

# DIE EU-TAXONOMIE

## Hintergrund zur EU-Taxonomie

---

Die Verordnung (EU) 2020/852 („EU-Taxonomie“) trat am 12. Juli 2020 in Kraft und ist für nichtfinanzielle Berichte, die nach dem 31.12.2021 veröffentlicht werden, anzuwenden. Sie zielt darauf ab, Investitionsströme in Richtung einer Nachhaltigkeitstransformation im Sinne des European Green Deal zu lenken, indem für die Wirtschaftsaktivitäten, technische Nachhaltigkeitskriterien definiert werden und so der Anteil nachhaltiger Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben gemessen und berichtet werden kann. Das stellt einen bedeutenden regulatorischen Schritt dar, um Transparenz im Bereich Nachhaltigkeit zu schaffen.

In den delegierten Rechtsakten zur EU-Taxonomie sind diese technischen Kriterien für eine ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeit in Bezug auf die in der Verordnung festgelegten Umweltziele im Detail definiert. Die folgenden sechs Umweltziele werden in der Verordnung genannt:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Schutz der Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung/Verminderung der Umweltverschmutzung
6. Schutz von Biodiversität und Ökosystemen

Nach der Verordnung gilt eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der Umweltziele leistet und kein anderes Umweltziel negativ beeinträchtigt („do no significant harm“, DNSH). Außerdem muss die Wirtschaftsaktivität unter Einhaltung gewisser sozialer Mindestschutzanforderungen durchgeführt werden. Diese Mindestschutzanforderungen richten sich nach den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte einschließlich der Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit durch die Internationale Arbeitsorganisation (IAO), der acht Kernarbeitsnormen der IAO und der Internationalen Charta der Menschenrechte.

Ob ein wesentlicher Beitrag zu einem der Umweltziele geleistet wird bzw. keine negative Beeinträchtigung der Umweltziele vorliegt, ist anhand der von der EU-Kommission detailliert vorgegebenen technischen Kriterien zu ermitteln. Damit eine Wirtschaftsaktivität als nachhaltig gelten kann, müssen all diese Kriterien erfüllt sein.

Zum derzeitigen Zeitpunkt sind die technischen Kriterien für einen wesentlichen Beitrag für die ersten beiden Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel vorhanden. Die technischen Kriterien für den wesentlichen Beitrag zu den verbleibenden Umweltzielen sind derzeit noch im Entwurfsstadium und werden voraussichtlich 2022 veröffentlicht.

Darüber hinaus ist die EU-Kommission damit betraut, die Taxonomie künftig auf soziale Belange und Good Governance auszuweiten. Eine Veröffentlichung der EU-Kommission für die erweiterte Taxonomie ist ebenfalls ab 2022 zu erwarten.

Gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung haben Nichtfinanz-Unternehmen in ihrem nichtfinanziellen Bericht den Anteil der Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen bzw. den Anteil der Investitions- und Betriebsausgaben

im Zusammenhang mit Vermögensgegenständen oder Prozessen, die jeweils mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, entsprechend offenzulegen. Als Voraussetzung zur Offenlegung solcher Investitionen gelten folgende Kriterien, die vollständig erfüllt sein müssen:

- Es wurden Leistungen bzw. Erzeugnisse aus taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten erworben
- Die Einzelmaßnahme führt zu einer Treibhausgasreduktion oder zur Dekarbonisierung
- Die Implementierung und Operationalisierung der Maßnahmen geschieht innerhalb von 18 Monaten

Ausschlaggebend für die Bestimmung der Taxonomiefähigkeit ist die genaue Beschreibung der Wirtschaftsaktivitäten und ihre Anwendbarkeit auf das Geschäftsmodell der ASFINAG.

