JA 14
2.2.4 Finanzielle Risiken.	JA 14
2.2.5 Personalrisiko.	JA 15
2.2.6 Rechtliche Risiken.	JA 15
2.2.7 Cyber-Risiken.	JA 16
2.2.8 Chancen.	JA 16
2.2.9 Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation.	JA 16
2.3 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.	JA 17
<b>3 Sonstige Angaben</b>	<b>JA 18</b>
3.1 Angaben zu Kapital-, Anteils-, Stimm- und Kontroll- rechten und damit verbundenen Vereinbarungen.	JA 18
3.2 Corporate-Governance-Bericht.	JA 18
<b>JAHRESABSCHLUSS.</b>	<b>JA 19</b>
<b>Hauptabschlussbestandteile.</b>	<b>JA 19</b>
Bilanz zum 31. März 2022.	JA 19
Gewinn- und Verlustrechnung.	JA 21
<b>Erläuterungen zum Jahresabschluss.</b>	<b>JA 22</b>
A. Allgemeine Grundsätze.	JA 22
B. Konzernverhältnisse.	JA 22
C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.	JA 23
D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz.	JA 25
E. Erläuterungen zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung.	JA 31
F. Sonstige Angaben.	JA 32
<b>ERKLÄRUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER.</b>	<b>JA 34</b>
<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK.</b>	<b>JA 35</b>

# LAGEBERICHT.

## 1 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.

### 1.1 Geschäftsverlauf.

#### 1.1.1 Wirtschaftliches Umfeld.

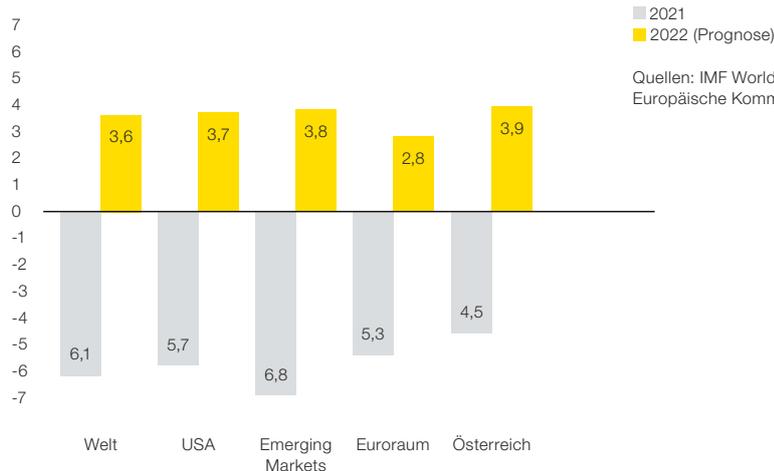
##### Weltwirtschaft.

Die weltweite Konjunktur erholte sich 2021 spürbar von den pandemiebedingten Turbulenzen des Vorjahrs. Trotz anhaltendem Infektionsgeschehen (SARS-CoV-2) verzeichnete die aggregierte Wirtschaftsleistung ein Plus von 6,1 % (Vorjahr: -3,1 %). Zurückzuführen ist dies sowohl auf Fortschritte im gesundheitspolitischen Krisenmanagement als auch auf umfassende fiskal- und geldpolitische Maßnahmenpakete rund um die Welt. Der konjunkturelle Aufschwung spiegelte sich ebenfalls in der Entwicklung des Außenhandels wider: Insgesamt lag das globale Handelsvolumen 2021 beinahe 10 % über dem Vorjahresniveau. Dies ist insofern bemerkenswert, als die Lieferketten in zahlreichen Sektoren nach wie vor unter den Folgen wiederholter Lockdowns leiden. Erschwerend kommt im Februar 2022 der Ausbruch des russischen Angriffskriegs in der Ukraine hinzu, der die globalen Wachstumsaussichten bereits merklich gedämpft hat (2022: +3,6 %) und – je nach weiterem Konfliktverlauf – ein wesentliches Abwärtsrisiko darstellt.

**Globale Wirtschaftsleistung: +6,1 %.**

##### BIP-Wachstum 2021 und 2022.

(in %)



Quellen: IMF World Economic Outlook, Europäische Kommission, IMF, WIFO

##### USA.

Die Wirtschaft in den USA wies 2021 im Industrieländervergleich eine überdurchschnittlich große Dynamik auf. Das Bruttoinlandsprodukt stieg im Jahresvergleich um 5,7 %, angetrieben von einem knapp USD 2 Billionen schweren COVID-19-Nothilfepaket. Bereits in der zweiten Hälfte des Jahres zeichnete sich jedoch eine wirtschaftspolitische Trendwende ab. So erzielte etwa ein zusätzlich geplantes Konjunkturprogramm („Build Back Better“) angesichts stetig steigender Inflationsraten und wachsender Ängste vor einer Überhitzung der Wirtschaft keine Mehrheit im Senat. Gleichzeitig erhöhte sich der Druck auf die US-Notenbank Fed, die lange Zeit vorherrschende extrem expansive Geldpolitik zu straffen. Im März 2022 wurde der Leitzins dann erstmals seit 2018 angehoben. Was den weiteren Konjunkturverlauf in den USA betrifft, so gehen die Wirtschaftsforscher für 2022 von einem Wachstum in Höhe von 3,7 % aus.

**US-Wirtschaft: +5,7 %.**

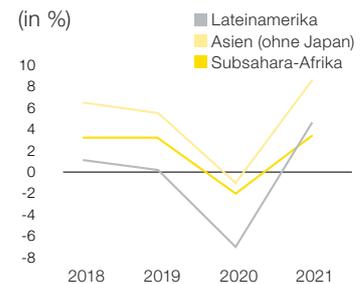
##### Schwellen- und Entwicklungsländer.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern (Emerging Markets) standen die Zeichen 2021 ebenfalls auf Erholung, obwohl die strukturellen Herausforderungen größer und die Kapazitäten zur Krisenbekämpfung begrenzt waren. Insgesamt erhöhte sich ihre Wirtschaftsleistung um 6,8 % (Vorjahr: -2,0 %).

**Wirtschaftsleistung der Schwellen- und Entwicklungsländer: +6,8 %.**

**Asien.** Die aufstrebenden Volkswirtschaften in Asien wurden ihrem Ruf als globale Wachstumstreiber abermals gerecht. Anders als in früheren Jahren ist dies jedoch hauptsächlich den dominierenden Regionalmärkten China (+8,1 %) und Indien (+8,9 %) zu verdanken, wohingegen das Plus in den ASEAN-5-Staaten (Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand und Vietnam) mit 3,4 % hinter den Prognosen zurückblieb. Mit Blick auf 2022 trübt das relativ starke Durchschlagen der Omikron-Welle im Auftaktquartal die – insgesamt dennoch eindeutig positiven – Wachstumsperspektiven für Asien.

**BIP-Wachstum 2018–21.**



**Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) und MENA-Region (Mittlerer Osten, Nordafrika).**

Hier war die Wirtschaftsentwicklung 2021 maßgeblich von der Erholung der Erdölpreise geprägt. Schon im Frühjahr hatten diese wieder das Vorkrisenniveau erreicht, ehe die von Saudi-Arabien und Russland dominierte Allianz OPEC+ den Förderhahn in der zweiten Jahreshälfte schrittweise öffnete. Dies schlug sich entsprechend positiv in den Budget- und Wachstumsszahlen der erdölexportierenden Staaten nieder. Eine Zäsur stellt im ersten Quartal 2022 die militärische Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts dar, dessen ökonomische Folgewirkungen (Anstieg der Energiepreise, Nahrungsmittelknappheit etc.) weit über die nationalen und regionalen Grenzen hinausreichen.

**Lateinamerika und Afrika.** Für das von der Coronakrise anfangs besonders stark gebeutelte Lateinamerika fiel die wirtschaftliche Bilanz zuletzt wieder deutlich erfreulicher aus. Nach einem Plus von 6,8 % im Jahr 2021 (Vorjahr: -7,0 %), angekurbelt von ertragreicheren Rohstoffexporten, wird für 2022 eine Fortsetzung des Wachstumskurses auf moderatem Niveau erwartet. In Subsahara-Afrika entsprach der BIP-Anstieg 2021 mit 4,5 % indes dem Trend, der schon in den Jahren vor Ausbruch der Pandemie zu beobachten war. Dem anhaltenden Expansionspotenzial des Kontinents stehen 2022 wachsende Herausforderungen gegenüber, speziell was die Inflationsentwicklung, die Versorgungssicherheit und die Schuldenproblematik angeht.

**Europa.**

**Europäische Union (EU).** Das rasche Wiedererstarren der internationalen Nachfrage ebnete 2021 auch in Europa den Weg aus der tiefen Rezession des Vorjahrs. In der Europäischen Union erhöhte sich die Gesamtwirtschaftsleistung um 5,4 %. Neben dem expandierenden Außenhandel wurde dieser Aufschwung ebenso von der Erholung des Binnenkonsums und der Dienstleistungsnachfrage getragen. Darüber hinaus kurbelte die Umsetzung der europäischen Aufbau- und Resilienzfazilität die Investitionstätigkeit an. Auf nationaler Ebene zeigte sich dabei jedoch ein differenziertes Bild: Während etwa in Frankreich und Italien das Wachstum bei über 6 % lag, blieb die Dynamik im wirtschaftlich wichtigen Deutschland merklich hinter den Erwartungen zurück. Ausschlaggebend dafür waren vor allem Lieferkettenprobleme und Materialengpässe, die zu erheblichen Verwerfungen in der Industrie führten. 2022 zeichnet sich infolge des Ukrainekriegs eine Verschärfung und Verfestigung dieser Problematik im wirtschaftlich eng verflochtenen Europa ab.

**EU-Wirtschaft: +5,4 %.**

**Euroraum.** Im Euroraum wuchs die Wirtschaft 2021 um 5,3 % (Vorjahr: -6,4 %). Einhergehend mit dem globalen Trend sah sich die Währungsunion im Berichtsjahr mit einer stetig steigenden Inflation konfrontiert, die Anfang 2022 durch die Energie- und Rohstoffpreisentwicklung zusätzlichen Auftrieb erfuhr. Am Ende des ersten Quartals lag die Teuerungsrate bereits bei 7,5 % und somit klar über dem mittelfristigen 2-Prozent-Ziel der Europäischen Zentralbank (EZB). Vor diesem Hintergrund hat die EZB bereits einen Kurswechsel hin zu einer weniger expansiven Geldpolitik eingeläutet und Anleihekäufe gedrosselt. Erste Zinsschritte sind hingegen noch nicht erfolgt, anders als etwa in den USA oder in Großbritannien.

**Mittel-, Ost- und Südosteuropa.** Diese Region kehrte 2021 auf den Konvergenzpfad zurück. Abgesehen vom robusten Konsum trugen anziehende Exporte und Unternehmensinvestitionen maßgeblich dazu bei, dass das regionale Wachstum über jenem im Euroraum lag. So verzeichneten beispielsweise Kroatien, Serbien und Ungarn einen BIP-Anstieg von über 6 %. Gleichzeitig waren engpassbedingte Produktionshemmnisse auch in Teilen dieser Region feststellbar, allen voran in den eng mit der deutschen Industrie verbundenen Märkten Tschechien und Slowakei. Der Krieg in der Ukraine stellt 2022 die Länder in der unmittelbaren Nachbarschaft vor besonders große ökonomische, politische und soziale Herausforderungen.

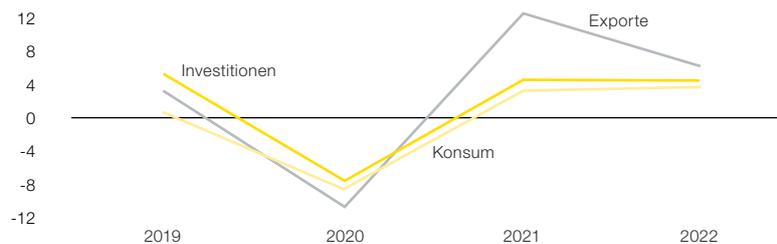
## Österreich.

Für Österreichs Wirtschaft fiel die Gesamtjahresbilanz 2021 mit einem Plus von 4,5 % (Vorjahr: -6,7 %) durchaus positiv aus. Obwohl sowohl das Auftakt- als auch das Schlussquartal von erneuten Lockdown-Phasen geprägt waren, vermeldeten zahlreiche Branchen eine stabilisierte Geschäftsentwicklung. Neben Auf- und Nachholeffekten zeichneten dafür vor allem die auffallend krisenresistente Industrieproduktion, der florierende Export und die durch Prämienanreize begünstigte Investitionstätigkeit der Unternehmen verantwortlich. Auch 2022 könnte die heimische Wirtschaft nach Ansicht der Konjunkturforscher um bis zu 4 % expandieren, wobei die Prognoseunsicherheit angesichts des herausfordernden internationalen Umfelds überdurchschnittlich hoch ist.

**BIP in Österreich: +4,5 %.**

### Export-, Investitions- und Konsumwachstum in Österreich 2019–22.

(in %)



### 1.1.2 Marktdefinition.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für eine nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut und Mautdienste sowie Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

#### Vision und Mission.

Kapsch TrafficCom hat die Mission, innovative Verkehrslösungen für eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Damit soll Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ermöglicht werden, komfortabel, pünktlich, sicher, effizient und mit einer minimalen Umweltbelastung an ihr Ziel zu kommen. Die Vision von Kapsch TrafficCom ist es, die Grenzen der Mobilität zugunsten einer gesunden Welt ohne Staus neu zu definieren.

#### Zielmärkte.

Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Diese unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie) und nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien. Innerhalb des ITS-Markts ist Kapsch TrafficCom auf die Bereiche Maut und Mautdienste sowie Verkehrsmanagement und Demand Management fokussiert.

**Fokus auf Nischenmarkt mit Volumen von EUR 4,6 Mrd. (Jahr 2020).**

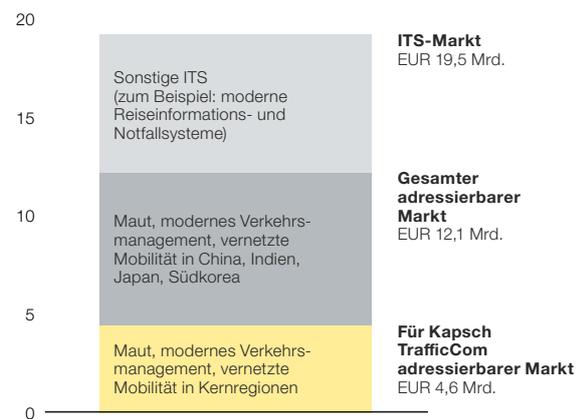
Kernregionen der Geschäftstätigkeit sind Nord-, Mittel- und Südamerika, Europa sowie Ozeanien (Australien und Neuseeland).

