

Kapsch TrafficCom

>>>

Bericht über das erste Halbjahr 2019/20.

Ausgewählte Kennzahlen.

2019/20 und 2018/19: bezieht sich auf das jeweilige Wirtschaftsjahr (1. April bis 31. März)

H1: erstes Halbjahr eines Wirtschaftsjahrs (1. April bis 30. September)

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

Ertragskennzahlen	2018/19	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Umsatz	737,8	335,8	359,2	7,0%
Anteil Segment ETC	75,7 %	78,1 %	78,3 %	0,2%p
Anteil Segment IMS	24,3 %	21,9 %	21,7 %	-0,2%p
EBITDA ¹⁾	71,5	24,8	26,6	7,2%
EBITDA-Marge	9,7 %	7,4 %	7,4 %	0,0%p
EBIT ¹⁾	57,0	17,8	8,8	-50,6%
EBIT-Marge	7,7 %	5,3 %	2,4 %	-2,9%p
Ergebnis vor Steuern	55,1	12,0	3,6	-69,5%
Periodenergebnis	46,6	8,4	2,3	-72,1%
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	47,8	9,0	2,3	-74,8%
Ergebnis je Aktie (EUR) ²⁾	3,68	0,70	0,18	-74,8%
Geschäftssegmente	2018/19	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Electronic Toll Collection (ETC)				
Umsatz	558,4	262,1	281,2	7,3%
EBIT	64,9	24,8	17,5	-29,5%
EBIT-Marge	11,6 %	9,5 %	6,2 %	-3,2%p
Intelligent Mobility Solutions (IMS)				
Umsatz	179,4	73,7	78,1	5,9%
EBIT	-7,9	-7,0	-8,7	-23,9%
EBIT-Marge	-4,4 %	-9,5 %	-11,1 %	-1,6%p
Umsatzanteile der Regionen	2018/19	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
EMEA	58,4 %	61,5 %	57,5 %	-3,9%p
Americas	34,3 %	32,0 %	38,2 %	6,2%p
APAC	7,2 %	6,5 %	4,3 %	-2,2%p
Bilanzkennzahlen	31. März 2019	30. Sept. 2019	+/-	
Bilanzsumme ³⁾	677,7	705,4	4,1%	
Eigenkapital ²⁾	258,7	239,4	-7,5%	
Eigenkapitalquote ²⁾	38,2 %	33,9 %	-4,2%p	
Nettогuthaben (+)/-verschuldung (-) ^{3,4)}	-73,5	-169,0	130,0%	
Verschuldungsgrad ⁵⁾	28,4 %	70,6 %	42,2%p	
Nettoumlaufvermögen ⁶⁾	193,3	212,1	9,7%	
Geldflussrechnung	2018/19	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Nettoinvestitionen ⁷⁾	11,7	2,8	5,9	114,0%
Free Cashflow ⁸⁾	-57,5	-19,9	-17,8	10,9%
Weitere Informationen	2018/19	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Mitarbeiter/-innen, Personen zum Stichtag	4.981	5.407	4.997	-7,6%
On-Board Units, in Mio. Stück	13,46	6,77	6,25	-7,7%

¹⁾ Im ersten Halbjahr 2019/20 inklusive Abschreibungen von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen aufgrund IFRS 16 in Höhe von EUR 6,5 Mio. und EBIT Effekt von EUR 0,3 Mio.

²⁾ Inklusive nicht beherrschender Anteile

³⁾ Per 30. September inklusive Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 49,2 Mio. aus der Erstanwendung des IFRS 16 (Erhöhung der Nettoverschuldung und Bilanzsumme in ähnlicher Höhe)

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

⁵⁾ Nettoverschuldung/Eigenkapital

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

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

⁸⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

Highlights H1 2019/20.

Umsatz H1



EUR 359,2 Mio.
7,0 %

EBIT H1



EUR 8,8 Mio.
-50,6 %

Ergebnis/Aktie H1



EUR 0,18
-74,8 %

H1 2019/20: Wachstumsinvestitionen und Einmaleffekte belasten die Profitabilität.

- Umsatz: +7,0 %. Region Americas wächst stark, Region EMEA stabil, Rückgänge in der Region APAC.
- EBIT: -50,6 %. Gute Entwicklung des Errichtungsgeschäfts führt zu höherem Personal- und Materialaufwand.
- Einmaleffekte in Höhe von EUR 5,1 Mio.: deutsche Pkw-Maut (EUR 4,2 Mio.) und Mautprojekt in Tschechien (EUR 0,9 Mio.).
- EBIT exklusive Einmaleffekte: EUR 13,9 Mio. (-21,9 %).

Auswirkungen der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 zum 30. September 2019.

- EBITDA: Anstieg um EUR 6,8 Mio.
- EBIT: Anstieg um EUR 0,3 Mio.
- Finanzergebnis: Rückgang um EUR 0,8 Mio.
- Periodenergebnis: Rückgang um EUR 0,5 Mio.
- Nettoverschuldung: Anstieg um EUR 49,2 Mio.
- Bilanzsumme: Anstieg um EUR 48,6 Mio.
- Eigenkapitalquote: Rückgang um 2,6 Prozentpunkte.
- Verschuldungsgrad: Anstieg um 20,7 Prozentpunkte.

Kündigung der zwei Projekte zur Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in Deutschland.

- Im Jahr 2018 erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag zur automatischen Kontrolle der Pkw-Maut sowie in einem Joint Venture mit CTS EVENTIM einen weiteren Auftrag zur Erhebung der Pkw-Maut.
- Am 18. Juni 2019 urteilte der Europäische Gerichtshof (EuGH) wider Erwarten, dass die Pkw-Maut in ihrer angedachten Ausgestaltung gegen europäisches Recht verstößt.
- Am 19. Juni 2019 gingen überraschend Kündigungsschreiben für beide Verträge ein.
- Die Verträge endeten mit 30. September 2019.
- Strenge Vertraulichkeitsbestimmungen gelten auch über die Vertragsbeendigungen hinaus.

Ausblick für das Geschäftsjahr 2019/20 teilweise angepasst.

- Umsatzerwartung bestätigt: Der Wert des Vorjahres (EUR 737,8 Mio.) soll um mindestens 5 % übertroffen werden.
- Angepasst: EBIT (exklusive Einmaleffekte) soll rund EUR 35 Mio. erreichen (Schwankungsbreite: +/- 10 %).

Beschlüsse der Hauptversammlung.

- Dividende von EUR 1,50 pro Aktie (das sind in Summe EUR 19,5 Mio.).
- Franz Semmernegg, Kari Kapsch und Harald Sommerer wieder in den Aufsichtsrat gewählt. Funktionsperiode bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Wirtschaftsjahr 2022/23 beschließt.
- Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018/19.
- Ermächtigung des Vorstands, eigene Aktien zu erwerben, zu veräußern und einzuziehen.

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

wie schon in den letzten Geschäftsjahren müssen wir auch heuer von einem durchwachsenen ersten Halbjahr sprechen. Während die Umsatzentwicklung durchaus positiv war, enttäuschte die Profitabilität. Bei genauerem Hinsehen gibt es zwar gute Gründe für den Gewinnrückgang, sodass ich nicht besorgt bin; zufrieden bin ich aber auch nicht.

Der **Umsatz** stieg zur Vergleichsperiode des Vorjahres um 7,0% auf EUR 359,2 Mio. Diese positive Entwicklung wurde von beiden Segmenten getragen.

Erstes Halbjahr 2019/20:

- Umsatz +7,0%
- EBIT -50,6%

Der Umsatz des Segments Electronic Toll Collection (ETC) stieg auf EUR 281,2 Mio. (+7,3%). Besonders stark entwickelte sich das Errichtungsgeschäft in den Regionen Americas (+87,4 %) und EMEA (+43,3%). Demgegenüber sanken die Umsätze aus dem Betrieb von Mautsystemen (-9,1 %), vorwiegend aufgrund des geringeren Leistungsumfangs in Polen. Nach Auslaufen unseres (alten) Vertrags am 2. November 2018 unterstützt Kapsch TrafficCom ab dem 3. November 2018 den Betrieb des Mautsystems für weitere 27 Monate. Nach zwei Rekordjahren pendelten sich die Verkäufe von On-Board Units in Nordamerika wieder auf einem Normalniveau ein. Durch den Rückgang der Stückzahlen sanken die Komponentenumsätze in Americas (-11,5 %) trotz eines höherwertigen Produktmixes. Auch in der Region APAC sanken die Stückzahlen, wobei es sich dabei teilweise um zeitliche Verschiebungen von Bestellungen handelt.

Der Umsatz des Segments Intelligent Mobility Solutions (IMS) stieg auf EUR 78,1 Mio. (+5,9 %). Ausschlaggebend dafür waren höhere Betriebsumsätze in der Region Americas und Errichtungsumsätze, die in der Region APAC kräftig stiegen und somit einen Rückgang in der Region EMEA mehr als ausgleichen konnten.

Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (**EBIT**) lag bei EUR 8,8 Mio. und war damit rund halb so hoch wie in der Vergleichsperiode des Vorjahres (EUR 17,8 Mio.). Bei dieser Betrachtung müssen aber Einmaleffekte berücksichtigt werden:

- Im Zusammenhang mit der deutschen Infrastrukturabgabe:
Aufgrund der frühzeitigen Kündigung mussten wir Vertragsanbahnungskosten in Höhe von EUR 4,2 Mio. abschreiben.
 - Im Zusammenhang mit dem Mautprojekt in Tschechien:
Unser Vertrag läuft im dritten Quartal des Geschäftsjahres aus. Da unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht en bloc vom designierten Betreiber angestellt werden, haben wir EUR 0,9 Mio. für Abfertigungen rückgestellt.
- Exklusive dieser Einmaleffekte hätte das EBIT des ersten Halbjahrs EUR 13,9 Mio. betragen (Vorjahr: EUR 17,8 Mio.).

Hauptgründe für die geringere Profitabilität sind Investitionen in weiteres Wachstum, nämlich in der Form von:

- Materialaufwand.
Das Errichtungsgeschäft – insbesondere im ETC-Segment – entwickelte sich im ersten Halbjahr 2019/20 sehr positiv, verlangte aber einen vergleichsweise hohen Materialeinsatz (das heißt: gestiegene Materialkosten). Die neu errichteten Systeme müssen aber in weiterer Folge betrieben werden, was für Kapsch TrafficCom mittelfristig zusätzliches Umsatzpotenzial bietet.
- Personalaufwand.
Da das Geschäft in Nordamerika stark wächst, musste das Unternehmen kräftig rekrutieren, um das sich bietende Marktpotenzial bestmöglich nutzen zu können. Im ersten Halbjahr stieg der Mitarbeiterstand in den USA (exklusive der Smart Parking Tochter Streetline) um rund 70 Personen auf in Summe 714.

Eine wesentliche Neuerung ab dem Geschäftsjahr 2019/20 ist die erstmalige Anwendung des Standards **IFRS 16** „Leasingverhältnisse“. Durch die geänderte Darstellung der Leasingverhältnisse erhöhen sich ab 1. April 2019 die Bilanzsumme und die Nettoverschuldung signifikant, die Eigenkapitalquote sinkt.

IFRS 16 mit erheblichem Einfluss auf:

- EBITDA
- Nettoverschuldung
- Bilanzsumme
- Eigenkapitalquote
- Verschuldungsgrad

Auf EBIT, Finanzergebnis und Periodenergebnis hat IFRS 16 nur einen geringen Einfluss. Lediglich das EBITDA steigt.

Der **Free Cashflow** war mit EUR -17,8 Mio. besser als in der Vergleichsperiode des Vorjahrs (EUR -19,9 Mio.). Die Umgliederung der Leasingzahlungen aufgrund des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16 wirkte sich mit

EUR 6,4 Mio. positiv aus. Das Nettoumlauvermögen stieg erneut an, aber in einem geringeren Ausmaß als im Vorjahr. Eine an das deutsche Gemeinschaftsunternehmen mit CTS EVENTIM gewährte Finanzierung belastete den Free Cashflow des ersten Halbjahrs 2019/20 im Ausmaß von EUR 14,5 Mio.