### **Analyse und Auswertung der EU-Taxonomiefähigkeit (Anhangangabe gemäß Annex I)**

---

Die ASFINAG hat Ende des Jahres 2021 die eigenen Wirtschaftsaktivitäten analysiert, um diese mit den ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten gem. delegiertem Rechtsakt zur Klimataxonomie abzugleichen. Im Rahmen mehrerer Workshops wurde die Bewertung der eigenen Taxonomiefähigkeit in zwei Phasen vorgenommen:

- Phase 1: Eingrenzung der in der Taxonomie definierten Wirtschaftsaktivitäten und Matching mit den Tätigkeiten der ASFINAG
- Phase 2: Bewertung der eingegrenzten Tätigkeiten anhand der genauen Beschreibung der Wirtschaftsaktivitäten und NACE Codes sowie der Anforderungen der technischen Bewertungskriterien

Zur Eingrenzung der Wirtschaftsaktivitäten (Phase 1) wurde in einer ersten Analyse eine Longlist an potenziellen Aktivitäten erstellt. Diese Aktivitäten wurden anhand der Beschreibung und der technischen Bewertungskriterien der EU-Taxonomie mit den tatsächlichen Sachverhalten der ASFINAG abgeglichen. Zur weiteren Bewertung wurden nur jene Wirtschaftsaktivitäten aufgenommen, die dem Wortlaut der Taxonomie entsprechen (Phase 2). In weiterer Folge nahmen Expertinnen und Experten der ASFINAG die Analyse der eingegrenzten Wirtschaftsaktivitäten vor.

Der Umfang der innerhalb der EU-Taxonomie angeführten Wirtschaftsaktivitäten fokussiert sich auf CO<sub>2</sub>-intensive Sektoren und somit dort auch besonderes Potential für Einsparungen besteht.

Die Kernaktivität der ASFINAG ist Planung, Bau und Betrieb von Autobahnen und Schnellstraßen, während eigenständiger Umsatz durch die Bemannung generiert wird. Es ist hierbei hervorzuheben, dass die EU-Taxonomie im Bereich der Infrastruktur beim Umweltziel Klimaschutz die Wirtschaftsaktivitäten auf CO<sub>2</sub>-arme Infrastruktur einschränkt und nicht den gesamten Sektor vollständig umfasst. Dazu gehören bspw. die „Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“, „Schienenverkehrsinfrastruktur“ sowie „Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik“.

**Diese Eingrenzung des Sektors Infrastruktur bedeutet, dass die von der ASFINAG ausgeübten Wirtschaftsaktivitäten im Rahmen des Ziels Klimaschutz von der EU-Taxonomie nicht erfasst sind und für die Kerntätigkeit der ASFINAG kein Umsatz oder Betriebskosten und nur bedingt Investitionsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen werden können.**

Anmerkung: Im Rahmen des Umweltziels Anpassung an den Klimawandel ist ein Ausweis von taxonomiefähigen Umsätzen nur bei Vorliegen sog. „ermöglichender Tätigkeiten“ vorgesehen. Die Wirtschaftsaktivität „6.15. Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ ist nicht als ermöglichende Tätigkeit klassifiziert.

Wirtschaftsaktivitäten, die nicht von der EU-Taxonomie erfasst sind, sind im Verständnis der ASFINAG als „nicht taxonomiefähig“ zu verstehen und geben noch keine Auskunft darüber aus, ob die Aktivität grundsätzlich nachhaltig ist oder nicht. Dennoch hat die ASFINAG durch die Einnahme der Maut einen wichtigen Hebel, durch Bepreisung die Anzahl der verschiedenen Fahrzeugklassen und -typen auf den Straßen zu beeinflussen und hat somit eine wichtige ökologische Steuerungswirkung. Seit 2020 gelten neue Mauttarife für Fahrzeuge über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht: Die Mauttarife für diese Fahrzeugklasse mit Elektro- oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb wurden deutlich gesenkt. Auch die Fahrzeuge der Emissionsklasse VI erhalten einen Tarifbonus (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Der Fokus der Nachhaltigkeitsstrategie der ASFINAG liegt auf der nachhaltigen Ausübung der eigenen Kernaktivität. Die ASFINAG setzt eine Reihe von Maßnahmen, die Treibhausgasemissionen während des Betriebs des Autobahnen- und Straßennetzes zu reduzieren. Gemäß delegiertem Rechtsakt zu Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung können die Investitionen und Aufwendungen dieser Aktivitäten unter bestimmten Voraussetzungen als taxonomiefähige Einzelmaßnahmen offengelegt werden.