#### Adressierbarer Markt.

Der für das Unternehmen adressierbare Markt hatte im Jahr 2020 ein Volumen von EUR 4,6 Mrd. Es wird erwartet, dass der Markt bis 2027 um jährlich durchschnittlich 6,7 % auf EUR 7,2 Mrd. wachsen wird.

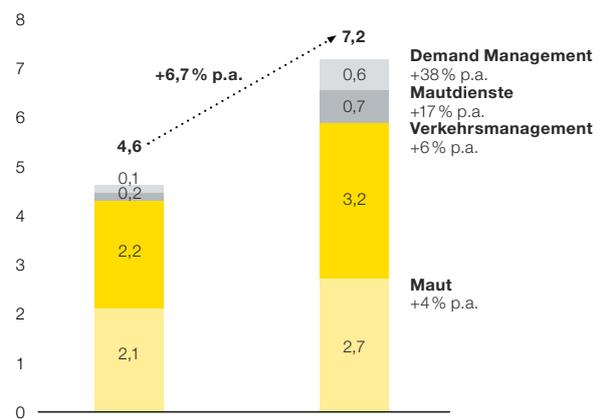
## Adressierbarer Markt 2020.

(in EUR Mrd.)



## Für Kapsch TrafficCom adressierbarer Markt 2020–2027.

(in EUR Mrd.)



## Markttreiber.

Kapsch TrafficCom hat die folgenden Markttreiber identifiziert:

**Umweltschutz.** Das Übereinkommen von Paris ist eine bedeutende weltweite Klimaschutzvereinbarung und wurde im Dezember 2015 auf der Pariser Klimakonferenz geschlossen. Die Europäische Kommission („European Green Deal“) und US-Präsident Biden treiben die Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen voran. Der Straßenverkehr spielt hierbei eine bedeutende Rolle, ist er doch für einen substanziellen Teil der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Sowohl Verkehrsmanagement- als auch Mautlösungen sind anerkannte Werkzeuge zur Einflussnahme auf den Verkehr und die Verkehrsmittel.

**Bedarf nach Verkehrsinfrastruktur und ihrer Erhaltung.** Studien erwarten nicht nur einen Anstieg der Weltbevölkerung, sondern auch mehr Privatfahrzeuge auf den Straßen. Um dem wachsenden Verkehrsvolumen gerecht zu werden, sind steigende Investitionen in Straßenbau und -erhaltung unumgänglich. Diese sind in der Regel äußerst kostspielig. Gleichzeitig wirkt sich der zunehmende Anteil hybrider oder elektrisch betriebener Fahrzeuge negativ auf die Mineralölsteuererträge aus. Folglich kann von einem steigenden Bedarf nach alternativen Finanzierungsmodellen unter Einbindung von Mautlösungen ausgegangen werden.

**Urbanisierung.** Der Anteil der Menschen, die in Städten leben, nimmt zu. Waren es im Jahr 1800 lediglich 2 % der Weltbevölkerung, so lebte im Jahr 2007 erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Ausgehend von einem aktuellen Wert von rund 56 % soll nach Prognosen der Vereinten Nationen der Anteil der Stadtbevölkerung im Jahr 2030 mehr als 60 % und im Jahr 2050 rund 68 % betragen. Gleichzeitig wächst die Weltbevölkerung von aktuell rund 7,9 Milliarden Menschen auf 8,5 Milliarden im Jahr 2030 und 9,7 Milliarden im Jahr 2050. Gerade im urbanen Raum bringt die private und berufliche Mobilität große Herausforderungen mit sich. Schließlich können Häuser nicht beliebig versetzt werden, um Straßen zu erweitern oder gar neu zu bauen. Zudem wächst mit der urbanen Bevölkerung auch das Handelsvolumen, sowohl innerhalb der Stadt wie auch mit Geschäftspartnern außerhalb der Stadt. Da Waren geliefert werden müssen, bringt eine Zunahme der urbanen Bevölkerung tendenziell ein höheres Transportvolumen mit sich.

**Neue Verkehrsmittel und -dienste.** Analysten erwarten, dass sich der urbane Personenverkehr bis 2050 mehr als verdoppeln wird. Autonome Fahrzeuge könnten diesen Trend noch verstärken. Die existierende Straßeninfrastruktur wird diesem Bedarf nicht gerecht werden können. Daraus ergeben sich zwei Konsequenzen: die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und gemeinschaftlicher Transportmittel sowie – wenn nicht entsprechend gegengesteuert wird – umfangreichere Staus. Außerdem wird der Trend hin zu elektrisch angetriebenen Fahrzeugen anhalten. Dies reduziert zwar den unmittelbaren CO<sub>2</sub>-Ausstoß, aber die Feinstaubproblematik bleibt bestehen.

**Vernetzte Mobilität.** Die technologischen Fortschritte beim Austausch von Informationen zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle, V2V), zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I) sowie im Bereich autonomes Fahren sind rasant. Sie erlauben bereits heute immer bessere und umfangreichere Applikationen für besseren Fahrkomfort und höhere Fahrsicherheit. Zudem ermöglichen die neuen Kommunikationswege und die enormen Datenmengen wesentliche Verbesserungen beim Verkehrsmanagement.

**Daten und künstliche Intelligenz.** Offene Daten und offene Schnittstellen ermöglichen umfangreichere und leistungsfähigere Anwendungen. Die vernetzte Mobilität ist eine wichtige Datenquelle. Maschinelles Lernen und künstliche Intelligenz schaffen neue Möglichkeiten bei der Datenanalyse, -simulation, -prognose und -steuerung.

**Datensicherheit.** Durch die Nutzung umfangreicher Datenmengen gewinnt der Schutz personenbezogener Daten und der Umgang mit ihnen an Bedeutung.

**Grundlegende Veränderungen im Geschäftsfeld von Kapsch TrafficCom.** Die oben genannten Markttreiber haben bereits folgende Trends ausgelöst:

- War die ITS-Industrie in der Vergangenheit Hardware-lastig, geht der Trend zunehmend in Richtung Software-Plattformen. Dabei werden vermehrt Modullösungen und Cloud-Anwendungen eine Rolle spielen.
- Angebotene Dienste stellen den Nutzer in den Mittelpunkt und werden in von ihm bevorzugte Plattformen und Geräte integriert.
- Zahlungslösungen werden in die Fahrzeugtechnik integriert und neue Zahlungstechnologien werden auf den Markt kommen.
- Intelligente Verkehrsinfrastruktur kann mit günstigeren Sensoren, Modulen und Verbindungstechnologien realisiert werden. Das spezifische Domain-Wissen und die Notwendigkeit kundenspezifischer Lösungen bleiben allerdings von Bedeutung.
- Neue Lösungen können zügig global ausgerollt werden.

### 1.1.3 Geschäftsentwicklung 2021/22.

Das Geschäftsjahr 2021/22 hat im Wesentlichen das gehalten, was Kapsch TrafficCom im Ausblick des Konzernabschlusses des vorangegangenen Geschäftsjahrs in Aussicht gestellt hat: Der Umsatz hat ein dezentes Wachstum aufgewiesen und das EBIT war wieder positiv. Dennoch gab es eine Reihe berichtenswerter Ereignisse und Entwicklungen.

Nach einer schwierigen Phase ist es Kapsch TrafficCom ab dem ersten Quartal gelungen, eine sichtbare Trendwende einzuläuten. Diese gelang trotz einer verhaltenen Umsatzentwicklung, die primär auf zwei Gründe zurückzuführen war. Zum einen lag das Hauptaugenmerk in Nordamerika nach umfangreichen Restrukturierungsmaßnahmen weiterhin auf der Stabilisierung der Organisation. Zum anderen spürte die Gruppe die **Auswirkungen der COVID-19-Pandemie** weiterhin deutlich:

- Die Neugeschäftsdynamik war speziell beim europäischen Errichtungsgeschäft mangels ausreichender Marktopportunitäten auf einem anhaltend niedrigen Niveau. Der große Teil der Kunden des Unternehmens sind öffentliche Einrichtungen, Behörden oder Körperschaften. Deren Fokus lag in den meisten Ländern entweder darauf, die Pandemie zu bekämpfen, oder die Wirtschaft und Arbeitsmärkte zu unterstützen. Die Stärkung der Budgets und Investitionen zur Unterstützung von Umweltzielen hatten daher noch nicht ausreichend Priorität.
- Zudem führten Engpässe bei elektronischen Bauteilen dazu, dass die vorhandene Nachfrage nach Komponenten nicht wie gewünscht bedient werden konnte und sich ein Auftragsrückstau bildete.

Bei einigen Errichtungsprojekten in den USA mussten – zwar deutlich geringer als im vorangegangenen Geschäftsjahr, aber dennoch in merklichem Umfang – neuerlich Margenanpassungen vorgenommen werden. Diese hatten einen negativen Effekt auf Umsatz und EBIT (mehr zu den verschiedenen Sondereffekten im folgenden Kapitel).

Auch zu den größeren **Betriebsprojekten** gibt es etwas zu berichten: In Polen gingen vertragsgemäß Ende September und im November zwei große Projekte zu Ende. Dafür begann hier im Sommer 2021 ein deutlich kleineres zur Umsetzung des Vertriebsstellennetzwerks für das neue, satellitenbasierte Mautsystem. 2021/22 war das erste volle Geschäftsjahr, in dem Kapsch TrafficCom in Bulgarien für den technischen Betrieb des e-Vignettensystems für Pkws und des elektronischen Mautsystems für Lkws zuständig war. In Südafrika entwickelte sich das Geschäft erfreulich und übertraf die Erwartungen.

Im November 2020 eröffnete ein Mitbewerber in den USA einen Rechtsstreit und warf Kapsch TrafficCom Patentverletzungen vor. Im Herbst 2021 gelang es Kapsch TrafficCom, diesen Patentstreit beizulegen.

Im Geschäftsjahr 2021/22 erfolgten Schritte zur **Neuordnung der Kapsch Group**, deren Konzerngesellschaft KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH 63,3 % der Aktien an Kapsch TrafficCom hält. Hintergrund war die Bestrebung, zu gegebener Zeit einen reibungslosen Übergang auf die nächste Generation gewährleisten zu können. Kapsch BusinessCom schied mit Kari Kapsch aus der Kapsch Group aus. Er verließ mit Ende der ordentlichen Hauptver-

sammlung am 8. September 2021 auch den **Aufsichtsrat** der Kapsch TrafficCom AG, dem er seit 2002 angehörte. An seiner statt wählte die Hauptversammlung Frau Sonja Hammerschmid in den Aufsichtsrat.

Auch auf **Vorstandsebene** gab es wesentliche Veränderungen: Mit 1. Juli 2021 erfolgte die Bestellung von Andreas Hämmerle als Chief Financial Officer. Er leitete zuvor bereits als Executive Vice President Finance den Finanzbereich. Im Oktober 2021 wurde der Vorstandsvertrag von André Laux, Chief Operating Officer (COO), einvernehmlich beendet. Georg Kapsch übernahm von ihm die Vertriebsagenden und ist somit nun für alle Vertriebsregionen verantwortlich. Andreas Hämmerle verantwortet seither zusätzlich zu seinen Finanzagenden das Supply Chain Management und die Produktion in Europa; an den Agenden von Alfredo Escribá änderte sich durch das Ausscheiden von Herrn Laux nichts. Herr Laux war seit vierzehn Jahren bei Kapsch TrafficCom, elf Jahre davon als Mitglied des Vorstands.

Ab 24. Februar 2022 richtete sich die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf die Kampfhandlungen in der **Ukraine**. Kapsch TrafficCom hat keine Kunden in diesem Land. Im Jahr 2021 wurde jedoch eine Konzerngesellschaft mit Sitz in Kiew gegründet. Sie beschäftigt eine Gruppe externer Software-Entwickler, primär aus der Ukraine. Das Team arbeitet insbesondere an Lösungen für das Geschäft mit Mautdiensten in den USA. Die seitens der Europäischen Union verhängten Sanktionen gegen **Russland** führten dazu, dass Kapsch TrafficCom keine neuen Aufträge aus diesem Land annahm. Der Umsatz in Russland bewegte sich in den letzten Jahren immer unter 1 % des Konzernumsatzes. Die Sanktionen gegen **Belarus** betrafen Kapsch TrafficCom nur in geringem Ausmaß. Sie führten dazu, dass gewisse Bauteile und Leistungen nicht mehr geliefert bzw. erbracht werden konnten. Kapsch TrafficCom betreibt das landesweite Mautsystem für Pkws und Lkws in Belarus und hat dafür einen Vertrag bis zum Jahr 2032. Der dortige Umsatz entsprach in der Berichtsperiode einem höheren einstelligen Prozentsatz des Konzernumsatzes.

Kurz vor Ende des Geschäftsjahrs erreichte Kapsch TrafficCom ein **Zwischenschiedsspruch**, der einen Entschädigungsanspruch des Joint Ventures von Kapsch TrafficCom und CTS EVENTIM gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach bejaht. Nach Kündigung des Betreibervertrags zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in Deutschland hat das Joint Venture Entschädigungsansprüche in Höhe von rund EUR 560 Mio. gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht. In der nun folgenden Phase des Schiedsverfahrens wird über die Höhe des Anspruchs entschieden.

## 1.2 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren.

### 1.2.1 Ertragslage

Der Umsatz der Kapsch TrafficCom AG erreichte im Geschäftsjahr 2021/22 EUR 153,1 Mio. und lag damit um 18,6 % deutlich über dem Vorjahreswert von EUR 129,1 Mio. Im Segment Maut betrug der Umsatz 126,5 Mio. EUR (Vorjahr: EUR 104,3 Mio.). Im Segment Verkehrsmanagement erhöhte sich der Umsatz von EUR 24,8 Mio. im Vorjahr auf EUR 26,6 Mio. im Geschäftsjahr 2021/22.

Der Personalaufwand blieb mit EUR 41,1 Mio. auf dem Vorjahresniveau von EUR 40,7 Mio. Darin enthalten ist eine einmalige Abfindungszahlung in Höhe von TEUR 2.478 für die vorzeitige Beendigung eines Vorstandsmandates. Der durchschnittliche Personalstand ging um 20 Personen zurück.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von EUR 37,6 Mio. konnten um EUR 9,0 Mio. verringert werden (Vorjahr: EUR 46,6 Mio.)