Zum 30. September 2019 betrug die **Nettoverschuldung** EUR 169,0 Mio. Ohne die Erstanwendung des IFRS 16 läge sie bei EUR 119,8 Mio. (31. März 2019: EUR 73,5 Mio.). Der Anstieg der Nettoverschuldung resultierte primär aus der Dividendenzahlung

Solide Bilanz:

- **Verschuldungsgrad:** 70,6 %
- **Eigenkapitalquote:** 33,9 %

lung (in EUR 19,5 Mio.) und dem negativen Free Cashflow (EUR 17,8 Mio.). Die Leasingzahlungen (EUR 6,4 Mio.), bisher im Free Cashflow enthalten, müssen nun (wegen IFRS 16) bei der Berechnung der Nettoverschuldung explizit berücksichtigt werden. Die Eigenkapitalquote zum 30. September 2019 war trotz des IFRS 16-Effekts weiterhin robust: Sie betrug 33,9 % (31. März 2019: 38,2 %).

Der Verschuldungsgrad stieg auf 70,6 %; ohne Anwendung des IFRS 16 wäre die Kennzahl bei 50,0 % gelegen. Die Bilanzsumme stieg – ebenfalls hauptsächlich aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 – auf EUR 705,4 Mio. (31. März 2019: EUR 677,7 Mio.).

Status zur deutschen Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut).

Im Jahr 2018 erhielt unser Joint Venture mit CTS EVENTIM, an dem beide Gesellschaften 50 % halten, den Auftrag für die Erhebung der Pkw-Maut. Darüber hinaus wurden wir bereits zuvor in einem separaten Vergabeverfahren als alleiniger Dienstleister für die automatische Kontrolle der Pkw-Maut mandatiert.

Am 18. Juni 2019 urteilte der Europäische Gerichtshof (EuGH) wider Erwarten, dass die Pkw-Maut in der vorgesehenen Ausgestaltung gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Zu unserer

Beide Verträge zur deutschen Pkw-Maut beendet. Ansprüche werden geltend gemacht.

Überraschung erhielt Kapsch TrafficCom am Tag darauf das Kündigungsschreiben für den Vertrag zur automatischen Kontrolle. Bei dem Joint Venture mit CTS EVENTIM ging die Kündigung des Vertrags über die Erhebung der Pkw-Maut ein. Als Gründe für die Vertragsbeendigungen wurden das EuGH-Urteil sowie angebliche Schlechtleistungen bei der Vorlage von Planungsunterlagen

angeführt und nachträglich auf Verhaltensweisen der Auftragnehmer Bezug genommen. Die Kündigungen wurden mit Wirkung zum 30. September 2019 ausgesprochen.

Für den Fall einer Vertragskündigung aus „ordnungspolitischen Gründen“, insbesondere aufgrund eines EuGH-Urteils, enthalten die Verträge zu beiden Projekten besondere Regelungen über die Entschädigung der Auftragnehmer. Falls jedoch daneben noch zumindest einer der vom Kunden vorgebrachten leistungs- oder verhaltensbedingten Kündigungsgründe anerkannt würde, könnten die Ansprüche auf Schadenersatz aus dem entsprechenden Vertrag geringer ausfallen oder ganz entfallen.

Kapsch TrafficCom ist gerade damit beschäftigt, die Ansprüche aus dem Vertrag über die Kontrolle der Pkw-Maut aufzuarbeiten. Das Joint Venture muss bis spätestens Ende 2019 die Forderungen aus dem Vertrag über die Erhebung der Pkw-Maut zur Prüfung einem Endprüfer (Wirtschaftsprüfer) vorlegen.

Zur Klärung der verschiedenen Ansprüche ist gemäß den Verträgen im ersten Schritt jeweils ein Verhandlungsverfahren mit dem Kunden vorgesehen. Dieses Streitbeilegungsverfahren kann mehrere Wochen dauern, aber auch zügig von einer Seite für gescheitert erklärt werden. Für den Fall des Scheiterns sind zur Erreichung einer endgültigen Entscheidung in beiden Verträgen getrennte Schiedsverfahren vorgesehen. Diese würden sich nach der Schiedsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) richten und vor privaten Schiedsgerichten in Berlin stattfinden. Wir müssen damit rechnen, dass Schiedssprüche erst in mehreren Jahren ergehen könnten.

Strategie-Update.

Kapsch TrafficCom verfolgt seit Jahren zielstrebig die im Jahr 2015 verabschiedete Strategie 2020. Nun ist es an der Zeit, Bilanz zu ziehen und den Blick weiter in die Zukunft zu werfen. Ich glaube nicht, dass ein radikaler Wechsel der Strategie notwendig sein wird, weil wir sie bereits in der Vergangenheit regelmäßig kritisch hinterfragt und bei Bedarf adaptiert haben.

Die Gesellschaft und globalen Zusammenhänge verändern sich, neue Geschäftsmodelle kommen auf den Markt und lösen teilweise alte ab, die technologische Entwicklung schreitet weiter rapide voran und erlaubt ganz neue Anwendungsbereiche. Daher ist es gesund und wichtig, in gewissen Abständen genau zu prüfen: Welche sind die für uns relevanten Megatrends und welche Antworten finden wir darauf? Welche Rolle kann das Unternehmen in Zukunft übernehmen? Wie müssen wir uns entwickeln und welche Lösungen, Services, Technologien und Geschäftsmodelle gewinnen oder verlieren an Bedeutung?

Kapsch TrafficCom möchte gestalten und einen positiven gesellschaftlichen Beitrag leisten. Nur so können wir nachhaltig erfolgreich sein. Das Ergebnis unseres Strategieprozesses werden wir voraussichtlich Mitte 2020 veröffentlichen.

Ausblick.

Der von Kapsch TrafficCom ursprünglich veröffentlichte Ausblick auf das Geschäftsjahr 2019/20 sah einen ähnlichen Verlauf wie im vorangegangenen Jahr vor: Auf ein schwächeres erstes Halbjahr sollte ein starkes zweites Halbjahr folgen. Diese Prognose dürfte sich bewahrheiten. Auch der Ausblick für den Jahresumsatz kann aus heutiger Sicht bestätigt werden: Der Wert des Vorjahres (EUR 737,8 Mio.) soll um mindestens 5 % übertroffen werden.

Die EBIT-Erwartung für das laufende Geschäftsjahr mussten wir revidieren. Aus heutiger Sicht sollte ein Wert von rund EUR 35 Mio. (exklusive Einmaleffekte und mit einer Schwankungsbreite von +/- 10 %) zu erreichen sein. Bisher ging das Un-

Ausblick 2019/20:

- *Umsatz: Wert des Vorjahres um mindestens 5 % übertreffen*
- *EBIT (exkl. Einmaleffekte): EUR 35 Mio. (Schwankungsbreite +/- 10 %)*

ternehmen davon aus, dass das EBIT (bereinigt um Einmaleffekte) den Vergleichswert des Vorjahres (EUR 57 Mio.) um mindestens 5 % übersteigen wird. Die Hauptgründe dieser Anpassung hängen mit dem Wegfall der Großprojekte in Deutschland und dem Wachstum in Nordamerika zusammen. Wie oben erwähnt, lagen dort die Margen im ersten Halbjahr deutlich unter den Erwartungen. Daher konnten wir uns keinen Polster aufbauen, der die Beendigung des Projekts in Tschechien im dritten Quartal kompensieren könnte. Im Gegen-

teil, die Kosten belasteten die Ergebnisse. Das Ausmaß und die Tatsache, dass dieser Zustand länger andauern würde, zeigten sich im Oktober (als belastbare vorläufige Ergebnisse für das zweite Quartal vorlagen) und überraschten uns.

Wieder einmal steht der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU (Brexit) vor der Türe. Mittlerweile kann ja kaum noch eine Wendung in diesem chaotischen Prozess überraschen. Wie es auch kommen mag, für Kapsch TrafficCom sollte der Brexit keinen nennenswerten Einfluss auf die Ergebnisse haben. Unser dortiger Umsatz bewegt sich im einstelligen Millionenbereich.

Auch wenn wir derzeit in einer auf den ersten Blick schwierigen Phase sind, ändert dies nichts an meiner positiven Einstellung. Natürlich müssen wir den anstehenden Wegfall des Projekts in Tschechien verarbeiten, Kapazitäten für weiteres, nachhaltiges Wachstum in Nordamerika schaffen und die Kosten sorgfältig managen. Unsere Marktposition ist aber weiterhin stark, wir zählen zu den Innovationstreibern und es ist ausreichend Geschäft am Markt verfügbar. Daher bin ich überzeugt, dass wir die gegenwärtige Schwächephase nachhaltig gestärkt verlassen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Hauptversammlung.

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

➤ Auszahlung einer Dividende von EUR 1,50 je Aktie. Das entspricht einer Gesamtausschüttung von EUR 19,5 Mio.

Ex-Dividendentag war der 13. September 2019, Zahltag der 18. September 2019.

Präsenz bei der Abstimmung: 77,8 % (von in Summe 13.000.000 Aktien mit je einer Stimme)

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 500 Stimmen)

➤ Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018/19.

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 707, Enthaltungen: 3.883 Stimmen)

➤ Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018/19.

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 707, Enthaltungen: 3.483 Stimmen)

➤ Bestellung der PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019/20.

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 13.505, Enthaltungen: 0 Stimmen)

➤ Wahl von Dr. Franz Semmernegg, Dr. Kari Kapsch und Dr. Harald Sommerer in den Aufsichtsrat. Die Funktionsperiode erstreckt sich bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022/23 beschließt.

Abstimmung zu Dr. Franz Semmernegg

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 96 % (Gegenstimmen: 369.250, Enthaltungen: 110 Stimmen)

Abstimmung zu Dr. Kari Kapsch

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 25.730, Enthaltungen: 110 Stimmen)

Abstimmung zu Dr. Harald Sommerer

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 10.453, Enthaltungen: 0 Stimmen)

➤ Ermächtigung des Vorstands

a. zum Erwerb eigener Aktien sowohl über die Börse als auch außerbörslich im Ausmaß von bis zu 10 % des

Grundkapitals, auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechts der Aktionäre,

b. die Veräußerung oder Verwendung eigener Aktien auch auf eine andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu beschließen und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechts),

c. das Grundkapital durch Einziehung eigener Aktien ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss herabzusetzen.

Präsenz: 77,8 %

Dafür: > 99 % (Gegenstimmen: 1.140, Enthaltungen: 1.116 Stimmen)

Kapitalmarkt.

Aktienkursentwicklung.

Kursverlauf im ersten Halbjahr 2019/20.

Die Schlusskurse der Aktie im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019/20 bewegten sich in einer Schwankungsbreite von EUR 30,15 bis EUR 36,00.

Die Aktie eröffnete am 1. April 2019 bei EUR 29,60. Dieser Kurs war gleichzeitig der Tiefstwert (intraday) in der Berichtsperiode.

Am 17. Mai 2019 verlautbarte Kapsch TrafficCom, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) des abgelaufenen Geschäftsjahrs voraussichtlich die Erwartungen übertreffen wird. In Folge dieser Nachricht entwickelte sich der Aktienkurs sehr positiv, während der Referenzindex (ATX Prime) leicht fiel. Am 24. Mai markierte die Aktie mit einem Wert von EUR 36,50 den Höchstkurs (intraday) in der Berichtsperiode.

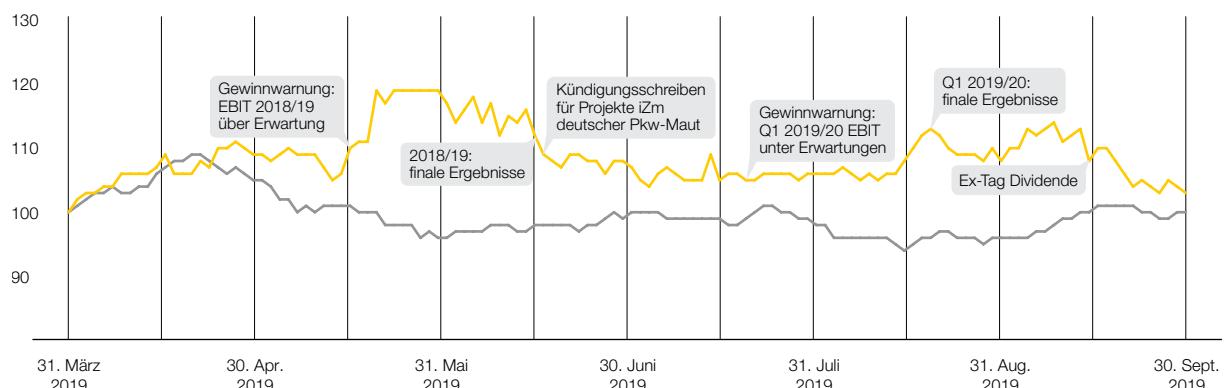
Am 18. Juni 2019, dem Tag der Bilanzpressekonferenz, stellte der Europäische Gerichtshof (EuGH) fest, dass die deutsche Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) in ihrer angedachten Form gegen europäisches Recht verstößt. Am Tag darauf erhielt Kapsch TrafficCom überraschend Kündigungsschreiben für beide Verträge in Zusammenhang mit der Pkw-Maut. Als Konsequenz gab der Aktienkurs von EUR 34,90 (Schlusskurs am Tag vor dem EuGH-Urteil) auf EUR 32,80 (Einlangen der Kündigungsschreiben) nach. In weiterer Folge bewegte sich der Kurs

Aktienkurs im H1 2019/20:
+2,8 %

in einem Band von +/- 5 %. Dieses wurde weder nach der Gewinnwarnung am 20. Juli 2019 noch in Folge des Dividendenabschlags in Höhe von EUR 1,50 am 13. September 2019 (Ex-Tag) verlassen. Lediglich am 25. und am 30. September unterschritt der Kurs das Preisband. Die Aktie schloss (an beiden Tagen) bei EUR 31,00.