Um Investitionen für Einzelmaßnahmen als „grün“ ausweisen zu können, müssen getätigte Investitionen taxonomiekonform sein. Das bedeutet, dass auch zugekaufte Produkte oder Dienstleistungen gemäß delegiertem Rechtsakts zu Art. 8. taxonomiekonform hergestellt sein müssen. Im Folgenden werden taxonomiefähige Investitionen unter CapEx ausgewiesen. Die genaue Bestimmung taxonomiekonformer Einzelmaßnahmen ist derzeit noch unklar und die ASFINAG erwartet für 2022 weitere Klärungen seitens der EU-Kommission, um eine Bewertung der Taxonomiekonformität für 2022 durchführen zu können.

### **Initiativen zur Dekarbonisierung der Zielaktivität „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ (taxonomiefähig)**

---

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen der ASFINAG beispielhaft aufgeführt, die Energieeinsparungen und Emissionsreduktionen bewirken und die für das Berichtsjahr 2021 als taxonomiefähig bewertet wurden. Investitionskosten für diese Maßnahmen sind in der unten folgenden Tabelle unter CapEx zusammengefasst.

#### **Erneuerbare Energie**

Um eine bilanzielle Energieautarkie zu erreichen und negative Umwelteinflüsse zu minimieren, forciert die ASFINAG die eigene Energieerzeugung aus erneuerbaren Energietechnologien, insbesondere aus Photovoltaik („4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“) und aus Wasserkraft („4.5 Stromerzeugung aus Wasserkraft“). Anlagen werden vor allem dort errichtet, wo der erzeugte Strom direkt verbraucht werden kann. Dadurch wird der Energiebedarf mit sauberer Energie gedeckt und Emissionen können reduziert werden.

Die EU-Taxonomie definiert die Aktivität 4.1 folgendermaßen: „Bau oder Betrieb von Stromerzeugungsanlagen, die Strom mittels Fotovoltaik-Technologie erzeugen.“

Die ASFINAG hat sich als Ziel gesetzt, photovoltaische Großanlagen mit einem Gesamt-Produktionsvolumen von 100 MWp zu errichten, um die bilanzielle Autarkie im Unternehmen zu ermöglichen (siehe Kapitel Energie und Emissionen im Betrieb, S. 92).

Im Jahr 2021 wurden photovoltaische Anlagen von 2.407 kWp errichtet und weitere Anlagen mit insgesamt 5.285 kWp sind in Planung.

Neben den PV-Anlagen werden Projekte zum Ausbau von Kleinwasserkraftwerken geplant und umgesetzt. Gemäß EU-Taxonomie beinhaltet die Aktivität 4.5 den „Bau oder Betrieb von Stromerzeugungsanlagen, die Strom aus Wasserkraft erzeugen“.

Ende 2020 ist das Kraftwerk am Gonderbach zur Versorgung des Flirscher Tunnels in Betrieb gegangen und wurde im Dezember 2020 von der ASFINAG übernommen. Das Kraftwerk hat eine Erzeugungskapazität von etwa 130 kWh, wobei der Tunnel ca. 40 bis 50 kW verbraucht. Der überschüssige Strom wird in das TINETZ (Tiroler Netze) eingespeist. Das Kraftwerk Semmering, das derzeit noch umgesetzt wird, wird dem Projekt in Flirsch ähneln und die Inbetriebnahme des Kraftwerks wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 stattfinden. Ein weiteres Kraftwerk in Karawanken ist derzeit noch in Planung.