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Kapsch TrafficCom AG beträgt im Berichtsjahr EUR 5,4 Mio. verglichen mit EUR -45,0 Mio. im Vorjahr und konnte damit, aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse und reduzierten betrieblichen Aufwendungen, wieder signifikant gesteigert werden.

Das Finanzergebnis verbesserte sich deutlich von EUR 3,4 Mio. im Vorjahr auf nun EUR 21,3 Mio. und ist im Wesentlichen auf Erträge aus der Zuschreibungen zu Finanzanlagen zurückzuführen.

### 1.2.2 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme von EUR 482,0 Mio. zum Bilanzstichtag 31. März 2022 verringerte sich gegenüber dem Ende des Geschäftsjahres 2020/21 um EUR 19,6 Mio. (31. März 2021: EUR 501,6 Mio.)

Das Anlagevermögen erhöhte sich um EUR 45,1 Mio. auf EUR 331,9 Mio. per 31. März 2022 (Vorjahr: EUR 286,8 Mio.). Die Veränderung resultiert hauptsächlich aus der Zunahme bei Anteile an verbundenen Unternehmen von insgesamt EUR 39,8 Mio. im Geschäftsjahr 2021/22. Die Vorräte sanken von EUR 21,6 Mio. auf EUR 14,6 Mio. Verantwortlich dafür waren die Abnahme der noch nicht abrechenbaren Leistungen in Höhe von EUR 6,4 Mio. Die Konzernforderungen, beinhalten auch Forderungen gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, (inkl. Ausleihungen) verringerten sich von EUR 192,9 Mio. im Vorjahr auf EUR 144,6 Mio. im Berichtsjahr 2021/22. Die flüssigen Mittel von EUR 7,9 Mio. verringerten sich um EUR 16,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr (Vorjahr: EUR 24,6 Mio.). Diese Veränderung resultiert aus Kreditrückzahlungen.

Das Eigenkapital lag mit EUR 250,4 Mio. über dem Vergleichswert zum 31. März 2021 (EUR 229,1 Mio.). Die Eigenkapitalquote legte auf 52,0 % zu (Vorjahr: 45,7 %).

Das langfristige Fremdkapital verringerte sich von EUR 144,8 Mio. im Vorjahr auf EUR 141,3 Mio. zum Bilanzstichtag 31. März 2022. Die Konzernverbindlichkeiten verringerten sich um EUR 7,6 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (EUR 45,1 Mio.). Die sonstigen Verbindlichkeiten verringerten sich von EUR 47,3 Mio. im Vorjahr auf EUR 3,5 Mio. zum Stichtag 31. März 2022. Hauptgrund für diese Veränderung war die Rückzahlung Mitte Juni 2021 des Schuldscheindarlehens (EUR 43,4 Mio.), welches im Vorjahr von langfristig auf kurzfristig umgebucht wurden

### **1.2.3 Finanzlage.**

Der Nettogeldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug EUR 64,9 Mio. nach EUR 6,8 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres, welches auf das positive Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zurückzuführen ist.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit mit EUR -41,3 Mio. (Vorjahr: EUR -18,8 Mio.) resultiert im Wesentlichen aus einer Zunahme von sonstigen Finanzinvestitionen.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit mit EUR -40,3 Mio. (Vorjahr: EUR 9,0 Mio.) ergab sich im Wesentlichen durch die Teilrückzahlung von Schuldscheindarlehen (EUR 43,4 Mio.) und Bankkrediten.

Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2022 betrug EUR 7,9 Mio. (31. März 2021 EUR 24,6 Mio.).

### **1.2.4 Nichtfinanzielle Informationen.**

Kapsch TrafficCom Group erstellt einen gesonderten konsolidierten nichtfinanziellen Bericht, der die gesetzlichen Anforderungen gemäß § 267a UGB erfüllt.

### 1.3 Forschung und Entwicklung.

Im Einklang mit der Unternehmensstrategie „Strategie 2027“ hat Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2021/22 ein mehrjähriges Technologie-Transformationsprogramm gestartet. Ziel dieses Programms ist es, die Technologieführerschaft des Unternehmens abzusichern. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Förderung einer agilen Arbeitsweise, der schnelleren und flexibleren Weiterentwicklung des Technologie-Stacks sowie der Anpassung des aktuellen Produkt- und Lösungsportfolios an die sich ständig verändernden Marktanforderungen.

Mit einem starken Fokus auf die Kunden und ihre Bedürfnisse stützt sich die Transformation auf vier Säulen:

- **Produktportfolio.** Im Produktbereich wurden die Produktmanagement-Teams gestärkt. Außerdem erhielten sie die Verantwortung dafür, das Portfolio mittels einer auf Konsolidierung und Optimierung abzielenden Portfoliostrategie und einer ganzheitlichen Sichtweise zu verwalten und zu steuern. Diese weist auf Gemeinsamkeiten und Synergien hin und baut auf intelligenten Plattformen auf.
- **Technologie-Stack.** Die Weiterentwicklung des Technologie-Stacks wird es Kapsch TrafficCom ermöglichen, die Migration zur Cloud sowie die Integration neuer Technologien und Architekturen zu beschleunigen. Der Technologie-Stack ist der Rahmen für die Standardisierung und Entwicklung von Technologien.
- **Organisation und Prozesse.** Die notwendigen organisatorischen Strukturen sind bei Kapsch TrafficCom bereits geschaffen. Sie basieren auf den beiden Application Centers (früher: Solution Centers) Tolling und Traffic, die für die Aktivitäten in ihrem jeweiligen Bereich verantwortlich sind. Die Funktion Technologie & Plattformen (früher: Corporate Technology) ist für die Governance, die Sicherheitsrichtlinien, die Entwicklungsinfrastruktur sowie die Werkzeuge und Instrumente verantwortlich. Außerdem ist sie für bereichsübergreifende intelligente Plattformen wie in den Bereichen Daten und Video zuständig. Das Produktmanagement ist für das Produktportfolio des Unternehmens zuständig. Die neu geschaffene Funktion Software Excellence fungiert als Kompetenzzentrum, um die Übernahme der besten und modernsten Softwareentwicklungspraktiken voranzutreiben und zu beschleunigen.
- **Kultur.** Die Förderung und Pflege einer Kultur der Zusammenarbeit, der Neugier und der Innovation ist die vierte Säule der Transformation und ein zentraler Erfolgsfaktor.

Im Geschäftsjahr 2021/22 wurde das Patentportfolio von Kapsch TrafficCom reduziert, um sich strikt auf die Kerngeschäftsfelder des Unternehmens zu konzentrieren. Ungenutzte Patente oder jene mit veralteter Technologie wurden aufgegeben. Zum 31. März 2022 umfasste das Patentportfolio 117 Patentfamilien (verglichen mit dem Vorjahr wurden 20 aufgegeben, zwei wurden widerrufen und eine ist ausgelaufen) mit 841 Einzelpatenten und 59 laufenden Patentanmeldungen.

---

**Fokussierte Patentstrategie:**

- > Patent Monitoring
- > Handlungsfreiheit
- > Verbesserte Marktkenntnisse

Amtech Systems, LLC und Kapsch TrafficCom haben einen Patentstreit beigelegt und Kapsch TrafficCom hat zugestimmt, eine Lizenz für die bisherige und zukünftige Nutzung der Patente, die Gegenstand des Streits waren, zu erwerben.

Kapsch TrafficCom ist bestrebt, sowohl das Risiko von Patentverletzungen zu vermindern als auch das Patentieren von neuen Ideen zu fördern. Daher konzentriert sich das IPR-Management auf die Unterstützung des Produktmanagements und der Produktentwicklung. Durch Patentanalysen in verschiedenen Bereichen wird sichergestellt, dass die Produkte und Lösungen auch betrieben werden dürfen. Zusätzlich wurde das weltweite Patentüberwachungssystem (Patent Monitoring) weiter ausgebaut. Seine Aufgabe ist es, Patentanmeldungen von Mitbewerbern sowie in relevanten Technologiesegmenten zu analysieren, um einen besseren Überblick über die Strategien der Mitbewerber zu gewinnen.

Kapsch TrafficCom unterhält bedeutende Entwicklungsstandorte in Österreich, Argentinien, den USA, Kanada und Spanien. Diese Standorte unterstützen die Forschungs- und Entwicklungsinitiativen in den Bereichen Programmierung und Systemtechnik sowie bei weiteren verwandten Technologieaktivitäten. Mit Stand 31. März 2022 arbeiteten bei Kapsch TrafficCom 590 Personen (Vorjahr: 762), die mit Forschung und Entwicklung betraut waren.

Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von Kapsch TrafficCom AG im Geschäftsjahr 2021/22 betragen EUR 40,9 Mio. (Vorjahr: EUR 39,3 Mio.).

## 2 Voraussichtliche Entwicklung und Risiken.

### 2.1 Ausblick.

Das Management erwartet für das Geschäftsjahr 2022/23 eine deutlich verbesserte Profitabilität auf einem stabilen Umsatzniveau. Um diese Ziele zu erreichen, liegt der Fokus weiterhin auf Neugeschäftsakquisition und Kostendisziplin:

#### **Umsatz.**

In Europa ist die Neugeschäftsdynamik anhaltend gering. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass die Kunden – vorwiegend öffentliche Einrichtungen, Behörden oder Körperschaften – ihren Fokus auf das Management der COVID-19-Pandemie und die Unterstützung der Wirtschaft und Arbeitsmärkte legten. Ab Februar 2022 rückten die Kampfhandlungen in der Ukraine ins Zentrum des politischen Geschehens. Eine weitere Konsequenz dieser Entwicklungen sind signifikant gestiegene Teuerungsraten in der EU und erwartete Zinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank. Da zudem im Geschäftsjahr 2021/22 Großprojekte in Polen ausgelaufen sind, erwartet das Management in Europa einen Umsatzrückgang. Für die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) sind auch die Umsätze in Südafrika relevant. Da die lokalen Behörden noch keinen neuen Betreiber für das Mautsystem ausgesucht haben, wurde der bestehende Vertrag bis Mitte September 2022 zu gleichen Konditionen verlängert.

In Nordamerika soll nach einer Phase der Konsolidierung und Neuorganisation die Wachstumsdynamik wieder gesteigert werden. Zudem gilt es, „Problemprojekte“, die in der Vergangenheit wiederholt zu Margenanpassungen geführt haben (mit negativer Auswirkung auch auf den Umsatz), endgültig fertigzustellen. Darüber hinaus plant Kapsch TrafficCom, in Mittel- und Lateinamerika weiter zu wachsen.

Das Geschäft in der Region Asien-Pazifik (APAC) soll, ausgehend von einem vergleichsweise geringen Niveau, kräftig zuzulegen.

Während die Umsätze im Geschäftsbereich Betrieb voraussichtlich unter jenen im Geschäftsjahr 2021/22 liegen werden, erwartet das Management im Bereich Errichtung einen deutlichen Zuwachs. Abhängig von der Verfügbarkeit von elektronischen Bauteilen plant Kapsch TrafficCom, den Auftragsrückstau bei Komponenten abzuarbeiten und so den Komponentenumsatz zu steigern.

#### **EBIT (Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit).**

Kapsch TrafficCom hat es im Geschäftsjahr 2021/22 geschafft, die Kostenbasis so weit zu senken, dass mit einem Konzernumsatz von EUR 520 Mio. und trotz mehrerer negativer Einmaleffekte ein Gewinn erwirtschaftet werden konnte. Die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung werden im Geschäftsjahr 2022/23 fortgeführt. Dem gegenüber steht der einkaufsseitige Preisauftrieb, der kurzfristig nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden kann. Mit Fortschritt der Abarbeitung der oben erwähnten „Problemprojekte“ sollte das Risiko weiterer negativer Margenanpassungen sinken. Vor diesen Hintergründen erwartet das Management in Summe eine neuerliche Steigerung des EBIT.

#### **Dividende, Kapitalmaßnahmen und Hauptversammlung.**

Der Vorstand wird, wie bereits im Vorjahr in den Raum gestellt, der ordentlichen Hauptversammlung 2022 keine Dividendenauszahlung für das Geschäftsjahr 2021/22 vorschlagen. Das Management ist bestrebt, sobald es aus Unternehmenssicht ökonomisch vertretbar ist, wieder Ausschüttungen vorzunehmen und idealerweise zur ausgesetzten Dividendenpolitik zurückzukehren. Deren Kern war die Auszahlung einer Minimaldividende von entweder EUR 1,00 pro Aktie oder einem Drittel des Konzern-Periodenüberschusses pro Aktie – je nachdem, welcher dieser beiden Werte höher war.

#### **Langfristige Ziele.**

Kapsch TrafficCom hat im Jänner 2021 die neue Unternehmensstrategie „Strategy 2027“ veröffentlicht. Von dieser Strategie sind die folgenden Ziele, die bis Ende 2027 erreicht werden sollen, abgeleitet:

- Umsatz (primär organisch) über die Eine-Milliarde-Euro-Grenze steigern und damit stärker wachsen als der relevante Zielmarkt.
- EBIT kontinuierlich verbessern, um eine zweistellige Marge zu erreichen.
- Eigenkapitalquote stärken, sodass sie im Konzern wieder mehr als 30 % beträgt.
- Mit den Produkten und Lösungen von Kapsch TrafficCom können Verkehrsemissionen (insbesondere Treibhausgase, Feinstaub und Lärm) reduziert werden. Darüber hinaus soll das Unternehmen selbst in den nächsten Jahren CO<sub>2</sub>-neutral werden und überproportional zur Reduktion der Umweltbelastung beitragen.

## 2.2 Risikobericht.

### 2.2.1 Risikomanagement.

Der unternehmensweite Risikomanagementprozess (Enterprise Risk Management, ERM) der Kapsch TrafficCom Group orientiert sich am internationalen Risikomanagementstandard COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework.

Der Risikomanagementprozess zielt auf eine frühzeitige Identifizierung, Bewertung und Steuerung jener Risiken ab, die das Erreichen der strategischen und operativen Ziele des Unternehmens wesentlich beeinflussen können. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung. Vielmehr geht es sowohl um den kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken als auch um das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen. Dadurch leistet das ERM einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung.