Die Kapsch TrafficCom Aktie legte im ersten Halbjahr 2019/20 um 2,8 % zu. Die Benchmark, der ATX Prime, verlor im selben Zeitraum 0,5 %.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX Prime.



Aktienkennzahlen.

In EUR, wenn nicht anders angegeben	H1 2018/19	H1 2019/20
Ergebnis je Aktie	0,70	0,18
Höchstkurs (intraday)	41,60	36,50
Tiefstkurs (intraday)	33,45	29,60
Schlusskurs 30. September	35,80	31,00
Entwicklung der Aktie	-10,1 %	2,8 %
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	8.462	8.615

Betreuung der Aktie.

Analysten.

In den letzten zwölf Monaten veröffentlichten die folgenden Finanzinstitutionen Berichte zur Aktie (in alphabetischer Reihenfolge):

- Erste Group Bank
- Kepler Cheuvreux
- ODDO BHF; ODDO SEYDLER BANK/Frankfurt Main Research (FMR)
- Raiffeisen Centrobank

Liquiditätsanbieter.

Die Raiffeisen Centrobank agiert als Specialist, die folgenden Institutionen als Market Maker für die Kapsch TrafficCom Aktie (Stand 30. September 2019):

- Erste Group Bank
- Hudson River Trading Europe
- Kepler Cheuvreux
- ODDO SEYDLER BANK

Investor-Relations-Aktivitäten im ersten Halbjahr 2019/20.

Kapsch TrafficCom suchte im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres wieder bei mehreren Gelegenheiten Kontakt zu Kapitalmarktteilnehmern:

- Investorenkonferenzen und Roadshows: Bukarest, Madrid, München, New York, Paris (2), Warschau, Zagreb, Zürs
- Zahlreiche direkt vereinbarte Treffen, Telefonate und E-Mails

In Summe tauschte sich das Unternehmen abseits der Hauptversammlung, der Präsentation von Ergebnissen und von Großgruppenpräsentationen bei Veranstaltungen rund 100 Mal im kleineren Rahmen direkt mit Kapitalmarktteilnehmern aus.

Dividende.

Die Hauptversammlung ist dem Dividendenvorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats gefolgt. Demzufolge wurde erneut eine Dividende in Höhe von EUR 1,50 je Aktie (das sind insgesamt EUR 19,5 Mio.) ausgeschüttet. Dies stand auch im Einklang mit der bestehenden Dividendenpolitik. Dividendenzahltag war der 18. September 2019.

Historie der Dividendenauszahlungen.

Jahr	Dividende je Aktie	Ergebnis je Aktie im vorangegangenen Geschäftsjahr	Ausschüttungsquote
2016	EUR 1,50	EUR 2,39	62,7 %
2017	EUR 1,50	EUR 3,35	44,7 %
2018	EUR 1,50	EUR 2,21	68,0 %
2019	EUR 1,50	EUR 3,68	40,8 %

Kontakt für Investoren.

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

Lagebericht H1 2019/20.

Rahmenbedingungen für den Konzern.

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

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

Kundensegmente.

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

- Betreiber-/Infrastrukturorientierte ITS** umfassen neben elektronischer Mauteinhebung und fortschrittlichen Verkehrsmanagement-Systemen auch Applikationen für die städtische Zugangsregelung und die Parkraumbewirtschaftung. Adressaten sind Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre, die eine Verkehrspolitik unter Verwendung von ITS verfolgen, um damit die Verfügbarkeit und die Qualität der Infrastruktur im Hinblick auf Sicherheit, Performance und Umwelt zu sichern.
- Fahrzeugorientierte ITS** zielen auf die Fahrzeugtelematik wie die Ferndiagnose oder Fahrzeugassistenz-Systeme ab. Sie erhöhen in erster Linie die Produktivität der Fahrzeuge, insbesondere auch von Nutzfahrzeugen, sowie die Verkehrssicherheit. Zu diesem Feld zählen ebenfalls Systeme zur Interaktion in Echtzeit zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle, V2V) beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure, V2I), im Englischen kollektiv V2X abgekürzt, die aus Sicht von Kapsch TrafficCom auf der 5,9-GHz-Technologie basieren werden. Die Adressaten sind Fahrzeughersteller und deren Zulieferer.
- Benutzerorientierte ITS** dienen primär dem Komfort und der Effizienz für den Reisenden. Der Kunde im Fahrzeug bekommt Informationen, zur besseren Orientierung auf der Reise, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Musterapplikationen hochentwickelter Fahrzeuginformationssysteme sind etwa die Weiterleitung von verkehrsrelevanten Daten an den Fahrzeuglenker vor und während der Fahrt sowie Navigationsdienste. Die Adressaten sind Informationsdienstleister wie Mobilfunkanbieter, Radiostationen oder Anbieter von Navigationsgeräten sowie, vor allem im Hinblick auf zukünftige Lösungen, auch Endnutzer.
- Industrieorientierte ITS** sind kommerzielle Anwendungen, die vor allem auf die Reduktion der Kosten und die Steigerung des Ertrags von Fahrzeugbetrieben einschließlich Verkehrsbetrieben abzielen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Systeme für das Flottenmanagement und zur Bereitstellung von Informationen zu der Logistik, die hinter einem Fahrzeugkonglomerat steht. Adressaten sind neben der Industrie auch Versicherungsgesellschaften, die mit „Pay as you drive“-Autoversicherungen faire Tarife und ITS-basierte Mobilitäts-Zusatzleistungen anbieten wollen.

Markttrends und -treiber.

Kapsch TrafficCom hat die wichtigsten Trends und Treiber in den derzeit adressierten Märkten wie folgt identifiziert:

- Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze.
- Mobilität.
- Urbanisierung.
- Umweltschutz.

Weiterführende Informationen dazu können dem Konzernlagebericht 2018/19 entnommen werden.

Technologien und Konzepte.

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

Marktpositionierung.

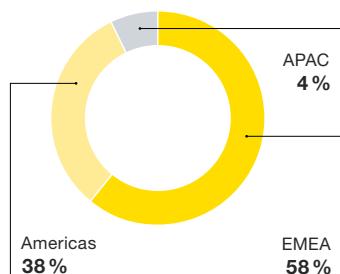
Der derzeitige Fokus von Kapsch TrafficCom richtet sich auf betreiber-/infrastrukturorientierte ITS. Fahrzeug- und benutzerorientierte ITS gewinnen weiter an Bedeutung. Kapsch TrafficCom beobachtet darüber hinaus kontinuierlich die Entwicklungen bei industrieorientierten ITS.

Kapsch TrafficCom strebt eine führende Rolle im Bereich intelligenter, ganzheitlicher Mobilitätslösungen an.

Finanzielle Leistungsindikatoren.

Umsatz- und Ergebnissituation.

Gesamtumsatz nach Regionen.



Im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres erreichte der Umsatz von Kapsch TrafficCom EUR 359,2 Mio. und lag damit um 7,0 % über dem Vergleichswert des Vorjahrs. Diese positive Entwicklung wurde von beiden Segmenten getragen. Das Segment Electronic Toll Collection (ETC) legte um 7,3 % auf EUR 281,2 Mio. und das Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) um 5,9 % auf EUR 78,1 Mio. zu.

Sehr erfreulich war das Wachstum in der Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) im Ausmaß von 27,5 % auf EUR 137,2 Mio. In EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) lag der Umsatz mit EUR 206,7 Mio. auf dem Niveau des Vorjahrs. Lediglich in der Region APAC (Asien-Pazifik) sank der Umsatz auf EUR 15,4 Mio. (-29,6 %).

Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) von EUR 8,8 Mio. lag deutlich (-50,6 %) unter dem Vergleichswert des Vorjahrs. Die EBIT-Marge sank auf 2,4 % (Vorjahr: 5,3 %). Wesentliche Gründe dafür waren:

- Einmaleffekte im Zusammenhang mit der deutschen Infrastrukturabgabe:
Aufgrund der frühzeitigen Kündigung mussten Vertragsanbahnungskosten in Höhe von EUR 4,2 Mio. wertberichtet werden.
- Einmaleffekte im Zusammenhang mit dem Mautprojekt in Tschechien:
Aufgrund der fragwürdigen Umstände der Vergabe des neuen Mautsystems wurden rechtliche Schritte eingeleitet. Da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom zudem nicht en bloc vom designierten Betreiber angestellt werden, musste eine Abfertigungsrückstellung in Höhe von EUR 0,9 Mio. gebildet werden.
- Höherer Material- und Personalaufwand aufgrund des stark wachsenden Errichtungsgeschäfts insbesondere im Segment ETC in Nordamerika.

Die operativen Währungseffekte (netto) waren im ersten Halbjahr des aktuellen Geschäftsjahres mit EUR 1,1 Mio. positiv (Vorjahr: EUR +0,7 Mio.). Das EBIT wäre ohne die Erstanwendung des Standards IFRS 16 um EUR 0,3 Mio. niedriger gewesen, das EBITDA um EUR 6,8 Mio.

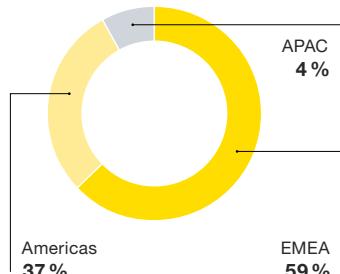
Das Finanzergebnis im ersten Halbjahr 2019/20 von EUR -4,4 Mio. war besser als in der Vergleichsperiode des Vorjahrs (EUR -5,8 Mio.). Die Verschiebung der Zinsaufwendungen aufgrund der Anwendung von IFRS 16 von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ins Finanzergebnis betrug EUR -0,8 Mio. Die geringere Marktbewertung der Beteiligung an Q-Free ASA, Norwegen, führte zu einem Verlust von EUR 1,7 Mio. Die Währungseffekte betrugen EUR -0,4 Mio. (Vorjahr: EUR -5,1 Mio.).

Im ersten Halbjahr 2019/20 wurde ein Ertragsteuersatz von 25 % (Vorjahr: 30 %) herangezogen. Er wurde auf das Konzernergebnis vor Steuern, ohne Berücksichtigung der (bereits versteuerten) anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, angewandt. Daraus resultierte ein Ertragsteueraufwand in Höhe von EUR 1,3 Mio. (Vorjahr: EUR 3,6 Mio.).

Das Periodenergebnis für das erste Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres ging somit um 72,1 % auf EUR 2,3 Mio. zurück (Vorjahr: EUR 8,4 Mio.).

Die Segmente entwickelten sich im ersten Halbjahr 2019/20 wie folgt:

ETC-Umsatz nach Regionen.



Electronic Toll Collection (ETC).

Umsatz. Der Umsatz im Segment ETC stieg um 7,3 % auf EUR 281,2 Mio. und trug wie im Vorjahr 78,3 % zum Gesamtumsatz bei.

Der mit EUR 166,0 Mio. größte Umsatzbeitrag konnte weiterhin in der Region EMEA mit den landesweiten Mautprojekten in Tschechien, Polen, Weißrussland und Österreich sowie Projekten in Südafrika erwirtschaftet werden (Vorjahr: EUR 165,1 Mio.), wobei geringere Betriebsumsätze durch höhere Errichtungsumsätze ausgeglichen werden konnten. Die niedrigeren Betriebsumsätze sind im Wesentlichen auf das Mautprojekt in Polen zurückzuführen. Im ersten Halbjahr des Vorjahrs war noch ein alter Vertrag mit einem größeren Leistungsumfang in Kraft. Das Volumen der Errichtungsprojekte stieg jedoch zum Vergleichszeitraum des Vorjahrs (+43,3 %) vor allem aufgrund der Projekte betreffend der deutschen Infrastrukturabgabe bis zur Kündigung im Juni 2019.