### **Fuhrpark und Mobilien**

Die Wirtschaftsaktivität „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ beschreibt die „Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen“. Diese Wirtschaftsaktivität bezeichnet all jene Fahrzeuge als taxonomiekonform, die möglichst emissionsarm bis hin zu emissionsfrei sind.

Mit dem Einsatz von elektrischen PKWs und einem LKW, hat die ASFINAG bereits taxonomielevanten Output aus der Wirtschaftsaktivität 3.3 erworben. Daher werden in dem Berichtsjahr 2021 die Investitionen für diese Fahrzeuge als taxonomiefähig angeführt.

### **Initiativen zur Dekarbonisierung der Zielaktivität „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ (nicht taxonomiefähig)**

---

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen der ASFINAG beispielhaft aufgeführt, die Energieeinsparungen und Emissionsreduktionen bewirken und die in Zukunft entlang der Taxonomie bewertet werden können, für das Berichtsjahr 2021 jedoch noch nicht als taxonomiefähig berücksichtigt wurden.

#### **Infrastruktur für CO<sub>2</sub>-arme Mobilität**

Für die Aktivitäten der ASFINAG sind nach der ersten Analyse die Wirtschaftsaktivitäten „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ und „6.15 Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ in Betracht gezogen worden. Für das Jahr 2021 sind keine passenden Projekte für diese Wirtschaftsaktivitäten bekannt, die der Einschränkungen der Beschreibung entsprechen.

Die Kommission definiert die Wirtschaftsaktivität „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ als „Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Bahnverkehrsstrecken und Underground-Bahnverkehrsstrecken, Brücken und Tunneln, Bahnhöfen, Terminals, Serviceeinrichtungen sowie

Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen, einschließlich Dienstleistungen von Architekten, Ingenieurdienstleistungen, Dienstleistungen für technisches Zeichnen, Gebäudeinspektion, Vermessungs- und Kartierungsleistungen usw., sowie Durchführung physikalischer, chemischer und sonstiger analytischer Tests aller Arten von Materialien und Produkten”.

Die ASFINAG plant in Zusammenarbeit mit der ÖBB die Errichtung von Park & Ride-Anlagen, die dem Umstieg von Passagieren auf öffentliche Verkehrsmittel dienen sollen. Zukünftig sollen auf Straßen Anzeigen errichtet werden, die den Status der Park & Ride-Anlagen ankündigen (z. B. Abfahrtszeit des nächsten Zuges, Anzahl der freien Parkplätze). Diese Anlagen dienen als Anschlussstelle für den multimodalen Verkehr (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

In der Vergangenheit unterstützte die ASFINAG auch den Bau von Park & Drive-Anlagen, sodass Ende 2020 insgesamt über 3.000 Stellplätze entlang österreichischer Autobahnen und Schnellstraßen zur Verfügung standen. Die Errichtung der Park & Drive-Anlagen soll der Unterstützung von Fahrgemeinschaften und der Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW auf dem ASFINAG Netz und somit der Reduktion von Treibhausgasemissionen dienen (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Der Wortlaut der Wirtschaftsaktivität zur Schieneninfrastruktur lässt derzeit eine genaue Zuweisung nicht zu, da unklar ist, ob multimodaler Verkehr und die dazugehörige Infrastruktur im Sinne der ASFINAG in der Beschreibung erfasst sind.

Die Wirtschaftsaktivität 6.15 (im Sinne von Annex I – Klimaschutz) „Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ inkludiert „Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Infrastruktur, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen erforderlich ist, sowie von Umladeinfrastruktur und von für den Betrieb des Ortsverkehrs erforderlicher Infrastruktur”.