Im Rahmen des ERM werden die wesentlichen Risiken quartalsweise erfasst, quantifiziert und global aggregiert. Der daraus abgeleitete Risikobericht ermöglicht die kompakte Erfassung und Verfolgung der wesentlichen Unternehmensrisiken. Der Bericht wird an den Vorstand, den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und die erste Berichtsebene versendet. Über wichtige Ereignisse wird der Prüfungsausschuss durch den Vorstand umgehend informiert. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus im Rahmen der Überwachung des Vorstands mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements nach Regel 83 des Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) wird vom Jahresabschlussprüfer einmal jährlich durchgeführt.

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

---

***Risikomanagement beinhaltet die Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken.***

**Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.** Die Unternehmensführung von Kapsch TrafficCom hat bereits zu Beginn der Pandemie eine interdisziplinäre Task-Force eingerichtet, die sich intensiv mit dem Coronavirus und seinen Auswirkungen auf das Unternehmen befasst. Das Team tauschte sich häufig aus und steht in engem Kontakt mit den regionalen Managements und den Vorstandsmitgliedern. Die Task-Force besteht aus Mitgliedern der Abteilungen Business Continuity Management, Facility Management, Informationssicherheit, Internationale Tochtergesellschaften, Managementsysteme & IT, Globale IT, Personalwesen, Managementsystem HSSEQ & Prozessmanagement, Marketing & Kommunikation sowie Reisemanagement und Mitgliedern des Betriebsrats.

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

### 2.2.2 Branchenspezifische Risiken.

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

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

---

***Geografische Diversifikation und Erweiterung des Produktportfolios tragen zur Umsatzstabilisierung bei.***

Die Erschließung neuer und an das Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom angrenzender Geschäftsbereiche hat neben dem Umsatzwachstum auch die Glättung von Umsatzspitzen und somit eine stabilere Umsatzentwicklung zum Ziel. Dies soll insbesondere durch eine weitere Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios sowie durch die Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Betriebsgeschäft (technischer und kommerzieller Betrieb von in der Regel

zuvor vom Unternehmen errichteten Systemen) und dem Mautservicegeschäft erreicht werden. Letzteres wird zumeist langfristig beauftragt und zeichnet sich folglich durch besser planbare Umsätze aus.

Die wirtschaftliche Lage relevanter Volkswirtschaften, etwaige staatliche Investitionsprogramme, geänderte politische Schwerpunkte, der verstärkte Fokus auf Nachhaltigkeit, Handelskonflikte, militärische Auseinandersetzungen oder Epidemien können signifikante Einflüsse auf den Auftragseingang haben. Der unerwartete Ausbruch der Kampfhandlungen in der Ukraine, die damit einhergehenden Sanktionen gegen Russland und Belarus sowie die daraus folgenden globalen Supply-Chain-Erschwernisse haben sowohl die Unsicherheit hinsichtlich neuer Auftragseingänge als auch das Risiko, bestehende Projekte und laufende Verträge nicht bedienen zu können, erhöht. Die Möglichkeiten, Material und Dienstleistungen für Projekte zeitnah zur Verfügung zu stellen, waren eingeschränkt. Bisherige Annahmen, insbesondere über den erwarteten Zeitpunkt neuer Kundenaufträge, mussten hinterfragt und teilweise überarbeitet werden. Der wellenartige Verlauf der COVID-19-Pandemie und immer wieder neue Varianten wirken sich ebenfalls negativ auf den Weltmarkt aus.

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

---

***Technische Herausforderungen  
und enge Zeitpläne bedingen  
typische Projektrisiken.***

Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist Kapsch TrafficCom meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Werden die vertraglichen Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen und oft auch Schadenersatz, in manchen Fällen auch Schadenersatz für entgangene Mauterlöse zu leisten. Wesentliche Terminüberschreitungen können zudem eine vorzeitige Vertragsbeendigung durch den Kunden zur Folge haben. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projekts könnten die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen reduzieren. Weiters besteht das Risiko, dass Kapsch TrafficCom Projekte nicht zu den vorab kalkulierten Kosten umsetzen kann. Durch die starke gesellschaftliche Opposition, die bei Mautsystemen fallweise auftritt, besteht das Risiko eines verspäteten oder eingeschränkten Starts der Mauteinhebung mit Auswirkungen auf Umsätze, Profitabilität und Zahlungsflüsse des Betriebsprojekts.

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

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

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

### 2.2.3 Strategische Risiken.

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

---

*Ein permanenter und durchgängiger Innovationsprozess unterstützt die starke Marktposition.*

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

**Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums.** Das Unternehmenswachstum kann sowohl organisch als auch durch ausgewählte Akquisitionen oder die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen erfolgen. Im Zuge dessen gilt es, eine Reihe von Herausforderungen zu bewältigen, um die angestrebten Ziele und Synergien zu erreichen sowie die erwarteten Chancen aus dem Erwerb von neuen Technologien und Markt-Know-how umzusetzen.

---

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

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

### 2.2.4 Finanzielle Risiken.

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

---

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

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

**Liquiditätsrisiko.** Finanzielle Mittel müssen in ausreichendem Maß verfügbar sein, um die jederzeitige Zahlungsfähigkeit von Kapsch TrafficCom zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit von mittel- und langfristigen Finanzierungen ist für die Durchführung von größeren Projekten wie etwa der Errichtung eines landesweiten Mautsystems bei vereinbarter

verzögerter Zahlung durch einen großen Auftraggeber und für die Akquisition von Unternehmen erforderlich. Darüber hinaus ist für die Durchführung großer Projekte regelmäßig die Stellung zum Teil umfangreicher Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds) erforderlich.

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

Dem Liquiditätsrisiko wird durch laufende konzernweite Cashflow-Planung entgegengewirkt. So können potenzielle Liquiditätsengpässe frühzeitig identifiziert und entsprechende Gegenmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden.

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

### 2.2.5 Personalrisiko.

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

---

***Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.***

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

### 2.2.6 Rechtliche Risiken.

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

Durch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit in neue Regionen und in neue Geschäftsfelder erhöht sich tendenziell das Risiko der Verletzung von Patenten oder allgemein von Intellectual Property Rights (IPR). Das kann finanzielle Schäden aus Klagen sowie aus Gerichts- und Vergleichsverfahren zur Folge haben. Kapsch TrafficCom versucht,

diesem Risiko so weit wie möglich entgegenzuwirken, indem beispielsweise vor dem Eintritt in neue Märkte eine Überprüfung auf mögliche IPR-Verletzungen durchgeführt wird. Eine vollständige Vermeidung dieses Risikos ist jedoch nicht möglich.

### **2.2.7 Cyber-Risiken.**

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

### **2.2.8 Chancen.**

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

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

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

Zudem ergeben sich durch den zunehmenden Finanzierungsbedarf für Infrastrukturprojekte und die wachsende Notwendigkeit der Entlastung von staatlichen Budgets Chancen sowohl zur Erschließung neuer Mautmärkte, in sogenannten Schwellen- und Entwicklungsländern, als auch die Chance zur Ausweitung der Aktivitäten in bereits erschlossenen Märkten.

Die weltweite Verkehrszunahme und die damit einhergehenden Belastungen für Umwelt und Menschen eröffnen im Bereich Mobilitätslösungen Chancen, da beispielsweise Mauteinhebung, Verkehrsmanagement und Demand Management vermehrt als Steuerungselemente in der Umwelt- und Verkehrspolitik eingesetzt werden. In beiden Segmenten ergeben sich dadurch Chancen, das Portfolio entsprechend den neuen Anforderungen weiterzuentwickeln und zu vermarkten.

Ansprüche hinsichtlich der Produktivitätserhöhung von Fahrzeugen und des Fahrzeugbetriebs sowie der steigende Komfortanspruch der Reisenden eröffnen darüber hinaus Chancen durch die Erweiterung der Funktionalitäten bestehender Systeme. Dabei bieten sich Chancen, neue Kunden zu gewinnen oder mit neuen Konzepten sowohl öffentliche Auftraggeber als auch Endkunden zu bedienen. Dies gilt insbesondere im Bereich Mautdienste.

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

### **2.2.9 Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation.**

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand von Kapsch TrafficCom gefährden könnten. Durch die geografische Diversifizierung, die kontinuierliche Erweiterung des Produkt- und Lösungsportfolios sowie die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle durch ausgewählte neue ITS-Lösungen konnten die Geschäftsaktivitäten von Kapsch TrafficCom breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und bei einzelnen Großprojekten wurde dadurch reduziert.

**Kampfhandlungen in der Ukraine und Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.** Die globale Konjunktur stand im Jahr 2021 noch immer im Zeichen der COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden Wirtschaftskrise. Auch Kapsch TrafficCom hatte speziell bei den Komponentenverkäufen Umsatzeinbrüche zu verzeichnen. Zudem kam es vermehrt zu Verzögerungen bei Ausschreibungen und Auftragserteilungen sowie punktuell in der Lieferkette. Diese Verzögerungen wurden durch den Ausbruch des Kriegs in der Ukraine und den damit einhergehenden Sanktionen gegen Russland noch verstärkt. Die gleichzeitig neu verhängten Sanktionen gegen Belarus haben dazu geführt, dass Liefermöglichkeiten in dieses Land neu evaluiert werden mussten. Bis dato gab es allerdings keine wesentlichen Auswirkungen auf die Risikosituation von Kapsch TrafficCom.

## 2.3 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2021/22 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele vorangetrieben und interne Arbeitsprozesse auf deren Einhaltung, Richtigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit durch die Interne Revision überprüft. Ziel ist die Effizienzsteigerung und gleichzeitige Risikominderung im Unternehmen und das Aufzeigen von Handlungsalternativen gegenüber der Geschäftsleitung.

---

***Die Einhaltung des internen Kontrollsystems wird durch die Interne Revision geprüft.***

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

Wesentliche Elemente des IKS sind die regelmäßige Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips, der aufrechten Funktionstrennung sowie definierte Kontrollschritte zur Überwachung und Prüfung der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften. Dabei handelt Kapsch TrafficCom angelehnt an internationale Standards und Best Practices, zum Beispiel dem COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework.

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

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

Den lokalen Anforderungen entsprechend liegt die Verantwortung für die Implementierung und Überwachung des internen Kontrollsystems beim jeweils zuständigen lokalen Management. Die Geschäftsführung der einzelnen Tochterunternehmen ist für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verantwortlich. Um die Geschäftsführungen der Tochterunternehmen hierbei besser unterstützen zu können, wurde im Finanzbereich von Kapsch TrafficCom AG die Funktion eines IKS-Koordinators eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS in den wesentlichen Einzelgesellschaften der Kapsch TrafficCom Group laufend weiterzuentwickeln, die Verbesserung identifizierter Schwachstellen zu initiieren und den Status der IKS-Implementierung periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zu berichten.

---

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

## 3 Sonstige Angaben.

### 3.1 Angaben zu Kapital-, Anteils-, Stimm- und Kontrollrechten und damit verbundenen Vereinbarungen.

Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital von Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13,0 Mio. und ist in 13,0 Mio. Stückaktien aufgeteilt. Es bestehen keine Deckelungen oder Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien. KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2022 rund 63,3% der Anteile.

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von DATAX HandelsgmbH, deren Anteile (teils mittelbar, teils unmittelbar) jeweils zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, zwei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, wobei keine Person in beiden Vorständen vertreten ist. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch und Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung) sowie Elisabeth Kapsch und Mitglieder ihrer Familie (Children of Elisabeth-Privatstiftung). Es gab zum Stichtag 31. März 2022 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10% der Stimmrechte an Kapsch TrafficCom AG hielt. Im Geschäftsjahr 2021/22 erwarb oder veräußerte Kapsch TrafficCom keine eigenen Aktien und hielt zum Bilanzstichtag auch keine.

Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

Der Vorstand ist bis 28. September 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in einer oder mehreren Tranchen um bis zu 10% zu erhöhen und den Ausgabekurs sowie die Ausgabebedingungen festzulegen. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die aus dem genehmigten Kapital ausgegebenen neuen Aktien ist ausgeschlossen. Bei der Gesellschaft besteht derzeit kein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

Marktübliche „Change of Control“-Klauseln, die gegebenenfalls zu einer Vertragsbeendigung führen können, betreffen Finanzierungsvereinbarungen wie das Schuldscheindarlehen und weitere Finanzierungen von in Summe rund EUR 144 Mio. oder stehen im Zusammenhang mit einzelnen Kundenverträgen in Nordamerika.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

### 3.2 Corporate-Governance-Bericht.

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

Wien, am 14. Juni 2022



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands

# JAHRESABSCHLUSS.

## Hauptabschlussbestandteile.

### Bilanz zum 31. März 2022.

in EUR	31. März 2021	31. März 2022
<b>AKTIVA</b>		
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögenswerte		
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	18.877.849	19.500.142
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	474.251	194.494
<b>Summe Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>19.352.100</b>	<b>19.694.635</b>
II. Sachanlagen		
1. Investitionen in fremden Gebäuden	1.252.301	895.808
2. Technische Anlagen und Maschinen	371.966	373.104
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.418.753	1.187.323
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0	187.670
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>3.043.020</b>	<b>2.643.905</b>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	177.011.189	216.829.943
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	48.541.759	53.199.073
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
3. Beteiligungen	38.844.708	39.511.998
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	4.375	4.375
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>264.402.031</b>	<b>309.545.389</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>286.797.151</b>	<b>331.883.930</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
1. Waren	3.517.127	2.898.318
2. Noch nicht abrechenbare Leistungen	17.671.343	11.318.539
3. Geleistete Anzahlungen	434.111	418.447
<b>Summe Vorräte</b>	<b>21.622.581</b>	<b>14.635.304</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.864.647	5.186.305
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	135.702.582	80.882.658
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	45.684.896	18.401.937
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.699.033	10.542.269
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	7.617.298	9.302.081
4. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	7.232.143	10.726.888
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
<b>Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>160.498.405</b>	<b>107.338.120</b>
<b>II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>	<b>24.641.137</b>	<b>7.949.501</b>
<b>Summe Umlaufvermögen</b>	<b>206.762.122</b>	<b>129.922.925</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.995.865</b>	<b>1.704.251</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>6.001.457</b>	<b>18.444.698</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>501.556.595</b>	<b>481.955.804</b>