ETC-Umsatz: EUR 281,2 Mio. (+7,3 %).

Der Umsatz in der Region Americas konnte im ersten Halbjahr deutlich auf EUR 102,9 Mio. (+35,1 %) gesteigert werden. Treiber waren die Umsätze zur Errichtung von Mautsystemen vor allem in den USA, die um 87,4 % zulegten. Die Komponentenumsätze gingen jedoch um 11,5 % zurück. Nach zwei Rekordjahren pendelten sich die Verkäufe von On-Board Units in Nordamerika wieder auf einem Normalniveau ein. Ein höherwertiger Produktmix konnte den Mengenrückgang nicht ausgleichen.

In der Region APAC ist zur Vergleichsperiode des Vorjahrs ein Umsatzrückgang um EUR 8,6 Mio. auf EUR 12,2 Mio. zu verzeichnen. Ein Teil der Errichtungsprojekte, vor allem in Australien, ist bereits fortgeschritten bzw. in einer finalen Phase. Daher sanken die Umsätze aus Errichtungsprojekten im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund von Verschiebungen der Lieferung von Komponenten gingen die Komponentenumsätze in Australien im ersten Halbjahr 2019/20 gegenüber dem Vorjahr zurück.

Im ersten Halbjahr 2019/20 wurden 6,25 Mio. On-Board Units verkauft (Vorjahr: 6,77 Mio. Stück). Steigerungen wurden im Wesentlichen in Spanien und Südafrika verzeichnet, während die Verkaufszahlen nach zwei Rekordjahren in den USA, sowie aufgrund von zeitlichen Verschiebungen in Australien gegenüber dem Vergleichszeitraum zurückgingen. Dadurch sanken auch die Komponentenumsätze um 10,3 %.

Nach Geschäftstypen betrachtet verteilte sich der Umsatz in diesem Segment wie folgt:

in EUR Mio.	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Umsatz	262,1	281,2	7,3 %
Errichtung	73,6	110,5	50,1 %
Betrieb	133,4	121,2	-9,1 %
Komponenten	55,1	49,5	-10,3 %
EBIT	24,8	17,5	-29,5 %

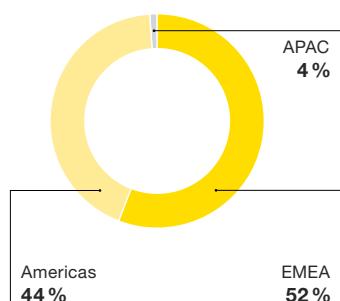
EBIT. Das EBIT im Segment ETC betrug EUR 17,5 Mio. Das ist ein Rückgang um 29,5 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018/19. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich aufgrund der gestiegenen

ETC-EBIT: EUR 17,5 Mio. (-29,5 %).

Errichtungsgeschäfte, die einen vergleichsweise hohen Materialeinsatz haben, stärker als die Umsätze. Die Abschreibungen stiegen einerseits aufgrund der Anwendung des IFRS 16, die zu einer Verschiebung von sonstigen betrieblichen

Aufwendungen zu Abschreibungen (EUR 5,3 Mio.) und Zinsen (EUR 0,5 Mio.) führt, sowie der Wertminderung von Vermögenswerten im Zusammenhang mit den Pkw-Mautprojekten in Deutschland in Höhe von EUR 3,8 Mio. Der Mietaufwand verminderte sich, im Wesentlichen aufgrund der Anwendung des IFRS 16, um EUR 4,7 Mio., die Marketing- und Werbekosten gingen um EUR 1,2 Mio. zurück während die Reisekosten und der IT-Aufwand um EUR 1,1 Mio. bzw. EUR 1,0 Mio. stiegen. Das operative Währungsergebnis betrug EUR +1,3 Mio. und war im Vergleich zum Vorjahr um EUR 0,5 Mio. geringer.

IMS-Umsatz nach Region.



Intelligent Mobility Solutions (IMS).

Umsatz. Der Umsatz im Segment IMS stieg um 5,9 % auf EUR 78,1 Mio. und trug somit wie im Vorjahr 21,7 % zum Gesamtumsatz bei.

In der Region EMEA gab es einen Rückgang um -1,5 %, allerdings stieg der Umsatz in der Region Americas um 9,2 % und verdoppelte sich in der Region APAC auf EUR 3,2 Mio. In der Region Americas gelang es, die Betriebsumsätze um 17,1 % auf EUR 14,9 Mio. und die Errichtungsumsätze auf EUR 18,1 Mio. (+4,2 %) zu steigern.

IMS-Umsatz: EUR 78,1 Mio. (+5,9 %).

Nach Geschäftstypen betrachtet, verteilt sich der Umsatz in diesem Segment wie folgt:

in EUR Mio.	H1 2018/19	H1 2019/20	+/-
Umsatz	73,7	78,1	5,9 %
Errichtung	30,3	32,0	5,8 %
Betrieb	38,4	40,7	6,0 %
Komponenten	5,0	5,3	5,8 %
EBIT	-7,0	-8,7	-23,9 %

EBIT. Das EBIT im Segment IMS betrug im ersten Halbjahr 2019/20 EUR -8,7 Mio. und lag unter dem Vorjahreswert von EUR -7,0 Mio. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen stiegen analog zu den Umsätzen, der Personalaufwand hingegen überproportional, vor allem in den USA. Die

IMS-EBIT:
EUR -8,7 Mio. (-23,9 %).
Abschreibungen stiegen im Wesentlichen aufgrund der Anwendung des IFRS 16, der zu einer Verschiebung von sonstigen Aufwendungen zu Abschreibungen (EUR 1,2 Mio.) und Zinsen führt. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen um EUR 2,4 Mio. zurück, wobei der Mietaufwand aufgrund IFRS 16 um EUR 0,7 Mio. sank. Dennoch gab es operative Verluste im Geschäftsfeld Smart Urban Mobility sowie schwächere Umsatzentwicklungen und daher geringeres EBIT in Afrika.

Vermögens- und Finanzlage.

Die Bilanzsumme zum Stichtag 30. September 2019 betrug EUR 705,4 Mio. (31. März 2019: EUR 677,7 Mio.).

Aktivseite.

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

Zum 30. September 2019 lag der Buchwert der Sachanlagen um EUR 47,2 Mio. über dem Bilanzwert zum 31. März 2019. Die Erhöhung bezieht sich großteils auf die Erstanwendung von IFRS 16, aufgrund dessen zum 1. April 2019 Nutzungsrechten aus Leasingverträgen in Höhe von EUR 50,8 Mio. angesetzt wurden. „Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen“ stiegen um EUR 12,8 Mio. gegenüber dem Wert vom 31. März 2019 und betrafen großteils die von Kapsch TrafficCom gewährte Finanzierung an ein Gemeinschaftsunternehmen. Die in der Bilanz zum 31. März 2019 ausgewiesenen sonstigen langfristigen Vermögenswerte in Höhe von EUR 7,3 Mio. betrafen hauptsächlich Vertragsanbahnungskosten. In Zusammenhang mit der Beendigung der Verträge zur deutschen Infrastrukturabgabe mussten im ersten Halbjahr 2019/20 EUR 4,2 Mio. wertgemindert werden und infolge der finalen Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, im August 2019 wurden die langfristigen Vermögenswerte zur Gänze nicht angesetzt.

Die Position „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ sank im Vergleich zum 31. März 2019 deutlich. Der Rückgang um insgesamt EUR 53,1 Mio. resultierte großteils aus einer Zahlung in Zusammenhang mit der Implementierung des landesweiten Pkw- und Lkw-Mautsystems in Bulgarien sowie aus geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Österreich. Andererseits stiegen die „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ um EUR 39,0 Mio., was großteils auf Projekte in den USA und in Bulgarien zurückzuführen war.

Die „liquiden Mittel“ sanken im Vergleich zum 31. März 2019 um EUR 13,6 Mio. Dies war hauptsächlich auf die Dividendenausschüttung (EUR 19,5 Mio.) und den negativen Free Cashflow im ersten Halbjahr 2019/20 zurückzuführen.

Passivseite.

Aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 wurden entsprechende Leasingverbindlichkeiten angesetzt. Per 30. September 2019 betrugen die langfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 36,1 Mio. und die kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten EUR 13,1 Mio. Zum 1. April 2019, dem Erstanwendungszeitpunkt, betrugen diese EUR 40,5 Mio. bzw. EUR 12,4 Mio.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen im ersten Halbjahr 2019/20 um EUR 38,6 Mio. auf EUR 68,5 Mio. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken insbesondere in Österreich. Die sonstigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen gingen insbesondere in Bulgarien und den USA zurück.

Das Eigenkapital sank gegenüber dem Bilanzstichtag 31. März 2019 um EUR 19,3 Mio. auf EUR 239,4 Mio. Wesentliche Gründe dafür sind die bezahlte Dividende in Höhe von EUR 19,5 Mio. und die Reduzierung der Minderheitenanteile aufgrund der finalen

Kaufpreisallokation von Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, im Ausmaß von EUR 1,7 Mio. Die Eigenkapitalquote zum 30. September 2019 betrug 33,9 % (31. März 2019: 38,2 %). Dafür waren der gerade beschriebene Rückgang des Eigenkapitals und die Erhöhung der Bilanzsumme aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 verantwortlich. Ohne die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards hätte die Eigenkapitalquote 36,5 % betragen.

Cashflow.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit war im ersten Halbjahr des aktuellen Geschäftsjahres mit EUR 2,7 Mio. positiv (Vorjahr: EUR -14,1 Mio.). Dabei ist zu erwähnen, dass Auszahlungen im Zusammenhang mit Leasing (EUR -6,4 Mio.) ab dem Geschäftsjahr 2019/20 im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen werden. Weiters war die Veränderung des Nettoumlauvermögens im ersten Halbjahr 2019/20 mit EUR -17,4 Mio. geringer als in der Vergleichsperiode des Vorjahrs (EUR -32,9 Mio.). Dafür waren zwei Effekte ausschlaggebend: Die „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte“ – inklusive „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ – sanken um EUR 14,2 Mio. (Vorjahr: Erhöhung um EUR 31,1 Mio.). Gleichzeitig gingen die „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten“ – inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ – um EUR -23,7 Mio. zurück (Vorjahr: Anstieg um EUR +4,1 Mio.).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im ersten Halbjahr 2019/20 EUR -20,5 Mio. und war damit deutlich negativer als im ersten Halbjahr 2018/19 (EUR -5,8 Mio.). Dafür gab es zwei Hauptgründe: Die Nettoinvestitionen stiegen, hauptsächlich in den USA, Kanada und Sambia, um in Summe EUR 3,1 Mio. Zudem gab es Finanzierungen an ein Gemeinschaftsunternehmen in Deutschland in Höhe von EUR 14,5 Mio.

Der Free Cashflow, der als Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit plus Cashflow aus Investitionstätigkeit definiert ist, betrug im ersten Halbjahr 2019/20 EUR -17,8 Mio. und war etwas positiver als in der Vergleichsperiode des Vorjahrs (EUR -19,9 Mio.). Dabei ist die oben erwähnte Umgliederung der Auszahlungen betreffend Leasing (erstes Halbjahr 2019/20: EUR 6,4 Mio.) aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 zu berücksichtigen.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit wies im ersten Halbjahr einen Wert von EUR 5,0 Mio. aus (Vorjahr: EUR -26,1 Mio.). Das ist vor allem auf die Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten um EUR 33,1 Mio. zurückzuführen. Auszahlungen im Zusammenhang mit Leasingverträgen betrugen im ersten Halbjahr 2019/20 EUR -6,4 Mio. Diese waren – wie bereits oben erwähnt – im Vorjahr Teil des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit.

Der Finanzmittelbestand zum 30. September 2019 betrug EUR 81,1 Mio. (31. März 2019: EUR 94,7 Mio.)

Kennzahlen zum 30. September 2019.

Das Nettoumlauvermögen betrug EUR 212,1 Mio. (31. März 2019: EUR 193,3 Mio.).

Die Nettoverschuldung erreichte EUR 169,0 Mio. (31. März 2019: EUR 73,5 Mio.), was einem Verschuldungsgrad von 70,6 % (31. März 2019: 28,4 %) entsprach. Der Anstieg der Nettoverschuldung resultierte im Wesentlichen aus der Erstanwendung des IFRS 16 (EUR -49,2 Mio.), dem negativen Free Cashflow (EUR -17,8 Mio.) und der Dividendenzahlung (EUR -19,5 Mio.). Ohne Anwendung des IFRS 16 hätte die Nettoverschuldung EUR 119,8 Mio. und der Verschuldungsgrad 50,0 % betragen.