Da die ASFINAG derzeit die Straßen für alle Fahrzeugklassen und -typen zur Verfügung stellt, kann der Anteil der Straßen, der nur von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen genutzt wird, nicht separat ausgewiesen werden und somit ist die Aktivität Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr nicht auf die ASFINAG anwendbar. Jedoch verfügte die ASFINAG im Jahr 2020 bereits über 30 Raststationen mit Ladestationen für E-Fahrzeuge und diese wird kontinuierlich ausgebaut. Ab dem Jahr 2023 sind der Bau und die Inbetriebnahme der „Rastplätze der Zukunft“ geplant, um CO<sub>2</sub>-arme Mobilität weiter zu fördern. Diese Rastplätze verfügen über E-Ladestationen zur Versorgung elektrischer bzw. Hybridfahrzeuge. Zusätzliche sind Pläne zur Errichtung von Wasserstofftankstellen am ASFINAG-Netz in Salzburg in Ausarbeitung (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Die ASFINAG setzt sich zudem für die Reduktion der Emissionen des Verkehrs durch die Reduktion von baustellen- und unfallbedingtem Stau ein. Es werden außerdem regelmäßig Studien in der Größenordnung zur Verflüssigung des Verkehrs und Reduktion von Stau umgesetzt, die zu einer indirekten Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

### **Anpassung der Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr an den Klimawandel**

Die Wirtschaftsaktivität 6.15 (im Sinne von Annex II – Klimaanpassung) „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ inkludiert „Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Autobahnen, Wegen, Straßen, sonstigen Straßen und Wegen für Fahrzeuge und Fußgänger, Bodenarbeiten auf Wegen, Straßen, Autobahnen, Brücken oder in Tunneln sowie Bau von Rollbahnen [...]“. Das Ziel dieser Wirtschaftsaktivität ist die Steigerung der Klimaresilienz durch die Etablierung von

Anpassungsmaßnahmen an klimatische Veränderungen der gesamten automobilen Infrastruktur und geht über die zuvor genannte CO<sub>2</sub>-arme Infrastruktur hinaus.

Die ASFINAG schützt als Teil regulatorischer Auflagen die Autobahn- und Straßeninfrastruktur vor Naturgefahren und Umweltschäden durch zahlreiche Maßnahmen, die auf historischen Daten und Auswertungen beruhen. Im Rahmen des Umweltziels ist eine vorausschauende Analyse, basierend auf IPCC-basierten Klimaszenarien, Voraussetzung, um Initiativen entlang der Taxonomie für Klimaanpassung ausweisen zu können. Die ASFINAG zieht im kommenden Berichtsjahr 2022 eine Kosten-Nutzen-Analyse in Erwägung, um eine mit der Taxonomie im Einklang stehende Bewertung für die wichtigsten Streckennetze auszuführen.

Die ASFINAG kann jedoch hier keine Umsätze ausweisen, da 6.16 des Annex II nicht als ermöglichende Wirtschaftsaktivität klassifiziert ist. Für das Berichtsjahr können des Weiteren keine CapEx ausgewiesen werden, da keine Investitionskosten im Sinne der Wirtschaftsaktivität ausgeführt wurden.

#### **Informationen und Kommunikation**

Die ASFINAG entwickelt derzeit eine Handy-Applikation, die die Möglichkeit für Mitfahrgelegenheiten für Passagiere anzeigt, und somit zu einer Reduktion des Individualverkehrs führen soll. Die App soll frei zugänglich und gratis angeboten werden. Die Investitionen betragen derzeit in etwa 3 Mio. €.

Die tatsächlichen Emissionsreduktionen sind abhängig vom Individualverhalten der Straßenteilnehmer. Für eine Einordnung unter die Taxonomie ist jedoch eine genaue Lebenszyklusanalyse notwendig, die daher nicht erhoben werden kann.

#### **Marktnahe Forschung**

Um eine nachhaltige Ausübung der Kernaktivität sicherzustellen und negative Einflüsse auf Klima und Umwelt zu minimieren, entwickelt die ASFINAG zahlreiche Projekte, u. a. mit Fokus auf die Dekarbonisierung des Verkehrs.