## Bilanz zum 31. März 2022.

in EUR	31. März 2021	31. März 2022
<b>PASSIVA</b>		
<b>A. Eigenkapital</b>		
1. Eingefordertes und eingezahltes Nennkapital	13.000.000	13.000.000
Gezeichnetes Nennkapital	13.000.000	13.000.000
2. Gebundene Kapitalrücklagen	117.400.000	117.400.000
3. Bilanzgewinn/-verlust	98.739.168	120.008.724
davon Gewinn-/Verlustvortrag	124.617.212	98.739.168
<b>Summe Eigenkapital</b>	<b>229.139.168</b>	<b>250.408.724</b>
<b>B. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	6.564.989	5.378.124
2. Sonstige Rückstellungen	22.665.816	18.594.428
<b>Summe Rückstellungen</b>	<b>29.230.806</b>	<b>23.972.552</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>		
1. Schuldscheindarlehen	74.886.478	31.507.988
davon konvertibel	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	43.386.478	7.988
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	31.500.000	31.500.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	117.137.463	113.965.463
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	29.997.463	34.997.463
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	87.140.000	78.968.000
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	548.233	419.747
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	548.233	419.747
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.114.769	5.916.518
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	2.114.769	5.916.518
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	44.994.052	52.301.649
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	27.009.084	28.113.055
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	17.984.968	24.188.594
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	160.591	427.357
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	160.591	427.357
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
7. Sonstige Verbindlichkeiten	3.345.037	3.035.806
davon aus Steuern	66.623	71.649
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	751.456	744.039
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	3.345.037	3.035.806
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
<b>Summe Verbindlichkeiten</b>	<b>243.186.622</b>	<b>207.574.528</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>501.556.595</b>	<b>481.955.804</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung.

in EUR	2020/21	2021/22
1. Umsatzerlöse	129.066.571	153.081.761
2. Veränderung des Bestands an noch nicht abrechenbaren Leistungen	-6.005.403	-6.352.804
3. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	19.574	7.476
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	457.835	4.165.947
c) Übrige	7.535.076	12.146.341
	8.012.485	16.319.764
4. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	-21.771.702	-22.763.253
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-61.455.064	-49.741.048
	-83.226.766	-72.504.301
5. Personalaufwand		
a) Löhne	-85.955	-42.675
b) Gehälter	-31.946.951	-30.881.999
c) Soziale Aufwendungen	-8.631.183	-10.156.355
davon Aufwendungen für Altersversorgung	-18.750	-306.545
davon Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekasse	-366.850	-1.758.004
davon Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-8.062.961	-7.896.847
	-40.664.089	-41.081.029
6. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-5.543.548	-6.460.966
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-46.633.110	-37.590.787
davon Steuern, soweit sie nicht unter Z 16 fallen	-316.127	-134.612
<b>8. Zwischensumme aus Z 1 bis 7</b>	<b>-44.993.860</b>	<b>5.411.639</b>
9. Erträge aus Beteiligungen	38.127.937	32.333.205
davon aus verbundenen Unternehmen	38.127.937	32.333.205
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.087.823	3.900.849
davon aus verbundenen Unternehmen	5.854.645	3.886.946
11. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	1.930.329	25.393.615
12. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens	-30.687.174	-36.469.963
davon Abschreibungen	-29.326.227	-36.469.963
davon Aufwendungen aus verbundenen Unternehmen	-30.687.174	-36.469.963
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.058.083	-3.813.628
davon betreffend verbundene Unternehmen	-8.849.848	-372.784
<b>14. Zwischensumme aus Z 9 bis 13</b>	<b>3.400.831</b>	<b>21.344.078</b>
<b>15. Ergebnis vor Steuern (Zwischensumme aus Z 8 und Z 14)</b>	<b>-41.593.029</b>	<b>26.755.717</b>
16. Steuern vom Einkommen (und vom Ertrag)	15.714.985	-5.486.161
davon an den Gruppenträger weiterverrechnet	12.710.720	0
davon latente Steuern	3.289.118	-5.434.355
17. Ergebnis nach Steuern	-25.878.044	21.269.556
<b>18. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>	<b>-25.878.044</b>	<b>21.269.556</b>
19. Gewinnvortrag/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	124.617.212	98.739.168
<b>20. Bilanzgewinn/Bilanzverlust</b>	<b>98.739.168</b>	<b>120.008.724</b>

# Erläuterungen zum Jahresabschluss.

## A. Allgemeine Grundsätze.

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. März 2022 wurden die Rechnungslegungsbestimmungen des Unternehmensgesetzbuches in der geltenden Fassung angewandt.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten.

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt.

Bei der Bilanzierung und Bewertung wurde den allgemein anerkannten Grundsätzen Rechnung getragen. Dabei wurden die im § 201 Abs. 2 UGB kodifizierten Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ebenso beachtet wie die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften für die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der §§ 195 bis 211 und 222 bis 235 UGB. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren erstellt.

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt.

Das Unternehmen hat dem Vorsichtsprinzip Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen werden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die bis zum Bilanzstichtag entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Schätzungen beruhen auf einer umsichtigen Beurteilung. Soweit statistisch ermittelbare Erfahrungen aus gleich gelagerten Sachverhalten vorhanden sind, hat das Unternehmen diese bei den Schätzungen berücksichtigt.

**Kampfhandlungen in der Ukraine und Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.** Die globale Konjunktur stand im Jahr 2021 noch immer im Zeichen der COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden Wirtschaftskrise. Auch Kapsch TrafficCom hatte speziell bei den Komponentenverkäufen Umsatzeinbrüche zu verzeichnen. Zudem kam es vermehrt zu Verzögerungen bei Ausschreibungen und Auftragserteilungen sowie punktuell in der Lieferkette. Diese Verzögerungen wurden durch den Ausbruch des Kriegs in der Ukraine und den damit einhergehenden Sanktionen gegen Russland noch verstärkt. Die gleichzeitig neu verhängten Sanktionen gegen Belarus und Russland haben dazu geführt, dass Liefermöglichkeiten in diese Länder neu evaluiert werden mussten. Bis dato gab es allerdings keine wesentlichen Auswirkungen auf die Risikosituation von Kapsch TrafficCom.

## B. Konzernverhältnisse.

Die Gesellschaft ist eine 63,291 %ige Tochtergesellschaft der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, und steht dadurch mit ihrer Gesellschafterin sowie deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis.

Die DATAX HandelsgmbH, Wien, stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen auf. Dieser Konzernabschluss wird beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

Die Gesellschaft stellt den Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen auf.

Hinsichtlich der Angabe zu den rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde von der Schutzklausel gemäß § 242 UGB Gebrauch gemacht.

## C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die bisher angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

Im Vorjahr wurden unter den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen Forderungen aus Steuerumlagen an den Gruppenträger in Höhe von EUR 17.877.595,93 ausgewiesen. Da im Rahmen des bestehenden Gruppenvertrags im Falle von steuerlichen Verlusten keine Steuerumlage erfolgt, sondern dieser als „interner Verlustvortrag“ evident gehalten wird und mit künftigen positiven steuerlichen Gewinnen zu verrechnen ist, erfolgt der Ausweis im Geschäftsjahr 2021/22 unter den aktiven latenten Steuern.

### 1. Anlagevermögen.

Die Bewertung der ausschließlich entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgte zu Anschaffungskosten, vermindert um die der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer entsprechenden planmäßigen linearen Abschreibungen.

Geringwertige Vermögensgegenstände des Anlagevermögens mit Einzelanschaffungskosten bis EUR 800 wurden im Jahr der Anschaffung oder Herstellung voll abgeschrieben.

#### 1.1 Immaterielle Vermögensgegenstände.

Erworbene EDV-Software wird unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von vier bis acht Jahren abgeschrieben.

Von verbundenen Unternehmen wurden im Berichtsjahr immaterielle Vermögensgegenstände um EUR 5.429.796 (Vorjahr: TEUR 3.358) erworben.

#### 1.2 Sachanlagen.

Die Sachanlagen wurden planmäßig linear auf folgende betriebsgewöhnliche Nutzungsdauern abgeschrieben:

	Jahre
Investitionen in fremden Gebäuden	2-12
technische Anlagen und Maschinen	2-5
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-15

Eine außerplanmäßige Abschreibung wurde im Geschäftsjahr nicht vorgenommen.

Die Abschreibung für Zugänge erfolgt nach Maßgabe des Zeitpunktes ihrer Inbetriebnahme.

#### 1.3 Finanzanlagen.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bzw. den niedrigeren beizulegenden Zeitwerten zum Bilanzstichtag bewertet. Abschreibungen bzw. Zuschreibungen werden nur im Falle einer voraussichtlich dauernden Wertminderung bzw. Werterholung vorgenommen.

#### Zuschreibungen zum Anlagevermögen.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt maximal auf den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der Normalabschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt.

### 2. Umlaufvermögen.

#### 2.1 Vorräte.

Die Bewertung der mittels elektronischer Datenverarbeitung erfassten Bestände an Waren erfolgte nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren. Die Fremdwährungsbewertung der Vorräte erfolgte zum Anschaffungskurs. Soweit erforderlich, wurden Abwertungen auf gesunkene Wiederbeschaffungskosten vorgenommen. Bei Waren mit

verminderter Verwendbarkeit bzw. Absatzmöglichkeit wurde ein prozentueller Abschlag von den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten vorgenommen, der aus der jeweiligen Umschlagshäufigkeit abgeleitet wurde.

Die Bewertung der noch nicht abrechenbaren Leistungen erfolgte zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, welche Einzelkosten und auch angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten umfassen.

Bei langfristigen Aufträgen wurden keine Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten aktiviert, direkt zurechenbare Fremdkapitalzinsen werden projektabhängig aktiviert. Zum Stichtag gibt es keine noch nicht abrechenbaren Leistungen, bei denen Fremdkapitalzinsen aktiviert wurden. Soziale Aufwendungen wurden nicht einbezogen. Für Verluste aus schwebenden Geschäften aus den Projekten wird durch Abschreibung des betreffenden Vermögensgegenstandes oder Rückstellungen vorgesorgt.

## **2.2 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.**

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen wurden zu Nennwerten angesetzt. Bei der Bewertung der Forderungen wurden erkennbare Risiken durch individuelle Abwertungen berücksichtigt. Unverzinsliche oder besonders niedrig verzinsliche Forderungen werden abgezinst.

Forderungen in Fremdwährungen werden mit dem Anschaffungskurs oder mit dem niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

## **2.3 Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten.**

Die auf Fremdwährung lautenden Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Entstehungskurs oder dem niedrigeren Kurs zum Bilanzstichtag bilanziert.

## **3. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten.**

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

## **4. Aktive latente Steuern.**

Aktive latente Steuern werden auf Differenzen, die zwischen den unternehmensrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten bestehen, die sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen, angesetzt.

Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2021/22 erstmals vom Wahlrecht Gebrauch gemacht, für steuerliche Verlustvorträge (interner Verlustvortrag, der im Rahmen der Gruppensteuerung evident gehalten und mit künftigen positiven steuerlichen Ergebnissen verrechnet wird) aktive latente Steuern anzusetzen.

Aktive latente Steuern für bestehende steuerliche Verlustvorträge werden in jenem Ausmaß gebildet, als ausreichende passive latente Steuern vorhanden sind, oder darüber hinaus überzeugende substantielle Hinweise vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser Verlustvorträge in Zukunft (Planungshorizont von 8 Jahren) zur Verfügung stehen wird.

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt mit dem Steuersatz von 25 % für temporäre Differenzen, die sich im folgenden Geschäftsjahr abbauen, und für die übrigen temporären Differenzen und Verlustvorträge mit 23 % (Vorjahr: 25 % für alle temporäre Differenzen) ohne Berücksichtigung einer Abzinsung.

Eine Saldierung der aktiven latenten Steuern mit passiven latenten Steuern wurde vorgenommen, da eine Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche mit den tatsächlichen Steuerschulden rechtlich möglich war.

## **5. Rückstellungen.**

Die Rückstellungen wurden unter Bedachtnahme auf den Vorsichtsprinzip in Höhe des voraussichtlichen Anfalles gebildet.

Die Ermittlung der Rückstellungen für **Abfertigungen und Jubiläumsgelder** erfolgt unter Anwendung der AFRAC-Stellungnahme 27 „Rückstellungen für Pensions-, Abfertigungs-, Jubiläumsgeld- und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches“ (Dezember 2020) nach anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß IAS 19 nach der Projected-Unit-Credit-Methode.

Für Jubiläumsgeldrückstellungen wurde ein Zinssatz von 1,00 % (Vorjahr: 0,4 %) und für die Abfertigungsrückstellung ein Zinssatz von 0,95 % (Vorjahr: 0,35 %) verwendet, für Gehaltssteigerungen ein Prozentsatz von 2,5 % (Vorjahr: 2,5 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche Pensionseintrittsalter gemäß den gesetzlichen Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2018-P ANG zugrunde gelegt. Fluktuationsabschläge werden abhängig von der Dienstzugehörigkeit ermittelt.

Beim verwendeten Zinssatz handelt es sich um einen Stichtagszinssatz.

Sämtliche Änderungen der Personalrückstellungen (inkl. Zinsaufwand) werden zur Gänze im Personalaufwand erfasst.

In den **sonstigen Rückstellungen** werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle zum Zeitpunkt der Bilanzstellung erkennbaren Risiken und der Höhe sowie dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen wurden in Höhe des Erfüllungsbetrages gebildet, der bestmöglich geschätzt wurde.

## 6. Verbindlichkeiten.

Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgte unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht mit dem Erfüllungsbetrag.

Verbindlichkeiten in Fremdwährungen werden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Kursgewinne und -verluste aus der Fremdwährungsbewertung werden zur Gänze im operativen Ergebnis (sonstiger betrieblicher Ertrag oder sonstiger betrieblicher Aufwand) erfasst.