Angaben über Großgeschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen.

Mit Wirksamkeit per 31. Mai 2019 wurden die Schwestergesellschaft Kapsch CarrierCom AG inklusive deren Tochtergesellschaften sowie der operative Geschäftsbereich der Schwestergesellschaft Kapsch PublicTransportCom an die S&T AG verkauft und sind daher ab diesem Zeitpunkt keine nahestehenden Unternehmen mehr.

Während des ersten Halbjahres gab es, außer den im Konzernabschluss 2018/19 erwähnten Geschäften bzw. in Erläuterung 15 enthaltenen Informationen, keine weiteren Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen, welche die Finanzlage oder das Geschäftsergebnis wesentlich beeinflusst haben.

Akquisitionen und wesentliche Ereignisse.

Mit 1. Mai 2019 wurde Herr Alfredo Escribá Gallego in den Vorstand von Kapsch TrafficCom AG bestellt. Sein Mandat hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Herr Escribá folgte als Chief Technology Officer (CTO) Herrn Alexander Lewald, der das Unternehmen einvernehmlich verlassen hat.

Am 18. Juni 2019 urteilte der Europäische Gerichtshof (EuGH) wider Erwarten, dass die Pkw-Maut in der vorgesehenen Ausgestaltung gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Zu unserer Überraschung erhielt Kapsch TrafficCom am Tag darauf das Kündigungsschreiben für den Vertrag zur automatischen Kontrolle. Bei dem Joint Venture mit CTS EVENTIM ging die Kündigung des Vertrags über die Erhebung der Pkw-Maut ein. Als Gründe für die Vertragsbeendigungen wurden das EuGH-Urteil sowie angebliche Schlechtleistungen der Auftragnehmer bei der Vorlage von Planungsunterlagen angeführt. Die Kündigungen wurden mit Wirkung zum 30. September 2019 ausgesprochen.

Kapsch TrafficCom ist gerade damit beschäftigt, die Ansprüche aus dem Vertrag über die Kontrolle der Pkw-Maut aufzuarbeiten. Das Joint Venture muss bis spätestens Ende 2019 die Forderungen aus dem Vertrag über die Erhebung der Pkw-Maut zur Prüfung einem Endprüfer (Wirtschaftsprüfer) vorlegen. Zur Klärung der verschiedenen Ansprüche ist gemäß den Verträgen im ersten Schritt jeweils ein Verhandlungsverfahren mit dem Kunden vorgesehen. Für den Fall des Scheiterns sind zur Erreichung einer endgültigen Entscheidung in beiden Verträgen getrennte Schiedsverfahren vorgesehen.

Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Dominikanische Republik, wurde per 25. Mai 2019 gegründet und ist eine Tochtergesellschaft von Kapsch TrafficCom AG (99 %) und Kapsch TrafficCom Chile S.A., Chile (1 %).

Weiters wurde Kusa Kokutsha (Pty) Ltd., Südafrika, per 26. August 2019 gegründet.

Im Juni 2019 wurde das Konsortium Consorcio KRIIV, Kolumbien, gebildet. Da Kapsch TrafficCom die Kontrolle über die relevanten Aktivitäten dieses Konsortiums hat, wird dieses vollkonsolidiert.

Risikoberichterstattung.

Kapsch TrafficCom hat mehrere Prozesse initiiert, um das Risikomanagement effektiv zu gestalten und Best-Practice-Standards zu verankern. Das Risikomanagement ist im Finanzbereich von Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert und betreibt das konzernweite Risikomanagement (Enterprise Risk Management, ERM). Wesentliche Schwerpunkte des ERM bilden das Projektrisikomanagement sowie das Risikomanagement während der Angebotserstellung. Im Rahmen des ERM werden wesentliche Risiken erhoben und in einem Risikoreport aggregiert.

Die wesentlichen Risiken von Kapsch TrafficCom sind:

- Branchenspezifische Risiken: Volatilität des Auftragseingangs, Risiken der Projektabwicklung, Risiken aufgrund nicht verhandelbarer, unvorteilhafter Bestimmungen und Bedingungen bei langfristigen Verträgen mit staatlichen Stellen.
- Strategische Risiken: Innovationsfähigkeit, Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums, Länderrisiko.
- Finanzrisiken: Währungsrisiko, Zinsrisiko, Liquiditätsrisiko, Kreditrisiko.
- Personalrisiko.
- Rechtliche Risiken.
- IT-Risiken.

Im Konzern existiert ein internes Kontrollsysteem (IKS), welches die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung dokumentiert. Die Verantwortung für die Implementierung, Ausgestaltung und Überwachung des IKS im Hinblick auf die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften liegt beim jeweils zuständigen lokalen Management. Zur Unterstützung der Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften wurde bei Kapsch TrafficCom AG ein IKS-Verantwortlicher ernannt.

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand von Kapsch TrafficCom gefährden könnten. Durch die zunehmende geografische Diversifizierung und die kontinuierliche Verbreiterung des Produkt- und Lösungspotfolios mit ausgewählten neuen IMS-Lösungen konnte das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und einzelnen Großprojekten wird dadurch laufend reduziert.

Die wesentlichen Risiken des Konzerns werden in Abschnitt 3.3 des Konzernlageberichts 2018/19 erläutert. Im ersten Halbjahr 2019/20 gab es im Zusammenhang mit den Pkw-Mautprojekten in Deutschland Änderungen zu den Risiken, die in Erläuterung 17 enthalten sind. Für den Rest des Geschäftsjahres 2019/20 sind keine neuen wesentlichen Risiken und Ungewissheiten zu erwarten.

Ausblick auf das zweite Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres.

Der von Kapsch TrafficCom ursprünglich veröffentlichte Ausblick auf das Geschäftsjahr 2019/20 sah einen ähnlichen Verlauf wie im vorangegangenen Jahr vor: Auf ein schwächeres erstes Halbjahr sollte ein starkes zweites Halbjahr folgen. Diese Prognose dürfte sich bewahrheiten. Auch der Ausblick für den Jahresumsatz kann aus heutiger Sicht bestätigt werden: Der Wert des Vorjahres (EUR 737,8 Mio.) soll um mindestens 5 % übertroffen werden.

Die EBIT-Erwartung für das laufende Geschäftsjahr musste das Management jedoch revidieren. Aus heutiger Sicht sollte ein Wert von rund EUR 35 Mio. (exklusive Einmaleffekte und mit einer Schwankungsbreite von +/- 10 %) zu erreichen sein. Bisher

Ausblick 2019/20:

- *Umsatz: Wert des Vorjahres um mindestens 5 % übertreffen*
- *EBIT (exkl. Einmaleffekte): EUR 35 Mio. (Schwankungsbreite +/- 10 %)*

ging das Unternehmen davon aus, dass das EBIT (bereinigt um Einmaleffekte) den Vergleichswert des Vorjahres (EUR 57 Mio.) um mindestens 5 % übersteigen wird. Die Hauptgründe dieser Anpassung hängen mit dem Wegfall der Großprojekte in Deutschland und dem Wachstum in Nordamerika zusammen. Dort lagen die Margen im ersten Halbjahr deutlich unter den Erwartungen. Daher gelang es nicht, einen Polster aufzubauen, der die Beendigung des Projekts in Tschechien im dritten Quartal kompensieren könnte. Im Gegenteil, die Kosten belasteten die Ergebnisse. Das Ausmaß und die Tatsache, dass dieser Zustand länger andauern würde, kamen überraschend.

Für Kapsch TrafficCom sollte der anstehende Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU (Brexit) keinen nennenswerten Einfluss auf die Ergebnisse haben. Der Umsatz von Kapsch TrafficCom in Großbritannien bewegt sich im einstelligen Millionenbereich.

Wien, am 18. November 2019

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Gemäß § 125 Abs 1 BörseG 2018.

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

Wien, am 18. November 2019

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



André Laux
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Verkürzter konsolidierter Zwischenbericht

zum 30. September 2019.*)

Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in TEUR	Erläuterung	H1 2018/19	H1 2019/20 ¹⁾
Umsatzerlöse	(4)	335.839	359.232
Sonstige betriebliche Erträge	(5)	5.507	5.170
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen		3.885	1.765
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		-140.528	-156.856
Personalaufwand		-120.157	-130.083
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-7.009	-13.606
Wertminderungen	(6)	0	-4.200
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-60.008	-51.776
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen ²⁾	(10)	268	-857
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		17.797	8.789
Finanzerträge		1.972	2.567
Finanzaufwendungen		-7.810	-6.977
Finanzergebnis		-5.838	-4.410
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen	(10)	0	-732
Ergebnis vor Steuern		11.960	3.647
Ertragsteuern	(8)	-3.568	-1.309
Periodenergebnis		8.392	2.338
Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		9.047	2.277
Nicht beherrschende Anteile		-655	61
		8.392	2.338
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)			
verwässert und unverwässert ³⁾		0,70	0,18
Sonstiges Ergebnis			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-3.208	-1.569
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		2.685	1.486
Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von Cashflow Hedges		61	0
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-671	-372
Posten, später in das Periodenergebnis umzugliedern		-1.134	-455
Posten, später nicht in das Periodenergebnis umzugliedern		0	0
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern		-1.134	-455
Gesamtergebnis der Periode		7.258	1.883
Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		8.442	1.921
Nicht beherrschende Anteile		-1.184	-37
		7.258	1.883

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

²⁾ Das anteilige operative Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen enthielt im Geschäftsjahr 2018/19 auch Gewinne aus der Neubewertung von Anteilen in Höhe von TEUR 79.

³⁾ Ergebnis je Aktie bezogen auf 13,0 Mio. Aktien.

*) Der Zwischenbericht wurde weder einer Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht durch einen Abschlussprüfer unterzogen.

Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in TEUR	Erläuterung	31. März 2019	30. Sept. 2019¹⁾
AKTIVA			
Sachanlagen	(9, 18)	21.956	69.159
Immaterielle Vermögenswerte	(9)	82.874	82.499
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(10)	19.973	18.401
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(11)	15.861	28.674
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(11)	16.847	11.289
Langfristige Leasingforderungen	(18)	0	1.404
Sonstige langfristige Vermögenswerte		7.334	269
Latente Steueransprüche		18.462	19.641
Langfristige Vermögenswerte		183.307	231.336
Vorräte		64.054	68.219
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(11)	209.419	156.278
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(11)	122.555	161.549
Kurzfristige Leasingforderungen	(18)	0	501
Kurzfristige Steuerforderungen		2.573	4.986
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(11)	1.135	1.448
Liquide Mittel	(11)	94.652	81.093
Kurzfristige Vermögenswerte		494.389	474.075
SUMME AKTIVA		677.696	705.411
EIGENKAPITAL			
Grundkapital		13.000	13.000
Kapitalrücklage		117.509	117.509
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		126.656	109.076
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind		257.165	239.585
Nicht beherrschende Anteile		1.507	-232
SUMME EIGENKAPITAL		258.672	239.353
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(11, 12)	139.330	133.854
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(18)	0	36.054
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		26.125	25.462
Langfristige Rückstellungen	(13)	6.681	5.501
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(11)	5.213	1.868
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(11)	1.346	774
Latente Steuerschulden		5.103	1.488
Langfristige Verbindlichkeiten		183.799	205.002
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(11, 12)	29.934	68.518
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	(18)	0	13.145
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(11)	89.560	75.955
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen	(11)	26.905	28.422
Kurzfristige Rückstellungen	(13)	14.734	10.996
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		2.292	3.099
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(11)	71.800	60.920
Kurzfristige Verbindlichkeiten		235.225	261.056
SUMME VERBINDLICHKEITEN		419.024	466.058
SUMME PASSIVA		677.696	705.411

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

Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

Alle Beträge in TEUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn		
Stand 31. März 2019	13.000	117.509	-48.762	175.418	1.507	258.672
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen (siehe Erläuterung 3)					-1.678	-1.678
Kapitalveränderungen bei einem Tochterunternehmen					-24	-24
Dividende				-19.500	0	-19.500
Periodenergebnis				2.277	61	2.338
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-356		-98	-455
Stand 30. September 2019	13.000	117.509	-49.119	158.195	-232	239.353
Stand 31. März 2018	13.000	117.509	-47.050	147.515	-1.045	229.930
Anpassungen aufgrund des neuen IFRS 9 Standards				-650		-650
Latente Steuern auf Anpassungen aufgrund des neuen IFRS 9 Standards				146		146
Umgliederungen von sonstigen Rücklagen zu Konzernbilanzgewinn			-86	86		0
Stand 1. April 2018 angepasst	13.000	117.509	-47.136	147.097	-1.045	229.425
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen					3.426	3.426
Kapitalerhöhung bei einem Tochterunternehmen					325	325
Dividende				-19.500	0	-19.500
Periodenergebnis				9.047	-655	8.392
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-665		-529	-1.194
Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von Cashflow-Hedges			61			61
Stand 30. September 2018	13.000	117.509	-47.740	136.644	1.522	220.935

Das eingetragene und vollständig einbezahlte Grundkapital von Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13.000.000. Es verteilt sich auf 13.000.000 nennwertlose Inhaberaktien. Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme. Zum Stichtag 30. September 2019 hielt Kapsch TrafficCom AG keine eigenen Aktien.

Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

Alle Beträge in TEUR	Erläuterung	H1 2018/19	H1 2019/20 ⁵⁾
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		17.797	8.789
Planmäßige Abschreibungen		7.009	13.606
Wertminderungen		0	4.200
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		318	-663
Veränderung sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen ²⁾		-1.750	-4.834
Veränderung sonstige langfristige Forderungen und Vermögenswerte ¹⁾		703	5.781
Veränderung langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		77	0
Veränderung langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		-127	-309
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-2.615	-5.948
Zinseinnahmen		413	430
Zinsausgaben		-1.638	-2.255
Sonstige (netto)		-1.358	1.382
Cashflow aus dem Ergebnis		18.829	20.178
Veränderung des Nettoumlauvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte ¹⁾		-31.091	14.156
Veränderung Vorräte		-7.158	-4.164
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten ²⁾		4.137	-23.683
Veränderung kurzfristige Rückstellungen		1.165	-3.737
Veränderung des Nettoumlauvermögens		-32.947	-17.429
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		-14.118	2.749
Ankauf von Sachanlagen		(9)	-2.474
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten		(9)	-932
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen			-2.172
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich ihrer liquiden Mittel)		(3)	3
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften und gemeinschaftlichen Tätigkeiten		(10)	-952
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten			647
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen langfristigen Finanzanlagen			69
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-5.811	-20.509
Free Cashflow³⁾		-19.929	-17.760
Kapitalanpassungen von Anteilseignern bei einem Tochterunternehmen			325
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende			-19.500
Zahlung für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen			-5.000
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten		(12)	45
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten		(12)	1.263
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten		(12)	-3.251
Auszahlungen betreffend Leasing		(18)	0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-26.119	5.017
Anfangsbestand Finanzmittel			181.835
Veränderung des Finanzmittelbestands ⁴⁾			-46.047
Auswirkungen von Wechselkursänderungen			-2.258
Endbestand Finanzmittel		133.529	81.093

¹⁾ Inklusive „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“.

²⁾ Inklusive „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“.

³⁾ Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

⁴⁾ Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

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

Erläuterungen zum verkürzten konsolidierten Zwischenbericht.

Übersicht.

Allgemeines	23–24
1 – Allgemeine Informationen	23
2 – Grundlagen der Erstellung	23
3 – Änderungen im Konsolidierungskreis	23
Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	25–26
4 – Segmentinformation	25
5 – Sonstige betriebliche Erträge	25
6 – Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	25
7 – Sonstige betriebliche Aufwendungen	25
8 – Ertragsteuern	26
Konsolidierte Bilanz	26–31
9 – Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	26
10 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	26
11 – Finanzinstrumente nach Kategorien	27
12 – Finanzverbindlichkeiten	29
13 – Rückstellungen	30
14 – Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse	31
Sonstiges	31–35
15 – Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen	31
16 – Ermessensentscheidungen und Schätzungen	33
17 – Risikomanagement	33
18 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	33
19 – Wesentliche Ereignisse nach dem 30. September 2019	35

1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom, mit Sitz in Wien, Österreich, ist ein internationaler Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen.

Die Gruppe agiert in zwei Segmenten:

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

Das Segment ETC umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können sowohl einzelne Straßenabschnitte als auch landesweite Straßennetze umfassen. Die Herstellung und Beschaffung von Komponenten sowohl zur Erweiterung und Adaptierung der von Kapsch TrafficCom errichteten Systeme als auch für Dritte ergänzen das Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom; Mautdienstleistungen runden es ab.

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

2 Grundlagen der Erstellung.

Der verkürzte konsolidierte Zwischenbericht für das zum 30. September 2019 endende Halbjahr wurde im Einklang mit den vom IASB herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, gemäß IAS 34 Zwischenabschlüsse erstellt und ist nur gemeinsam mit dem Konzernabschluss zum 31. März 2019 zu lesen.

Der Zwischenbericht wurde weder einer Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht durch einen Abschlussprüfer unterzogen.

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

3 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Änderungen im Konsolidierungskreis im ersten Halbjahr 2019/20.

Kapsch TrafficCom Dominican Republic S.R.L., Dominikanische Republik, wurde per 25. Mai 2019 gegründet und ist eine Tochtergesellschaft von Kapsch TrafficCom AG (99 %) und Kapsch TrafficCom Chile S.A., Chile (1 %).

Weiters wurde Kusa Kokutsha (Pty.) Ltd., Südafrika, per 26. August 2019 gegründet.

Im Juni 2019 wurde das Konsortium Consorcio KRV, Kolumbien, gebildet, das von Kapsch TrafficCom vollkonsolidiert wird, da Kapsch die Kontrolle über die relevanten Aktivitäten dieses Konsortiums hat.

Unternehmenszusammenschlüsse.

Die Erstkonsolidierung der **Intelligent Mobility Solutions Ltd.**, Sambia, erfolgte im August 2018, die Kaufpreisallokation wurde unter Einhaltung der 12-Monatsfrist im August 2019 finalisiert. Daraus ergaben sich folgende beizulegende Zeitwerte der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt:

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

Die immateriellen Vermögenswerte aus Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen betreffen einen Konzessionsvertrag für eine Laufzeit von 17 Jahren. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte, die zum 31. März 2019 vorläufig in Höhe von TEUR 3.425 angesetzt waren, wurden nach finaler Analyse in der endgültigen Kaufpreisallokation nicht angesetzt. Die Forderungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte betreffen zum Großteil geleistete Vorauszahlungen. Ein Mittelzufluss ist aus dieser Position daher nicht abzuleiten. Die im Rahmen des Erwerbs übernommenen liquiden Mittel (somit der Nettomittelzufluss im Geschäftsjahr 2018/19 aus dem Erwerb) betrugen TEUR 3. Die direkt dem Erwerb zurechenbaren Transaktionskosten betrugen TEUR 0.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem beizulegenden Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile inklusive des nicht beherrschenden Anteils und dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens berechnet sich wie folgt:

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

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

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

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

Für den Unternehmenszusammenschluss von **eTrans Systems Inc.** (eTrans), USA, aus dem Geschäftsjahr 2018/19 gab es bis Ende September 2019 keine Anpassungen.

4 Segmentinformation.

Die folgende Tabelle zeigt die Umsätze nach Geschäftstypen, die auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15 entsprechen:

	H1 2018/19			H1 2019/20		
	ETC	IMS	Konzern	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	262.132	73.707	335.839	281.152	78.081	359.232
Errichtung	73.613	30.280	103.893	110.479	32.039	142.518
Betrieb	133.396	38.404	171.800	121.204	40.726	161.930
Komponenten	55.123	5.023	60.146	49.469	5.315	54.784
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	24.813	-7.016	17.797	17.482	-8.694	8.789
EBIT-Marge	9,5 %	-9,5 %	5,3 %	6,2 %	-11,1 %	2,4 %

Die folgende Tabelle zeigt jene Kunden, die im ersten Halbjahr 2019/20 oder in der Vergleichsperiode des Vorjahres zu mehr als 10 % des Umsatzes beigetragen haben.

	H1 2018/19			H1 2019/20		
	Umsatz	ETC	IMS	Umsatz	ETC	IMS
Kunde 1	37.727	x	x	37.045	x	x

5 Sonstige betriebliche Erträge.

	H1 2018/19	H1 2019/20
Operative Fremdwährungsgewinne	3.528	3.633
Übrige betriebliche Erträge	1.980	1.537
5.507	5.170	

Die operative Fremdwährungsgewinne beruhten im ersten Halbjahr 2019/20 hauptsächlich auf Wechselkursschwankungen des argentinischen Peso und des US-Dollar gegenüber dem Euro. Argentinien ist als Hochinflationsland eingestuft, die Effekte aus IAS 29 sind jedoch nicht wesentlich.

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

Im ersten Halbjahr 2019/20 waren Abschreibungen von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen aus der Anwendung des IFRS 16 in Höhe von TEUR 6.481 enthalten. Weiters wurden im Zusammenhang mit der frühzeitigen Kündigung von Projekten zur deutschen Infrastrukturabgabe Vertragsanbahnungskosten im Ausmaß von TEUR 4.200 als Wertminderung erfasst.

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	H1 2018/19	H1 2019/20
Kommunikations- und IT-Aufwand	9.554	9.317
Rechts- und Beratungsaufwand	7.969	7.591
Reisekosten	6.105	7.228
Mieten	9.085	3.629
Marketing- und Werbekosten	4.766	3.579
Lizenz- und Patentaufwand	3.081	2.720
Instandhaltung	2.978	2.719
Operative Fremdwährungsverluste	2.812	2.551
Kfz-Aufwand	3.193	2.436
Büroaufwendungen	1.400	1.908
Versicherungsaufwand	2.717	1.694
Übriger betrieblicher Aufwand	6.348	6.403
60.008	51.776	

Erhöhte Reisetätigkeit, vor allem in den USA, haben zu einem Anstieg der Reisekosten geführt. Niedrigere Marketing- und Werbekosten sowie ein geringerer Versicherungsaufwand in Polen trugen wesentlich zum Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen bei. Die Erstanwendung des IFRS 16 auf Leasingverträge reduzierte Mietaufwendungen um TEUR 6.262.

8 Ertragsteuern.

Die Ertragsteuern betreffen laufende Gewinnsteuern und latente Steueransprüche und -schulden. Der tatsächliche Steueraufwand wird erst zum Ende des Geschäftsjahres ermittelt. Unterjährig verwendet Kapsch TrafficCom einen theoretischen Steuersatz. Dieser wird auf das, um die bereits besteuerten anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen bereinigte, Konzernergebnis vor Steuern angewandt. Am Jahresende kann der effektive Steuersatz vom unterjährigen (theoretischen) Steuersatz abweichen. Dies kann sich ergeben aus der unterschiedlichen Besteuerung in den verschiedenen Ländern, der Berücksichtigung oder Wertberichtigung von steuerlichen Verlustvorträgen sowie Steuerfreibeträge und permanente Steuerdifferenzen.

Im ersten Halbjahr 2019/20 wurde ein theoretischer Steuersatz in Höhe von 25 % (Vorjahr: 30 %) angewandt. Dieser niedrigere Steuersatz basiert auf einer, nach Umsatz gewichteten Analyse, der Nominalsteuersätze der einzelnen Länder, in den Kapsch TrafficCom aktiv ist.

9 Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte.

	H1 2018/19	H1 2019/20
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahrs	92.207	104.830
Anpassung auf Grund Erstanwendung IFRS 16	-	50.755
Buchwert zum 1. April des Geschäftsjahrs	92.207	155.585
Zugänge	3.406	5.172
Zugänge aus Erwerb von Unternehmen	12.663	0
Zugänge betreffend Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	167	1.027
Zugänge von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	-	2.919
Abgänge	-427	-267
Abgänge von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	-	-469
Abschreibungen und sonstige Umgliederungen	-7.009	-5.477
Abschreibungen von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	-	-6.481
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.248	-350
Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahrs	99.759	151.658

Zum 30. September 2019 sind in den Sachanlagen Nutzungsrechte aus Leasingverträgen in Höhe von TEUR 46.731 enthalten.

10 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Details zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss 2018/19 ersichtlich.

	H1 2018/19	H1 2019/20
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahrs	7.502	19.973
Zugang	1.293	19
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	189	-857
Gewinn aus Neubewertung der Anteile aufgrund Unternehmenszusammenschluss	79	0
Abgang aufgrund Unternehmenszusammenschluss	-9.048	0
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	0	-732
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-3
Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahrs	15	18.401
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	0	8.349
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	15	10.052

Die Anteile an assoziierten Unternehmen betrafen, wie zum 31. März 2019, die Traffic Technology Services Inc., USA.