## D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz.

### Aktiva.

#### Entwicklung des Anlagevermögens:

in EUR	Anschaffungskosten				Stand 31.3.2022
	Stand 1.4.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>I. Immaterielle Vermögenswerte</b>					
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	42.609.285	6.315.270	0	0	48.924.555
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	474.251	90.372	-370.130	0	194.494
	<b>43.083.537</b>	<b>6.405.642</b>	<b>-370.130</b>	<b>0</b>	<b>49.119.049</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Investitionen in fremden Gebäuden	6.518.258	20.160	0	0	6.538.418
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.186.751	150.854	0	0	2.337.605
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.229.730	82.619	-164.651	0	7.147.698
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0	187.670	0	0	187.670
	<b>15.934.739</b>	<b>441.304</b>	<b>-164.651</b>	<b>0</b>	<b>16.211.391</b>

in EUR	Anschaffungskosten				Stand 31.3.2022
	Stand 1.4.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	218.873.517	52.138.000	-5.933.471	0	265.078.046
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	70.047.919	4.657.314	0	0	74.705.233
3. Beteiligungen	50.760.326	667.290	0	0	51.427.615
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	4.375	0	0	0	4.375
	<b>339.686.137</b>	<b>57.462.604</b>	<b>-5.933.471</b>	<b>0</b>	<b>391.215.270</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>398.704.413</b>	<b>64.309.549</b>	<b>-6.468.252</b>	<b>0</b>	<b>456.545.710</b>

in EUR	Kumulierte Abschreibungen					Stand 31.3.2022	Restbuchwerte	
	Stand 1.4.2021	Zugänge	Abgänge	Zuschreibungen	Umbuchungen		Stand 31.3.2022	Stand 31.3.2021
<b>I. Immaterielle Vermögenswerte</b>								
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	23.731.437	5.692.977	0	0	0	29.424.413	19.500.142	18.877.849
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0	0	0	0	0	0	194.494	474.251
	<b>23.731.437</b>	<b>5.692.977</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29.424.413</b>	<b>19.694.635</b>	<b>19.352.100</b>
<b>II. Sachanlagen</b>								
1. Investitionen in fremden Gebäuden	5.265.957	376.653	0	0	0	5.642.611	895.808	1.252.301
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.814.785	149.716	0		0	1.964.500	373.104	371.966
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.810.977	241.620	-92.222		0	5.960.375	1.187.323	1.418.753
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0	0	0		0	0	187.670	0
	<b>12.891.718</b>	<b>767.989</b>	<b>-92.222</b>		<b>0</b>	<b>13.567.486</b>	<b>2.643.905</b>	<b>3.043.020</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.862.328	36.469.963	-5.380.225	-24.703.963	0	48.248.103	216.829.943	177.011.189
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	21.506.160	0	0	0	0	21.506.160	53.199.073	48.541.759
3. Beteiligungen	11.915.618	0	0	0	0	11.915.618	39.511.998	38.844.708
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	0	0	0	0	0	0	4.375	4.375
	<b>75.284.106</b>	<b>36.469.963</b>	<b>-5.380.225</b>	<b>-24.703.963</b>	<b>0</b>	<b>81.669.881</b>	<b>309.545.389</b>	<b>264.402.031</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>111.907.262</b>	<b>42.930.929</b>	<b>-5.472.447</b>	<b>-24.703.963</b>	<b>0</b>	<b>124.661.781</b>	<b>331.883.930</b>	<b>286.797.151</b>

Die **finanziellen Verpflichtungen** der Gesellschaft aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen betragen:

Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	2020/21	2021/22
	in TEUR	in EUR
Im folgenden Geschäftsjahr	7.542	4.896.142,64
In den folgenden 5 Geschäftsjahren	15.754	9.884.511,10

### Finanzanlagen.

#### Ausleihungen.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen haben in Höhe von EUR 53.199.072,89 (Vorjahr: TEUR 48.542) eine Restlaufzeit von unter einem Jahr, wobei eine Verlängerung der Laufzeit des Darlehens geplant ist.

## Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen.

### Zusatzangaben gemäß § 238 Abs. 1 Z 4 UGB

Werte per 31. März 2022	Höhe des Anteils in %	Höhe des Eigenkapitals in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR	FN
<b>a) Anteile an verbundenen Unternehmen</b>				
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	100,00	16.016	3.065	1)
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	95,00	3.837	-450	1)
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	100,00	3.731	-484	1)
Kapsch Components GmbH, Wien	100,00	144	6	1)
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	193.053	8	1)
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	93,00	5.326	4.612	1)
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	0,00	-0	73	1)
Kapsch Telematic Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	100,00	219	-111	1)
Kapsch TrafficCom Ltd., Middlesex, Vereinigtes Königreich	100,00	1.032	77	1)
Artibrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	100,00	42	-4	1)
Kapsch TrafficCom Russia o.o.o., Moskau, Russland	100,00	263	-3	1)
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	30,20	1.157	1.189	1)
Electronic Toll Collection (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	9,62	7.724	5.716	1)
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	5.579	30	1)
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	0,00	0	-4	1)
KTS Beteiligungs GmbH, Wien	100,00	530	345	1)
Transport Telematic Systems LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	49,00	88	7	1)
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	99,00	2.336	3.973	1)
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen	51,00	38	1	1)
Kapsch TrafficCom Transportation S.A.U., Madrid, Spanien	100,00	17.132	4.101	1)
tolltickets GmbH, Rosenheim, Deutschland	100,00	-2.521	-1.892	1)
Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogota, Kolumbien	100,00	533	-1.067	1)
Intelligent Mobility Solutions Limited, Lusaka, Sambia	51,00	-14.144	3.228	1)
MTS Maut & Telematik Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	3.463	-706	1)
Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Santo Domingo, Dominikanische Republik	99,00	-81	-479	1)
Kapsch TrafficCom Norway AS, Oslo, Norwegen	100,00	6	0	1)
SIMEX, Integracion de Sistemas, S.A.P.I. de C.V. Mexico City, Mexiko	69,50	4.454	137	1)
Kapsch TrafficCom Peru S.A.C., Lima, Peru	99,93	-227	-19	1)
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	22,03	2.236	-931	1)
Kapsch TrafficCom Ireland Limited, Dublin, Irland	100,00	202	179	1)
Arce Mobility Solutions, S.A., Bilbao, Spanien	100,00	1.336	847	1)
<b>b) Beteiligungen</b>				
Traffic Technology Services Inc., Beaverton, Vereinigte Staaten	42,44	4.966	-3.075	1)
MoKA SAS, Paris, Frankreich	50,00	252	1	-
autoTicket GmbH, Berlin, Deutschland	50,00	-19.129	-6.730	2)

<sup>1)</sup> Werte zum 31. März 2022 (IFRS)

<sup>2)</sup> Werte zum 31. Dezember 2021 (lokales Recht)

Die Gesellschaft Arce Mobility Solutions, S.A., Spanien, wurde im Geschäftsjahr 2021/22 gegründet. Das Public Transport Geschäft der spanischen Gesellschaften wurde in diese Gesellschaft übertragen.

Per 14. Juli 2021 verkaufte die Kapsch TrafficCom AG die Beteiligung in Höhe von 100 % an der Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien.

Im laufenden Geschäftsjahr fanden Eigenkapitalerhöhungen bei Anteilen an verbundenen Unternehmen in folgenden Gesellschaften statt: Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande, Kapsch TrafficCom S.A.S., Bogota, Kolumbien, MTS Maut & Telematik Services GmbH, Berlin, Deutschland. Davon betrafen EUR 50 Mio. eine Umwandlung von Konzernforderungen in Eigenkapital (Debt-Equity-Swap) der Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande.

Die **Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen** von insgesamt EUR 36.469.963,00 im Geschäftsjahr 2021/22 betreffen mit EUR 36.295.133,00 die Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande sowie mit EUR 174.830,00 die Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien.

Die **Zuschreibungen** im Geschäftsjahr 2021/22 auf Anteile an verbundenen Unternehmen von insgesamt EUR 24.703.963,00 betreffen mit EUR 964.811,00 die Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien, mit EUR 14.744.600,00 die Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden sowie mit EUR 8.994.552,00 die Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika.

Von den Anteilen an verbundenen Unternehmen entfallen TEUR 135.581.400,87 auf die Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande, die als Holdinggesellschaft der Kapsch TrafficCom Nordamerika Gruppe fungiert. Weiters bestehen gegenüber den US-Gesellschaften (Tochter-/Enkelgesellschaften der KTC TrafficCom BV) Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 61.376.

In der wesentlichen US-Enkelgesellschaft Kapsch TrafficCom USA Inc., McLean, USA sind im Geschäftsjahr 2020/21 signifikante Verluste angefallen, die überwiegend auf erhebliche Kostenüberschreitungen und Anpassungen der Plankosten und -margen in den wesentlichen Projekten zurückzuführen sind. Als Reaktion auf die Verluste und die identifizierten Verlustursachen wurden im Geschäftsjahr 2020/21 durch das Management mit Unterstützung externer Berater Maßnahmen identifiziert, beschlossen und implementiert, die in Zukunft zu einer positiven Ergebnisentwicklung führen sollen. Das Geschäftsjahr 2021/22 war in Nordamerika noch wesentlich durch diese Restrukturierungsmaßnahmen und eine Phase der Konsolidierung und Neuorganisation geprägt, und bei einigen Errichtungsprojekten in den USA mussten, in deutlich geringerem Umfang als im Vorjahr, neuerlich Margenanpassungen vorgenommen werden, sodass sich weiterhin ein negativer Ergebnisbeitrag (negatives EBIT in Höhe von TEUR 28.489) aus der Kapsch TrafficCom USA Inc., McLean, USA ergibt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests, basierend auf der im März 2022 aktualisierten Mehrjahresplanung, wurde für den Beteiligungsansatz an der Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande eine Abschreibung in Höhe von EUR 36.295.133 erfasst. Für die per 31. März 2022 offenen Darlehensforderungen und Ausleihungen gegenüber US-Gesellschaften liegt kein Wertminderungsbedarf vor. Die Werthaltigkeit hängt davon ab, dass die künftig wieder profitable Geschäftsplanung erreicht wird.

## **Umlaufvermögen.**

### **Vorräte.**

In den Vorräten wurden Wertberichtigungen in Höhe von EUR 3.115.132,09 (Vorjahr: TEUR 9.866) gebildet.

### **Forderungen.**

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 57.518.723,63 (Vorjahr: TEUR 71.643), Darlehensforderungen in Höhe von EUR 23.363.934,04 (Vorjahr: TEUR 46.182) und die Steuerumlage in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 17.878).

Die Forderungen gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis betreffen Darlehensforderungen in Höhe von EUR 10.166.982,68 (Vorjahr: TEUR 7.617) sowie in Höhe von EUR 375.286,58 (Vorjahr: TEUR 1.082) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Forschungsprämien, Forderungen gegenüber dem Finanzamt, abgegrenzte Forderungen und sonstige Forderungen.

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 9.966.502,45 (Vorjahr: TEUR 6.089) enthalten, welche erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

### **Aktive latente Steuern.**

Die aktiven latenten Steuern resultieren in Höhe von EUR 2.750.570,01 (Vorjahr: TEUR 6.002) aus temporären Differenzen aus Abfertigungsrückstellungen, offenen Siebteilen aus Abschreibungen von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie aus dem Anlagevermögen und beinhalten auch die Beträge der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien, deren steuerliches Ergebnis der Kapsch TrafficCom AG, Wien, zuzurechnen ist. Davon entfallen EUR 2.484.604,15 (Vorjahr: TEUR 2.648) auf langfristige temporäre Differenzen.

Aktive latente Steuern werden für steuerliche Verlustvorträge (interne Verlustvorträge aus der Gruppenbesteuerung) gebildet, sofern dieser Steuervorteil wahrscheinlich durch künftige steuerbare Einkünfte ausgeglichen wird.

Die Gesellschaft hat latente Steuern für Steuerverluste in Höhe von TEUR 15.694 (Vorjahr: TEUR 0) aktiviert, die gegen zukünftiges steuerbares Einkommen verrechnet werden können. Im Vorjahr erfolgte noch ein Ausweis einer Forderung gegenüber verbundenen Unternehmen aus Steuerumlagen, der im Berichtsjahr zu den aktiven latenten Steuern umgegliedert wurde. Daher wird im Geschäftsjahr 2021/22 in der Gewinn- und Verlustrechnung keine Steuerumlage sondern eine Veränderung der aktiven latenten Steuern ausgewiesen.

## Passiva.

### Eigenkapital.

#### Angaben zum Grundkapital.

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 13.000.000,00. Das Grundkapital ist vollständig einbezahlt. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

#### Genehmigtes Kapital.

In der ordentlichen Hauptversammlung 2021 wurde die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals von bis zu 10 % des Grundkapitals unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre beschlossen. Der Vorstand ist bis 28. September 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in einer oder mehreren Tranchen um bis zu 10 % zu erhöhen und den Ausgabekurs sowie die Ausgabebedingungen festzusetzen. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die aus dem genehmigten Kapital ausgegebenen neuen Aktien ist ausgeschlossen. Bei der Gesellschaft besteht derzeit kein bedingtes Kapital, das den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.

#### Ermächtigung zum Aktienrückkauf.

Eine Ermächtigung zum Aktienrückkauf der Hauptversammlung vom 10. September 2019 lief am 10. März 2022 aus. Zum 31. März 2022 hielt Kapsch TrafficCom keine eigenen Aktien, keine Anteile, die für Optionen zurückgehalten werden, und keine Wandlungsrechte.

#### Vorschlag Ergebnisverwendung.

Die Gesellschaft beabsichtigt, keine Dividende auszuschütten und den Bilanzgewinn in voller Höhe auf neue Rechnung vorzutragen.

#### Ausschüttungsgesperrter Betrag.

Der Bilanzgewinn ist in Höhe der aktiven latenten Steuern von EUR 18.444.697,87 (Vorjahr: TEUR 6.002) gemäß § 235 UGB ausschüttungsgesperrt.

### Rückstellungen.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Posten:

	<b>31. März 2021</b>	<b>31. März 2022</b>
	in TEUR	in EUR
Projektbezogene Rückstellungen (inklusive Drohverlustrückstellungen)	11.583	7.451.209,10
Ausstehende Eingangsrechnungen (exkl. Projekte)	4.642	5.047.266,92
Personalarückstellungen (inklusive Urlaubsrückstellungen in Höhe von EUR 2.507.273,22; Vorjahr: TEUR 2.301)	4.340	4.189.745,24
Restrukturierungskosten	731	9.793,00
Garantien und Haftungen für Fertigungsmängel sowie Serien- und Systemfehler	511	1.506.159,30
Übrige Rückstellungen	859	390.254,55
<b>Gesamt</b>	<b>22.666</b>	<b>18.594.428,11</b>

## Verbindlichkeiten.

Von den Verbindlichkeiten haben Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 8.500) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von EUR 12.500.000,00 (Vorjahr: TEUR 20.000) eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren.

Per 9. Juni 2016 wurden fünf Schuldscheindarlehen begeben.

Per 16. Juni 2021 erfolgte die Rückzahlung der Tranchen über EUR 26 Mio., EUR 4,5 Mio. und USD 14,5 Mio.