Die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen betrafen zum 30. September 2019 im Wesentlichen das Gemeinschaftsunternehmen mit CTS EVENTIM AG & Co. KGaA, autoTicket GmbH, Deutschland. Im Jahr 2018 erhielt das Gemeinschaftsunternehmen den Auftrag für die Erhebung der deutschen Infrastrukturabgabe. Mit Wirkung zum 30. September 2019 wurde jedoch eine Kündigung des Vertrages ausgesprochen. Das Gemeinschaftsunternehmen muss bis spätestens Ende 2019 die Forderungen aus dem Vertrag über die Erhebung der Pkw-Maut zur Prüfung einem Endprüfer (Wirtschaftsprüfer) vorlegen. Zur Klärung

der verschiedenen Ansprüche ist gemäß Vertrag im ersten Schritt ein Verhandlungsverfahren mit dem Kunden vorgesehen. Dieses Streitbeilegungsverfahren kann mehrere Wochen dauern, aber auch zügig von einer Seite für gescheitert erklärt werden. Scheitert diese Maßnahme zur Streitbeilegung, ist zur Erreichung einer endgültigen Entscheidung ein Schiedsverfahren vorgesehen. Dieses würden sich nach der Schiedsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) richten und vor privaten Schiedsgerichten in Berlin stattfinden. Es ist damit zu rechnen, dass ein Schiedsspruch erst in mehreren Jahren ergehen könnte.

Beim Unternehmenszusammenschluss im ersten Halbjahr 2018/19 handelt es sich um die Vollkonsolidierung der Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia.

Für den Ausweis der anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in der Gewinn- und Verlustrechnung ist eine Einzelbewertung vorzunehmen. Zählen die Aktivitäten und strategische Ausrichtungen eines Unternehmens zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom, werden die anteiligen Ergebnisse im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit von Kapsch TrafficCom ausgewiesen, anderenfalls im Ergebnis vor Steuern.

11 Finanzinstrumente nach Kategorien.

Beizulegender Zeitwert.

Die Details zu den Fair-Value-Hierarchien sind im Konzernabschluss 2018/19 ersichtlich. Es wurden keine Umgliederungen zwischen den Hierarchiestufen vorgenommen.

Der Buchwert der folgenden Positionen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellt entsprechend IFRS 7.29 einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar: „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“, „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“, „sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen“, „liquide Mittel“, „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“, „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“, sowie „sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“. Es wird daher keine Fair-Value-Hierarchie angegeben.

Der zum 30. September 2019 beizulegende Zeitwert der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug für das Schulscheindarlehen TEUR 73.892 (31. März 2019: TEUR 72.818), für die langfristige Projektfinanzierung TEUR 41.715 (31. März 2019: TEUR 47.194) und für die sonstigen Finanzverbindlichkeiten TEUR 83.648 (31. März 2019: TEUR 43.468).

Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen.

Die Wertberichtigungen zu „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ sind im ersten Halbjahr 2019/20 um TEUR 178 gesunken (erstes Halbjahr 2018/19: TEUR -473). Die Wertberichtigungen zu „Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen“ stiegen um TEUR 216 (erstes Halbjahr 2018/19: TEUR 219). Die Effekte wurden erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen.

Die Zugänge bei den lang- und kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten betrafen mit TEUR 14.535 gewährte Finanzierungen an das Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland. Aus der Bewertung von Beteiligungen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert sind, wurde im ersten Halbjahr 2019/20 ein Verlust in Höhe von TEUR 1.731 (erstes Halbjahr 2018/19: TEUR +934) im Gesamtergebnis erfasst.

Level 3-Earn-out Verbindlichkeiten und Beteiligungen.

Die Entwicklung der Level 3-Earn-out Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

Earn-out-Verbindlichkeiten	H1 2018/19	H1 2019/20
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahrs	12.751	1.989
Zugang	341	0
Abgang	-5.206	-1.000
Aufzinsungen	24	8
Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahrs	7.910	997

Für Beteiligungen, die nach Level 3 bewertet werden, gab es im ersten Halbjahr 2019/20 keine Anpassungen.

Finanzinstrumente nach Kategorie zum Buchwert	31. März 2019	30. Sept. 2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	209.419	156.278
Fortgeführte Anschaffungskosten	171.443	116.392
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	171.443	116.392
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	50	5
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	50	5
Sicherungsinstrumente	0	0
Derivative Finanzinstrumente – Cashflow Hedges (Fair Value Level 2)	0	0
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte¹⁾	37.926	39.882
 Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig)		
zu fortgeführten Anschaffungskosten	139.402	172.838
 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig)		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	16.996	30.391
Wertpapiere (Fair Value Level 1)	3.700	3.774
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	79	0
Beteiligungen (Fair Value Level 1)	11.389	9.658
Beteiligungen (Fair Value Level 3)	36	39
Fortgeführte Anschaffungskosten	1.791	16.920
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	657	15.472
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	1.135	1.448
 Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten	94.652	81.093
 Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)		
zu fortgeführten Anschaffungskosten	169.264	202.373
Schuldscheindarlehen (langfristig, Fair Value Level 2)	74.794	75.222
Projektfinanzierung (langfristig, Fair Value Level 2)	50.000	43.750
Sonstige Finanzverbindlichkeiten (Fair Value Level 2)	44.470	83.400
 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
zu fortgeführten Anschaffungskosten	89.560	75.955
 Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig)		
zu fortgeführten Anschaffungskosten	32.118	30.291
 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig)		
Fortgeführte Anschaffungskosten	73.146	61.694
Variable Kaufpreiskomponenten (Earn-out, Fair Value Level 3)	3.336	1.756
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.989	997
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	1.346	759
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	196	57
Sicherungsinstrumente	0	0
Derivative Finanzinstrumente – Cashflow Hedges (Fair Value Level 2)	0	0
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten¹⁾	69.614	59.881

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

12 Finanzverbindlichkeiten.

	31. März 2018	30. Sept. 2018	31. März 2019	30. Sept. 2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	141.759	140.938	139.330	133.854
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26.675	26.913	29.934	68.518
	168.434	167.851	169.264	202.373

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	H1 2018/19			H1 2019/20		
	Langfristig	Kurzfristig	Summe	Langfristig	Kurzfristig	Summe
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahrs	141.759	26.675	168.434	139.330	29.934	169.264
Umgliederung	-1.824	1.824	0	-8.042	8.042	0
Zugänge	45	1.263	1.308	2.193	33.132	35.324
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	227	0	227	0	0	0
Rückzahlungen	0	-3.251	-3.251	0	-3.444	-3.444
Währungsumrechnungsdifferenzen und Zinsabgrenzungen	731	403	1.134	374	855	1.229
Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahrs	140.938	26.913	167.851	133.854	68.518	202.373

Zugänge und Rückzahlungen sind zahlungswirksam.

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

	30. Sept. 2018	30. Sept. 2019
Bruttocashflows bis zu einem Jahr	29.169	72.011
In den nächsten 6 Monaten	3.795	32.512
In den nächsten 7 bis 12 Monaten	25.374	39.499
Bruttocashflows 2-5 Jahre	130.721	128.155
Zwischen 1 und 2 Jahren	13.840	61.521
Zwischen 2 und 3 Jahren	62.202	17.641
Zwischen 3 und 4 Jahren	16.928	40.269
Zwischen 4 und 5 Jahren	37.751	8.724
Bruttocashflows größer 5 Jahre	14.871	8.841
Gesamt	174.761	209.007

13 Rückstellungen.

	31. März 2018	30. Sept. 2018	31. März 2019	30. Sept. 2019
Langfristige Rückstellungen	8.911	8.005	6.681	5.501
Kurzfristige Rückstellungen	9.600	10.765	14.734	10.996
	18.510	18.769	21.415	16.498

	31. März 2019	Zuführung und Aufzinsung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsdifferenzen	30. Sept. 2019
Jubiläumsgelder	1.758	37	0	-23	0	1	1.773
Garantien und Produkthaftungen	2.472	0	0	0	-946	0	1.527
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	151	0	0	0	179	0	330
Sonstige langfristige Rückstellungen	2.301	113	-35	-51	-430	-26	1.872
Langfristige Rückstellungen, gesamt	6.681	150	-35	-74	-1.196	-25	5.501
Garantien und Produkthaftungen	538	0	-765	0	946	-6	713
Drohverlustrückstellung	3.461	1.131	-81	-2.938	-1	64	1.635
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	5.734	141	-25	-8	-179	-6	5.657
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	2.709	21	-658	-1.194	0	37	915
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	2.292	6.108	-6.427	-261	431	-66	2.078
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	14.734	7.401	-7.956	-4.401	1.196	23	10.996
Summe	21.415	7.551	-7.991	-4.475	0	-2	16.498

Im ersten Halbjahr 2019/20 gab es ein wichtiges Gerichtsurteil im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten mit dem Unternehmen Neology, Inc., USA. Das oberste Bundesgericht für Patentrechtsfragen hat final gegen den Mitbewerber entschieden, dass die angeführten Patentansprüche ungültig sind. Ein Rechtsmittel vor dem „Supreme Court“ wurde von Neology, Inc., USA, eingelegt. Die Rückstellung wurde im ersten Halbjahr 2019/20 aufgelöst, da Kapsch TrafficCom keine Verpflichtungen mehr erwartet.

	31. März 2018	Zuführung und Aufzinsung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsdifferenzen	30. Sept. 2018
Jubiläumsgelder	1.391	37	0	-7	0	5	1.426
Garantien und Produkthaftungen	1.906	0	0	0	-202	0	1.704
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	689	0	0	0	-42	0	648
Sonstige langfristige Rückstellungen	4.923	262	0	0	-488	-471	4.227
Langfristige Rückstellungen, gesamt	8.911	299	0	-7	-731	-467	8.005
Garantien und Produkthaftungen	435	311	-84	-9	202	61	916
Verluste aus schwierigen Geschäften sowie Nacharbeiten	0	1.355	-211	-138	-142	5	869
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	4.887	0	-75	-343	42	28	4.539
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	3.033	461	-806	-60	86	171	2.886
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.245	827	-915	-29	543	-116	1.555
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	9.600	2.955	-2.091	-580	731	150	10.765
Summe	18.510	3.254	-2.091	-587	0	-317	18.769

14 Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse.

Die Eventualschulden resultieren vor allem aus Großprojekten. In diesem Zusammenhang kann von Kapsch TrafficCom gefordert sein, Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bürgschaften und Performance Bonds abzugeben. Auch Sicherheiten von Dritten – in der Regel Banken oder Kreditversicherungsunternehmen – in Form von Garantien und Bid Bonds sind bei Bedarf vorzulegen. Wird den vertraglichen Verpflichtungen nicht entsprochen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme durch den Kunden. Die Bank oder der Versicherer hat in diesem Fall einen Regressanspruch gegen Kapsch TrafficCom.

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

Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance und Bid Bonds	31. März 2019	30. Sept. 2019
Südafrika (Mautprojekte)	30.742	30.198
Australien (Mautprojekte)	29.926	29.360
Sonstige	161	161
	60.829	59.719

Als unwahrscheinlich eingeschätzte Ressourcenabflüsse aus sonstigen Haftungsverhältnissen im Ausmaß von TEUR 403.978 (31. März 2019: TEUR 319.055) werden weder in der Bilanz noch in der vorangehenden Tabelle ausgewiesen.

Mit den Gesellschafterbeschlüssen vom 8. Februar 2019 und 21. März 2019 hat sich die Kapsch TrafficCom AG gegenüber der autoTicket GmbH, Deutschland, verpflichtet, ein subordiniertes Gesellschafterdarlehen in Höhe bis zu TEUR 32.500 zu gewähren und eine gesamtschuldnerische Haftung im Rahmen der Fremdfinanzierung der autoTicket GmbH in Höhe von insgesamt TEUR 175.000 (gemeinsam mit dem zweiten Gesellschafter CTS EVENTIM AG & Co. KGaA) zu übernehmen, welche nach Beginn der Erhebung der Infrastrukturabgabe, Vereinnahmung der Startvergütung und Ablauf des ersten Betriebsjahres gemäß den Bestimmungen des Kreditvertrags in eine selbständige Garantie der beiden Gesellschafter in Höhe von jeweils der Hälfte des zu diesem Zeitpunkt noch offenen Betrags überführt wird.

Zum Stichtag 30. September 2019 sind Gesellschafterdarlehen der Kapsch TrafficCom AG gegenüber der autoTicket GmbH in Höhe von TEUR 14.535 aushaftend. Aufgrund der Kündigung des Betreibervertrages sind keine Kreditverbindlichkeiten der autoTicket GmbH gegenüber Banken aushaftend.

Im Zusammenhang mit der Kündigung der Pkw-Mautverträge in Deutschland sind Eventualforderungen über die bilanziellen Werte hinaus, aufgrund der laufenden Verfahren, nicht abschätzbar.

15 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen.

	H1 2018/19	H1 2019/20
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	-535	-642
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	2.661	-1.762
Schwestergesellschaften		
Umsätze	2.817	2.232
Aufwendungen	-13.758	-7.918
Assoziierte Unternehmen		
Umsätze	13	13
Aufwendungen	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Umsätze	188	12.801
Aufwendungen	0	0
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen		
Umsätze	52	79
Aufwendungen	-59	-5.460

	31. März 2019	30. Sept. 2019
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-342	-352
Forderungen (+) / Verbindlichkeiten (-) aus Steuerumlage	-3.603	-5.365
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2.436	206
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-4.401	-6.941
Assoziierte Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	335	348
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	0	0
Gemeinschaftsunternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	0	14.535
Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	9.058	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-400	0
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	15	12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge (-)	-11.277	-12.597

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien. Als Schwestergesellschaften werden alle Tochterunternehmen von KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH bezeichnet, welche nicht Teil von Kapsch TrafficCom Group sind.

Mit Wirksamkeit per 31. Mai 2019 wurde Kapsch CarrierCom AG inklusive deren Tochtergesellschaften sowie der operative Geschäftsbereich von Kapsch PublicTransportCom verkauft. Dabei handelte es sich um Schwestergesellschaften von Kapsch TrafficCom AG.

Aufwendungen von Schwestergesellschaften für Lieferungen und Leistungen betrafen im vorangegangenen Geschäftsjahr von Kapsch BusinessCom AG erbrachte IT-, EDV- und Telefonleistungen. Diese werden ab dem Geschäftsjahr 2019/20 großteils von Kapsch Financial Services GmbH, Wien, ein sonstiges nahestehendes Unternehmen, erbracht. Diese Veränderung erklärt in einem wesentlichen Ausmaß den Rückgang der Aufwendungen von Schwestergesellschaften für Lieferungen und Leistungen sowie den Anstieg der Aufwendungen von sonstigen nahestehenden Unternehmen.

Intelligent Mobility Solutions Ltd., Sambia, war bis Ende August 2018 als Gemeinschaftsunternehmen enthalten und wird seit September 2018 vollkonsolidiert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte an Gemeinschaftsunternehmen betreffen eine Finanzierung an die autoTicket GmbH, Deutschland.

Einzelne Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats von Kapsch TrafficCom AG bekleiden auch Vorstands- oder Aufsichtsratsposten in der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und/oder ihrer Tochterunternehmen. In diesem Zusammenhang sei auf den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht 2018/19 verwiesen.

Eine umfassende Darstellung der verschiedenen Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen kann Erläuterung 32 des Konzernabschlusses 2018/19 entnommen werden.

16 Ermessensentscheidungen und Schätzungen.

Im Rahmen der Erstellung des Halbjahresfinanzberichts trifft der Konzern Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen. Diese betreffen die Anwendung von Rechnungslegungsmethoden sowie die ausgewiesenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen betreffen. Tatsächliche Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet. Sie basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Für die Fair-Value-Bewertung von Vermögenswerten und Schulden zieht der Konzern nach Möglichkeit am Markt beobachtbare Daten heran. Der beizulegende Zeitwert teilt sich in verschiedene Stufen innerhalb einer Fair-Value-Hierarchie ein, basierend auf verschiedenen Bewertungstechniken. Nähere Informationen zur Fair-Value-Bewertung sind im Konzernabschluss zum 31. März 2019 beschrieben.

Die vom Management getätigten wesentlichen Schätzungen entsprechen jenen des Konzernabschlusses zum 31. März 2019 (Erläuterung 36) und sind in diesem beschrieben.

17 Risikomanagement.

Die finanziellen Risiken, denen Kapsch TrafficCom ausgesetzt ist, sind im Konzernabschluss zum 31. März 2019 beschrieben (Erläuterung 37). Im ersten Halbjahr 2019/20 gab es im Zusammenhang mit der Kündigung der Pkw-Mautprojekte in Deutschland Änderungen zu den Risiken, die einen Einfluss auf die folgenden Buchwerte zum 30. September haben könnten: Anteile an Gemeinschaftsunternehmen TEUR 9.909, sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen TEUR 14.535 sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR 3.210.

18 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die im vorliegenden verkürzten konsolidierten Zwischenbericht für das zum 30. September 2019 endende Halbjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich konsistent mit jenen aus dem Konzernabschluss zum 31. März 2019, mit Ausnahme der Anwendung folgender neuer bzw. geänderter IFRS und IFRIC:

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 16	Leasingverhältnisse	Jänner 2016	1. Jänner 2019	Nachfolgend beschrieben
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	Oktober 2017	1. Jänner 2019	Keine
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	Juni 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 28	Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	Oktober 2017	1. Jänner 2019	Keine
IAS 19	Planänderung, -kürzung oder Abgeltung	Februar 2018	1. Jänner 2019	Keine
AIP 2015–2017	Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2015–2017): Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IAS 12 „Ertragsteuern“ sowie IAS 23 „Fremdkapitalkosten“	Dezember 2017	1. Jänner 2019	Keine

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss. Im Wesentlichen betrifft dies bei Kapsch TrafficCom Gebäude, Fahrzeuge und IT-Equipment. IFRS 16 führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach Leasingverhältnisse, unabhängig davon, ob es sich dabei nach den Kriterien des IAS 17 um Operating- oder Finanzierungsleasing handelt, in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht auf den zugrunde liegenden Vermögenswert sowie eine Schuld, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von jenem nach IAS 17.

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

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

Erstmalige Anwendung von IFRS 16 – Überleitung.

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

	31. März 2019		1. April 2019
	Buchwert	Anpassungen aufgrund IFRS 16	Buchwert angepasst
Sachanlagen	21.956	50.755	72.711
Grundstücke und Bauten	3.400	47.449	50.849
Technische Anlagen und Maschinen	8.855	0	8.855
Anlagen in Bau	2.723	0	2.723
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Kfz	6.978	3.305	10.283
Anzahlungen	0	0	0
Langfristige und kurzfristige Leasingforderungen	-	2.176	2.176
Langfristige Leasingforderungen	0	1.666	1.666
Kurzfristige Leasingforderungen	0	510	510
Langfristige und kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	-	52.931	52.931
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0	40.548	40.548
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	0	12.382	12.382

Durch die Erfassung der Leasingverbindlichkeiten stiegen zum Erstanwendungszeitpunkt die Nettoverschuldung um EUR 52,9 Mio. und der Verschuldungsgrad auf 48,9 % (von 28,4 %). Die Eigenkapitalquote ging per 1. April durch den Bilanz verlängernden Effekt auf 35,4 % (von 38,2 %) zurück.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Überleitung der zum 31. März 2019 ausgewiesenen Verpflichtung aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen, zu der am 1. April 2019 erfassten Leasingverbindlichkeit dar. Der gewichtete durchschnittliche Grenzkapitalzinssatz für die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zum 1. April 2019 betrug 1,92 %.

	Überleitung
Zum 31. März 2019 angegebene Verpflichtungen aus operativen Leasingverträgen	64.670
Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte	-15.574
Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen und sonstige Änderungen	7.654
Leasingverbindlichkeiten vor Abzinsung	56.750
Effekt aus der Abzinsung zum Grenzkapitalzinssatz zum Erstanwendungszeitpunkt	-3.819
Leasingverbindlichkeiten zum 1. April 2019	52.931

Erstmalige Anwendung von IFRS 16 – Auswirkungen auf den Zwischenabschluss zum 30. September 2019.

Die Erstanwendung von IFRS 16 wirkte sich auf wesentliche Kennzahlen des Zwischenabschlusses wie folgt aus:

	31. März 2019		1. April 2019		30. Sept. 2019	
	Berichteter Wert	IFRS 16- Übergeleiteter Effekt	Wert	Berichteter Wert	IFRS 16- Effekt ¹⁾	
Bilanzsumme	677.696	52.931	730.627	705.411	48.636	
Eigenkapital	258.672	0	258.672	239.353	-517	
Eigenkapitalquote	38,2 %	-2,8 %p	35,4 %	33,9 %	-2,6 %p	
Nettoverschuldung	-73.478	-52.931	-126.409	-169.030	-49.199	
Verschuldungsgrad	28,4 %	20,5 %p	48,9 %	70,6 %	20,7 %p	
2018/19		H1 2018/19		H1 2019/20		
	Berichteter Wert	Berichteter Wert	Berichteter Wert	IFRS 16- Effekt ¹⁾		
EBIT	57.028	17.797	8.789	328		
EBITDA	71.540	24.807	26.594	6.809		
Finanzergebnis	-1.714	-5.838	-4.410	-844		
Periodenergebnis	46.567	8.392	2.338	-517		

¹⁾ Vergleich mit dem berichteten Wert zum 31. März 2019 bzw. für das erste Halbjahr 2018/19.

Die in der Konzernbilanz zum 30. September 2019 ausgewiesenen Sachanlagen beinhalten Nutzungsrechte aus Leasingverträgen gemäß IFRS 16 in Höhe von TEUR 46.731. Die Leasingforderungen betragen TEUR 1.905 und die Leasingverbindlichkeiten TEUR 49.199.

Für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2019/20 wurden Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Höhe von TEUR 6.481 (TEUR 5.712 für Grundstücke und Bauten, TEUR 749 für Kfz und TEUR 20 für IT) sowie Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 509, Fremdwährungsverluste in Höhe von TEUR 345 und Zinserträge für Leasingforderungen in Höhe von TEUR 10 in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken die Mitaufwendungen um TEUR 6.262, die Kfz-Aufwendungen um TEUR 779 und die IT-Aufwendungen um TEUR 21.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich durch den Wegfall der Miet- und Leasingaufwendungen, während sich der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit aufgrund der Tilgung der Leasingverbindlichkeiten verringerte. Die Auszahlungen für Leasing im ersten Halbjahr 2019/20 betragen TEUR 6.363.

19 Wesentliche Ereignisse nach dem 30. September 2019.

Kapsch TrafficCom wurde am 15. November 2019 darüber informiert, Bestbieter für ein Mautprojekt in der Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) zu sein. Nach einer abschließenden Due Diligence, dem Ablauf der Einspruchsfrist und unter der Voraussetzung erfolgreicher Verhandlungen mit dem Kunden könnte der Zuschlag zum Projekt in den nächsten drei Wochen erfolgen. Das Gesamtprojektvolumen über die Laufzeit von sechs Jahren wird voraussichtlich mehr als EUR 400 Millionen betragen.

Es sind keine weiteren Ereignisse nach dem 30. September 2019 eingetreten, über die zu berichten wäre.

Wien, am 18. November 2019

Der Vorstand

Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands

André Laux
Mitglied des Vorstands

Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Finanzkalender.

18. Februar 2020	Highlights Q1–Q3 2019/20
16. Juni 2020	Ergebnis GJ 2019/20
12. August 2020	Highlights Q1 2020/21
30. August 2020	Nachweistag: Hauptversammlung
9. September 2020	Hauptversammlung
11. September 2020	Ex-Tag Dividende
14. September 2020	Nachweistag: Dividende
16. September 2020	Dividenden-Zahltag
18. November 2020	Ergebnis H1 2020/21
16. Februar 2021	Highlights Q1–Q3 2020/21

Kontakt für Investoren.

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

Disclaimer.

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

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Um zu signalisieren, dass im Bericht Personenbezeichnungen auf Frauen und Männer Bezug nehmen, wurde teilweise eine geschlechtergerechte Formulierung (z.B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) verwendet. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde an einzelnen Stellen nur die männliche Form angeführt, stets sind aber Männer wie Frauen angesprochen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von Intelligenten Verkehrssystemen in den Bereichen Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Smart Urban Mobility, Verkehrssicherheit und vernetzte Fahrzeuge. Kapsch TrafficCom deckt mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette ihrer Kunden aus einer Hand ab: von Komponenten über Design bis zur Errichtung und dem Betrieb von Systemen. Die Mobilitätslösungen von Kapsch TrafficCom helfen dabei, den Straßenverkehr in Städten und auf Autobahnen sicherer, zuverlässiger, effizienter und komfortabler zu machen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren.

Eine Vielzahl von erfolgreichen Projekten in mehr als 50 Ländern rund um den Globus hat Kapsch TrafficCom zu einem international anerkannten Anbieter intelligenter Verkehrssysteme gemacht. Als Teil der Kapsch Group verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 30 Ländern und notiert seit 2007 im Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Die rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2018/19 einen Umsatz von EUR 738 Mio.

>>> www.kapsch.net