Folgende Tranchen sind zum Bilanzstichtag 31. März 2022 noch offen:

Tranche	Zinssatz	Zinsfestsetzung und Zinszahlung	Rückzahlung
EUR 23,0 Mio.	6M EURIBOR + 150 Bp	halbjährlich	16. Juni 2023
EUR 8,5 Mio.	2,26 %	jährlich	16. Juni 2026

Im Mai 2021 wurde mit allen wesentlichen finanzierenden Banken eine für zwei Jahre laufende Vereinbarung für einheitliche Kennzahlen vereinbart, die sich am geplanten Ergebnisverlauf aus dem Restrukturierungskonzept orientieren. Die Covenants sehen für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren für jedes Quartal ein bestimmtes Verhältnis von Nettofinanzverbindlichkeiten zu EBITDA (bezogen auf die IFRS Konzernzahlen) vor. Weiters muss an den Bilanzstichtagen eine bestimmte Eigenkapitalquote erreicht werden. Für den Fall, dass diese neuen Kennzahlen zu den Bilanzstichtagen nicht erreicht werden und nicht durch Maßnahmen wie Zuschüsse oder nachrangige Darlehen saniert werden, ist der Kreditgeber berechtigt, den Kredit sofort fällig zu stellen. Diese Covenants berücksichtigen auch die fristgerechte Einhaltung der vereinbarten Tilgungen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021/2022 konnte der Konzern diese Kennzahlen zu allen Zeitpunkten einhalten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von EUR 24.188.593,86 (Vorjahr: TEUR 17.985) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten in Höhe von EUR 2.927.925,13 (Vorjahr: TEUR 3.019) Aufwendungen, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

## Dingliche Sicherheiten.

Der ausgewiesene Exportförderungskredit in Höhe von EUR 1.425.462,56 (Vorjahr: TEUR 1.425), die Beteiligungsfinanzierungen in Höhe von EUR 37.140.000,00 (Vorjahr: TEUR 40.712) sowie der Exportkredit in Höhe von EUR 17.900.000,00 (Vorjahr: TEUR 0,00) sind wechselfähig besichert.

## Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen.

Werte in EUR	31. März 2021	31. März 2022
Haftungsübernahmen für Tochtergesellschaften	36.297	34.588.569,03
Bankgarantien für die Vertragserfüllung von Großprojekten	31.011	25.280.388,25
Zahlungsgarantien	161	160.873,40
Performance Bonds	153.343	169.299.890,79
Sonstige Garantien (Haftungsrücklässe, Bietgarantien und Bürgschaften)	1.384	5.376.632,48
<b>Gesamt</b>	<b>222.195</b>	<b>234.706.353,95</b>

Weiters wurden für Exportgeschäfte bzw. Projekte der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, im Auftragswert von EUR 8.398.232,66 (Vorjahr: EUR 8,6 Mio.) Erfüllungsgarantien durch die Kapsch TrafficCom AG, Wien, übernommen.

## Infrastrukturabgabe Deutschland.

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

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

Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrags zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind Kapsch TrafficCom, CTS EVENTIM und autoTicket. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von rund TEUR 560.000 gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Der zuständige Minister bestritt jedoch diesen Anspruch. Daher ist diese Angelegenheit nun vor einem Schiedsgericht zu klären.

Kurz vor Ende des Geschäftsjahrs erreichte Kapsch TrafficCom ein Zwischenschiedsspruch, der einen Entschädigungsanspruch der autoTicket gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach bejaht. In der nun folgenden Phase des Schiedsverfahrens wird über die Höhe des Anspruchs entschieden.

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

### Derivative Finanzinstrumente.

Die derivativen Finanzinstrumente setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen und sind in den folgenden Bilanzposten erfasst:

Werte zum 31. März 2022	Nominale	Anzahl	beizulegender Zeitwert <sup>1)</sup>	Buchwert	Bilanzposten
Art des Finanzinstruments					
Zinssatzabhängige Produkte					
Interest Rate Swap (12/2026)	EUR 30.000.000	1	574.032,85	0,00	n/a
Interest Rate Swap (09/2027)	EUR 30.000.000	1	971.064,39	0,00	n/a

<sup>1)</sup> Ein positiver Wert in dieser Spalte entspricht einem positiven Zeitwert, ein negativer Wert einem negativen Zeitwert.

Werte zum 31. März 2021	Nominale	Anzahl	beizulegender Zeitwert <sup>1)</sup>	Buchwert	Bilanzposten
Art des Finanzinstruments					
Zinssatzabhängige Produkte					
Interest Rate Swap	EUR 7.500.000	1	-26.233,18	26.233,18	Sonst. Rückstellungen
Interest Rate Swap	EUR 30.000.000	1	-272.942,92	272.942,92	Sonst. Rückstellungen
Interest Rate Swap	EUR 30.000.000	1	-93.001,07	93.001,07	Sonst. Rückstellungen

<sup>1)</sup> Ein positiver Wert in dieser Spalte entspricht einem positiven Zeitwert, ein negativer Wert einem negativen Zeitwert.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Marktwert.

## E. Erläuterungen zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung.

### Aufgliederung der Umsatzerlöse.

	31. März 2021	31. März 2022
	TEUR	EUR
Maut	104.274	126.525.426,90
Verkehrsmanagement	24.793	26.556.334,15
<b>Summe Umsätze nach Tätigkeitsbereichen</b>	<b>129.067</b>	<b>153.081.761,05</b>
Inland	12.657	17.192.337,04
Europäische Union	54.563	56.731.036,65
Andere Länder	61.846	79.158.387,36
<b>Summe Umsätze nach geografischen Märkten</b>	<b>129.067</b>	<b>153.081.761,05</b>

Im Posten **Gehälter** sind Erträge aus der Veränderung von Rückstellungen für Jubiläumsgelder in Höhe von EUR 55.893,33 (Vorjahr: Aufwand TEUR 232) enthalten.

Im Posten **Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen** sind ausgewiesen:

	31. März 2021	31. März 2022
	TEUR	EUR
Abfertigungsaufwand	-37	1.351.501,85
Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen	404	406.502,52
<b>Gesamt</b>	<b>367</b>	<b>1.758.004,37</b>

#### Aufwendungen für den Abschlussprüfer.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf EUR 280.203,75 (Vorjahr: TEUR 308) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	31. März 2021	31. März 2022
	TEUR	EUR
Prüfung des Jahresabschlusses	55	55.480,00
Andere Bestätigungsleistungen	148	189.445,00
Sonstige Leistungen	105	35.278,75
<b>Gesamt</b>	<b>308</b>	<b>280.203,75</b>

#### Finanzergebnis

Die Zinsen und sonstigen Aufwendungen enthalten in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 8.581) Abschreibungen auf Darlehensforderungen.

#### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Die Gesellschaft ist Mitglied einer steuerlichen Gruppe, steuerlicher Gruppenträger ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Gemäß § 9 Abs. 1 KStG wird das steuerlich maßgebende Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds dem steuerlich maßgeblichen Ergebnis des beteiligten Gruppenmitglieds bzw. Gruppenträgers im betreffenden Wirtschaftsjahr zugerechnet. Das zusammengefasste Ergebnis der Gruppe wird beim Gruppenträger der Einkommensermittlung gemäß § 7 Abs. 2 KStG zugrunde gelegt und versteuert. Die Steuerumlageverrechnung erfolgt im Wege der Belastungsmethode, wobei nur im Falle eines steuerlichen Gewinns eine Steuerumlage an den Gruppenträger zu entrichten ist. Steuerliche Verluste werden in Form eines internen Verlustvortrags evident gehalten und mit künftigen positiven Ergebnissen verrechnet.

## F. Sonstige Angaben.

#### Angaben über Organe und Arbeitnehmer.

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer während des Geschäftsjahres 2021/22 betrug 416, davon 414 Angestellte und 2 Arbeiter (Vorjahr: 432 Angestellte, 4 Arbeiter).

Die laufenden Bezüge des Vorstandes betragen im Geschäftsjahr 2021/22 TEUR 2.105 (Vorjahr: TEUR 1.605). Für die vorzeitige Beendigung eines Vorstandsmandates wurde eine einmalige Abfindungszahlung in Höhe von TEUR 2.478 geleistet. Die Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen für Vorstandsmitglieder beliefen sich auf TEUR 1.613 (Vorjahr: Erträge von TEUR 283). In Summe ergeben sich daraus Gesamtbezüge des Vorstandes im Geschäftsjahr 2021/22 in Höhe von TEUR 4.583 (vor Verrechnung mit Rückstellungsbeträgen).

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von EUR 120.000,00 (Vorjahr: TEUR 121) als Aufwand erfasst.

Vorstand und Aufsichtsrat setzen sich aus folgenden Personen zusammen:

**Vorstand.**

Georg Kapsch (Vorsitzender)  
Alfredo Escribá Gallego  
Andreas Hämmerle (ab 1. Juli 2021)  
André Laux (bis 20. Oktober 2021)

**Aufsichtsrat.**

Franz Semmernegg (Vorsitzender)  
Harald Sommerer (Vorsitzender-Stellvertreter)  
Sonja Hammerschmid (ab 8. September 2021)  
Sabine Kauper  
Kari Kapsch (bis 8. September 2021)

Vom Betriebsrat delegiert:

Claudia Rudolf-Misch  
Christian Windisch

**Wesentliche Ereignisse nach dem Abschlussstichtag.**

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

Wien, den 14. Juni 2022



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands

# **Erklärung der gesetzlichen Vertreter.**

*Gemäß § 124 Abs. 1 BörseG 2018.*

Als Mitglieder des Vorstands erklären wir nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens entsteht und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 14. Juni 2022



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands

# **BESTÄTIGUNGSVERMERK.**

## *Bericht zum Jahresabschluss.*

### **Prüfungsurteil.**

Wir haben den Jahresabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. März 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. März 2022 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

### **Grundlage für das Prüfungsurteil.**

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte.**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- Sachverhalt
- Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- Verweis auf weitergehende Informationen

## **1 Werthaltigkeit von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber verbundenen Unternehmen.**

### **Sachverhalt.**

Die Kapsch TrafficCom AG, Wien, hat als Holdinggesellschaft wesentliche Anteile an verbundenen Unternehmen (Buchwerte in Höhe von TEUR 216.830) und Beteiligungen (Buchwerte in Höhe von TEUR 39.512) zum 31. März 2022. Des Weiteren bestehen noch Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen in Höhe von TEUR 76.563.

Gemäß § 204 Abs. 2 UGB sind Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie Ausleihungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung außerplanmäßig abzuschreiben. Gemäß § 207 UGB ist bei Gegenständen des Umlaufvermögens (Darlehensforderungen) das strenge Niederstwertprinzip zu berücksichtigen. Zuschreibungen werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen erfordert wesentliche Schätzungen des Managements über die künftige Marktentwicklung und die Gewinnwahrscheinlichkeit von Aufträgen der Tochtergesellschaften im Planungszeitraum. Darüber hinaus bestehen in der Bewertung erhebliche Ermessensspielräume, insbesondere in Bezug auf den Diskontierungszinssatz und die Wachstumsrate für die ewige Rente. Für den Abschluss besteht aufgrund dieser Schätzunsicherheiten das Risiko einer Überbewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

Auf Basis der Werthaltigkeitstests wurden im Geschäftsjahr 2021/22 folgende Zuschreibungen bzw. Abschreibungen auf den Beteiligungsansatz vorgenommen:

Gesellschaft (Werte in TEUR)	Zuschreibung im Geschäftsjahr 2021/22	Abschreibung im Geschäftsjahr 2021/22
Anteile an verbundenen Unternehmen		
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	14.745	
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	965	
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	8.994	
Kapsch TrafficCom Transportation Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien		-175
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande		-36.295
<b>Summe</b>	<b>24.704</b>	<b>-36.470</b>

Von den Anteilen an verbundenen Unternehmen entfallen TEUR 135.581 (nach Abschreibung) auf die Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande, die als Holdinggesellschaft der Kapsch TrafficCom Nordamerika Gruppe fungiert. Weiters bestehen gegenüber den US-Gesellschaften (Tochter-/Enkelgesellschaften der KTC TrafficCom BV) Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 61.376.

In der wesentlichen US-Enkelgesellschaft Kapsch TrafficCom USA Inc., McLean, USA, sind im Geschäftsjahr 2020/21 signifikante Verluste angefallen, die überwiegend auf erhebliche Kostenüberschreitungen und Anpassungen der Plankosten und -margen in den wesentlichen Projekten zurückzuführen sind. Als Reaktion auf die Verluste und die identifizierten Verlustursachen wurden im Geschäftsjahr 2020/21 durch das Management mit Unterstützung externer Berater Maßnahmen identifiziert, beschlossen und implementiert, die in Zukunft zu einer positiven Ergebnisentwicklung führen sollen. Das Geschäftsjahr 2021/22 war in Nordamerika noch wesentlich durch diese Restrukturierungsmaßnahmen und eine Phase der Konsolidierung und Neuorganisation geprägt und bei einigen Errichtungsprojekten in den USA mussten, in deutlich geringerem Umfang als im Vorjahr, neuerlich Margenanpassungen vorgenommen werden, sodass sich weiterhin ein negativer Ergebnisbeitrag (negatives EBIT in Höhe von TEUR 28.489) aus der Kapsch TrafficCom USA Inc., McLean, USA, ergibt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests, basierend auf der im März 2022 aktualisierten Mehrjahresplanung, wurde für den Beteiligungsansatz an der Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande, eine Abschreibung in Höhe von TEUR 36.295 erfasst. Die Werthaltigkeit des verbleibenden Beteiligungsansatzes sowie der Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber den US-Gesellschaften hängt von der Erreichung der künftig wieder profitablen Geschäftsplanung ab.

Durch den Ausbruch des Kriegs in der Ukraine ergeben sich infolge der Sanktionen grundsätzlich Auswirkungen auf das Geschäft von Kapsch TrafficCom in Russland und Weißrussland, die Beteiligungsansätze an den Tochtergesellschaften in Russland und Weißrussland sind jedoch nicht wesentlich.

Die gesetzlichen Vertreter sind der Auffassung, dass weitere Wertminderungen bzw. Wertsteigerungen (bis max. zur Höhe der Anschaffungskosten) bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen, den Beteiligungsunternehmen sowie Ausleihungen und Darlehensforderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31. März 2022 nicht gegeben sind und daher keine weitere außerplanmäßige Abschreibung bzw. Zuschreibung erforderlich ist.

#### **Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.**

Wir haben im Zusammenhang mit der Beurteilung der Werthaltigkeit der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie an Ausleihungen und Darlehensforderungen die entsprechenden Bewertungsmodelle geprüft. Dabei haben wir die von den gesetzlichen Vertretern verwendete Bewertungsmethode überprüft sowie die verwendeten Parameter (geplante Zahlungsströme und Diskontierungszinssätze) beurteilt. Wir haben untersucht, ob die verwendeten Modelle den anerkannten Bewertungsgrundsätzen entsprechen und ob die verwendeten Annahmen plausibel und angemessen sind.

In Bezug auf die oben genannten Gesellschaften haben wir das Vorliegen eines Wertminderungsbedarfs bzw. Zuschreibungsbedarfs aufgrund der bisherigen Geschäftsergebnisse und des Ergebnisausblicks überprüft und nachvollzogen.

Die von der Gesellschaft eingesetzten Bewertungsmodelle sind für die Überprüfung der Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sowie der Ausleihungen und Darlehensforderungen geeignet. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Bewertungsparameter sind vertretbar.

#### **Verweis auf weitergehende Informationen.**

Wir verweisen zu weitergehenden Informationen auf den Anhang der Kapsch TrafficCom AG, Wien, Abschnitt D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz unter „Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen“.

## **2 Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung von Projekten.**

#### **Sachverhalt.**

Die noch nicht abrechenbaren Leistungen zum 31. März 2022 belaufen sich auf TEUR 11.318 und die projektbezogenen Rückstellungen auf TEUR 7.451. Insbesondere für Errichtungsaufträge ist eine laufende Einschätzung und Aktualisierung der aus den Aufträgen resultierenden Kosten sowie der Risiken aus der Projektabwicklung, die sich aus technischen Problemen, zeitlichen Verzögerungen oder Problemen mit Sublieferanten oder sonstigen externen Rahmenbedingungen ergeben können und die Marge des Auftrags beeinflussen, erforderlich. Weiters können aus diesen Projekten auch Schadenersatz- oder Vertragsstrafen resultieren, die bei der Projektbewertung zu berücksichtigen sind und eine Risikoeinschätzung erfordern. Bei den Großaufträgen der Gesellschaft handelt es sich regelmäßig um technisch komplexe Einzelaufträge, denen jeweils spezifische Auftragsbedingungen zugrunde liegen und die daher in Bezug auf Umsatzrealisierung und Projektrisiken einzeln zu würdigen sind.

Aufgrund der wesentlichen Auswirkungen der Großprojekte, insbesondere während der Errichtungsphase, auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und der erheblichen Schätzungen, die mit der Bilanzierung dieser Aufträge verbunden sind, resultiert das Risiko, dass der Umsatz aus dem Projektgeschäft, das Ergebnis und projektbezogene Bilanzposten wesentlich falsch dargestellt sind, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

#### **Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.**

Im Rahmen unseres risikobasierten Prüfungsansatzes haben wir ein Verständnis über die für die Projektbilanzierung relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betraf vor allem interne Kontrollen in Zusammenhang mit der Freigabe der Auftragskalkulation beim Abschluss neuer Verträge, Billigung der laufenden Nachkalkulation und Statusberichte zu Großprojekten. Bei unseren Detailprüfungshandlungen haben wir für die größten Fertigungsaufträge die Projektbewertungen angefordert und anhand der Planerlöse und -kosten sowie der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Kosten und abgerechneten Erlöse die Ermittlung der Abgrenzungen nachvollzogen. Wir nahmen stichprobenartig Einsicht in Projektanträge, Kundenverträge, Aufsichtsratsprotokolle, das Projektbudgetierungstool sowie Detailkostenaufstellungen für einzelne wesentliche Projekte und haben Gespräche mit den Projektmanagern und dem Management zum Projektverlauf, Projektrisiken und den Planungsannahmen durchgeführt. Bei der Beurteilung der Angemessenheit der Schätzungen lag ein besonderer Fokus auf der Überprüfung der regelmäßigen Aktualisierung der Planannahmen, insbesondere für die Planauftragskosten bis zur Fertigstellung und die Planmarge des Projekts. Dabei haben wir unter anderem auch auf historische Erfahrungswerte betreffend die Genauigkeit von Schätzungen von in der Vergangenheit abgewickelten Großprojekten zurückgegriffen.

Die angewendeten Bewertungsverfahren und die zugrunde liegenden Annahmen zur Projektbewertung sind vertretbar.

#### **Verweis auf weitergehende Informationen.**

Wir verweisen zu weitergehenden Informationen auf den Anhang der Kapsch TrafficCom AG, Wien, Abschnitt C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden „2.1 Vorräte“ und „5. Rückstellungen“ sowie Abschnitt D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz unter „Rückstellungen“.

## **3 Kündigung des Vertrages für den Auftrag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe im Geschäftsjahr 2019/20 und aktueller Status.**

#### **Sachverhalt.**

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

Am 18. Juni 2019 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein Urteil, in dem die in Deutschland geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) für unvereinbar mit dem EU-Recht erklärt wurde. Am Folgetag hat der Kunde, die Bundesrepublik Deutschland, die zur Realisierung und zum Betrieb der Pkw-Maut geschlossenen Verträge zum 30. September 2019 gekündigt.

Die Betreiberparteien des gekündigten Vertrags zum Projekt „Erhebung der Maut“ sind die Kapsch TrafficCom AG, Wien, die CTS EVENTIM AG & Co KGaA, Deutschland, und die autoTicket GmbH, Deutschland. Gemeinsam erhoben sie im Dezember 2019 Forderungen in Höhe von EUR 560 Mio. gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Diese werden vom zuständigen Ministerium bestritten und es wurde ein Schiedsgericht angerufen. Das unabhängige Schiedsgericht hat im Frühjahr 2020 seine Tätigkeit aufgenommen.

Mit Zwischenschiedsspruch vom 22. März 2022 hat das Schiedsgericht entschieden, dass die von der autoTicket GmbH, Deutschland, erhobenen Ansprüche auf Schadens- und Aufwendungsersatz (Ersatz des Bruttounternehmenswerts der autoTicket GmbH, Deutschland, und Erstattung der durch die Abwicklung des Betreibervertrags entstandenen Kosten) gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach gerechtfertigt sind. Über die Höhe der Ansprüche wird das Schiedsgericht in der nun folgenden Phase des Schiedsverfahrens entscheiden.

Im Jahresabschluss war insbesondere die Bilanzierung möglicher Forderungen und die Vollständigkeit und Angemessenheit der Anhangangaben zu beurteilen, weshalb dies als besonderer Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

#### **Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.**

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit dem Vorstand und der Rechtsabteilung der Gesellschaft zum Stand des Schiedsverfahrens und des Zwischenschiedsurteils besprochen. Wir haben zum Stichtag 31. März 2022 externe Bestätigungen von den Rechtsanwälten eingeholt, die den Sachverhalt für die Gesellschaft betreuen, und mit den Anwälten der Rechtsanwaltskanzlei, die die autoTicket GmbH, Deutschland, im Schiedsverfahren vertritt, das Zwischenschiedsurteil erörtert. Wir haben beurteilt, ob auf Basis des Zwischenschiedsurteils, das die Ansprüche dem Grunde aber nicht der Höhe nach bestätigt, weiterhin keine Bilanzierung einer Schadenersatzforderung geboten ist.

Die Bilanzierung der finanziellen Ansprüche der Betreiberparteien gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, die in der nun folgenden Phase des Schiedsverfahrens der Höhe nach bestätigt werden, als Eventualforderung ist angemessen.

Die Anhangangaben sind angemessen dargestellt.

#### **Verweis auf weitergehende Informationen.**

Die Angaben der Gesellschaft zur Kündigung des Vertrages für den Auftrag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe sowie das anhängige Schiedsverfahren finden sich insbesondere in Abschnitt D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz unter "Infrastrukturabgabe Deutschland".

## **4 Ansatz latenter Steuern.**

#### **Sachverhalt.**

Im Jahresabschluss werden aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 18.445 ausgewiesen, die im Wesentlichen auf interne Verlustvorräte im Rahmen der Gruppenbesteuerung entfallen. Die Gesellschaft setzt latente Steueransprüche bis zu jenem Ausmaß an, zu dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige zu versteuernde Gewinne vorhanden sind, gegen die die temporären Differenzen sowie nicht genutzte steuerliche Verlustvorräte verwendet werden können. Der Planungshorizont hierzu beträgt acht Jahre.

Der Ansatz von latenten Steuern erfordert wesentliche Schätzungen des Managements über die künftige Markt- und Geschäftsentwicklung im Planungszeitraum, was regelmäßig mit gewissen Unsicherheitsfaktoren verbunden ist. Für den Jahresabschluss besteht aufgrund dieser Schätzunsicherheiten das Risiko eines überhöhten Ansatzes der aktiven latenten Steuern, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

#### **Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.**

Wir haben nachvollzogen, ob die in der Planungsrechnung verwendeten Annahmen mit der vom Vorstand aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Mehrjahresplanung übereinstimmen und die wesentlichen Treiber für

die künftige Entwicklung (wie Umsatz und Aufwendungen) analysiert und kritisch gewürdigt. Weiters haben wir die Fortschreibung der Planung für die über die Mehrjahresplanung hinausgehenden Planjahre sowie die Anpassungen auf das steuerliche Planergebnis analysiert und kritisch gewürdigt. Das Berechnungsmodell wurde rechnerisch nachvollzogen und die herangezogenen Steuersätze wurden mit externen Quellen abgeglichen. Es wurde insbesondere evaluiert, ob überzeugende substantielle Hinweise dafür vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die ungenutzten steuerlichen Verluste verwendet werden können. Weiters haben wir die Angemessenheit der Angaben im Anhang zu den latenten Steuern beurteilt.

Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen sind vertretbar. Die vom UGB geforderten Anhangangaben sind vollständig.

#### **Verweis auf weitergehende Informationen.**

Die Angaben der Gesellschaft zur Bilanzierung der latenten Steuern finden sich in Abschnitt C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unter "Aktive latente Steuern".

## **5 Einhaltung von Finanzkennzahlen.**

### **Sachverhalt.**

Zum 31. März 2022 bestehen lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 105.040 sowie Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 31.508, wo die Einhaltung von Finanzkennzahlen (auch "Covenants") in den Kreditverträgen vereinbart wurde. Zum 31. März 2022 wurden diese Covenants eingehalten. Im Vorjahr konnten nicht alle damals vereinbarten Finanzkennzahlen eingehalten werden. Die Kapsch TrafficCom AG, Wien, schloss daher mit den betroffenen finanzierenden Banken vor Ablauf des zum 31. März 2021 endenden Geschäftsjahres Verzichtserklärungen ab, wonach auf die Einhaltung dieser Finanzkennzahlen zum Bilanzstichtag bis zum Ablauf des folgenden Geschäftsjahres verzichtet wurde. Im Mai 2021 wurden mit sämtlichen betroffenen Banken neue und einheitliche Finanzkennzahlen vereinbart, die sich am geplanten Ergebnisverlauf aus dem Restrukturierungskonzept orientieren. Die Covenants sehen für einen Übergangszeitraum von 2 Jahren für jedes Quartal ein bestimmtes Verhältnis von Nettofinanzverbindlichkeiten zum EBITDA sowie bestimmte Eigenkapitalquoten zu den Bilanzstichtagen, jeweils auf Basis der IFRS-Konzernzahlen, vor.

Die vom Management im Vorjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherstellung von ausreichender Liquidität wurden im Geschäftsjahr 2021/22 fortgeführt.

Aufgrund der wesentlichen Auswirkungen der Nichteinhaltung von Covenants (frühzeitige Fälligkeitstellung der Kredite) auf die Vermögenslage in Bezug auf die Fristigkeit der Finanzverbindlichkeiten resultiert das Risiko, dass die Fristigkeiten im Jahresabschluss falsch dargestellt sind, weshalb dies als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt identifiziert wurde.

### **Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse.**

Wir haben die auf konsolidierter Basis errechneten Finanzkennzahlen nachvollzogen sowie die mathematische Richtigkeit der Berechnung überprüft. Wir haben die in die Berechnung der Finanzkennzahlen einfließenden Input-Daten mit dem Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, der in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt wurde, abgestimmt.

Zum Bilanzstichtag 31. März 2022 werden die mit den Banken im Mai 2021 vereinbarten Finanzkennzahlen eingehalten. Auf dieser Basis haben wir die Restlaufzeit der korrespondierenden nicht binnen des nächsten Geschäftsjahres fälligen Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31. März 2022 von über einem Jahr überprüft und nachvollzogen.

Weiters haben wir die Maßnahmen zur Sicherstellung von ausreichender Liquidität gewürdigt und überprüft, ob die vom Management diesbezüglich implementierten Kontrollen (tägliches Monitoring des konzernweiten Liquiditätsbestandes und wöchentliche 12-Wochen-Cashflow-Forecasts) weiterhin durchgeführt werden. Es findet weiterhin ein angemessenes Monitoring der Liquidität statt.

### **Verweis auf weitergehende Informationen.**

Die Angaben der Gesellschaft zu Finanzkennzahlen finden sich in der Erläuterung "Verbindlichkeiten" unter Abschnitt D. Erläuterungen zu Posten der Bilanz im Anhang.

## **Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss.**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

## **Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses.**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutender Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen.**

### **Bericht zum Lagebericht.**

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

### **Urteil.**

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

### **Erklärung.**

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

### **Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO.**

Wir wurden von der ordentlichen Hauptversammlung am 8. September 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 15. Februar 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2002 Abschlussprüfer des Jahresabschlusses.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Jahresabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs. 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

## **Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer.**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Felix Wirth.

Wien, den 14. Juni 2022

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez.  
Mag. Felix Wirth  
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

**Haftungsausschluss.**

Etwaige zukunftsgerichtete Aussagen in diesem Bericht enthalten die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“, „planen“, „annehmen“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Kapsch TrafficCom ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden.

Bei Personenbezeichnungen achten die Autoren darauf, möglichst durchgängig die männliche und die weibliche Form zu verwenden (zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Aus Gründen der Lesbarkeit wird vereinzelt nur die männliche Form angeführt. Es sind aber stets Menschen sämtlicher Geschlechtskategorien gemeint.

Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere von Kapsch TrafficCom zu kaufen oder zu verkaufen.

**Impressum.**

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG  
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich  
Redaktionsschluss: 14. Juni 2022

## **Kapsch TrafficCom**

**Kapsch TrafficCom** ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität, mit Projekterfolgen in mehr als 50 Ländern. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen.

Kapsch TrafficCom, mit Hauptsitz in Wien, verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern und notiert im Segment Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Im Geschäftsjahr 2021/22 erwirtschafteten 4.220 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Umsatz von rund EUR 520 Mio.

**>>> [www.kapsch.net](http://www.kapsch.net)**