Auf verschiedenen Streckenabschnitten des A+S-Netzes wird getestet, ob Geschwindigkeitsharmonisierungen oder eine optimierte Deckengestaltung zu Energieeinsparungen und somit zu einer Reduktion von CO<sub>2</sub> im Verkehr beitragen. Durch die Nutzung von Lärmschutzwänden als Träger für PV-Anlagen, soll darüber hinaus auch eine Reduktion der Emissionen im Betrieb vorangetrieben werden.

#### **Bau und Immobilien**

Der Gebäudebestand der ASFINAG (Bürogebäude und Autobahnmeistereien) wird regelmäßigen Kontrollen unterzogen, um eine vorzeitige Sanierung bzw. Komplettsanierungen durchzuführen. Damit gewährleistet die ASFINAG eine langlebige und nachhaltige Nutzungsdauer der Objekte.

Um nachhaltig finanziell zu wirtschaften und Ressourcen zu schonen, werden Investitionen in Sanierungsarbeiten proaktiv getätigt. Durch die frühzeitigen Arbeiten können somit komplette und ressourcenintensive Wiedererrichtungen vermieden werden. Ausgewählten Einzelmaßnahmen, wie die Sanierung von Fassaden oder komplette thermische Sanierungen, führen zudem zu einer Energieeffizienzsteigerung der betriebenen Gebäude.

#### **Forstwirtschaft**

Die Aktivität 1.4 wird in der EU-Taxonomie als "Waldbewirtschaftungstätigkeiten mit dem Ziel, einen oder mehrere Lebensräume oder eine oder mehrere Arten zu erhalten. Konservierende Forstwirtschaft geht

mit keiner Änderung der Landnutzungskategorie einher und findet auf Flächen statt, die der Definition für „Wald“ nach nationalem Recht [...] entsprechen“ definiert.

Da Verkehrswege in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen eingreifen, werden ökologische Flächen zum Ausgleich für den Straßenneubau und zum Erhalt der heimischen Flora und Fauna angelegt und bewirtschaftet (siehe Kapitel Artenvielfalt, S. 103).

Die aktive Bewirtschaftung der Grün- und Waldflächen hat eine positive Wirkung auf das ökologische Gleichgewicht. Sie dienen nicht nur als natürlicher Lebensraum für Tiere und Pflanzen, sondern dienen auch der Staub- und Schadstofffilterung und bieten Sicht- und Seitenwindschutz für die Nutzer der ASFINAG Infrastruktur.

## **Bewertung der taxonomielevanten Finanzkennzahlen**

---

### **Bilanzierung und Bewertungsmethoden**

Die aufgeführten Leistungskennzahlen sind angelehnt an die Definition des Annex I des Delegierten Rechtsakts zu Art. 8. Aufgrund der nicht gedeckten Wirtschaftsaktivitäten und der Erstveröffentlichung des Berichts zur EU-Taxonomie gibt es keine kontextuellen Zusatzinformationen.

### **Umsatz**

Der Anteil eines taxonomiefähigen Umsatzes wird durch Produkte und Serviceleistungen generiert, die im Einklang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stehen (Zähler), diese werden durch den gesamten Nettoumsatz (Nenner) geteilt, der auf dem konsolidierten Netto-Umsatz gemäß [IAS 1.82 (a)] basiert. Weitere Informationen finden Sie im ASFINAG Geschäftsbericht 2021, Finanzberichterstattung.

Mit Bezug auf den Zähler konnten keine umsatzrelevanten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert und somit keine taxonomiefähigen Umsätze ausgewiesen werden.

### **CapEx**

Neben Investitionen in Vermögensgegenstände, die für die Erbringung eigener umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten notwendig sind (CapEx der Kategorien (a) und (b) gemäß Annex I des delegierten Rechtsakts zu Art. 8), gelten auch Investitionen in Produkte oder Serviceleistungen aus taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten sowie die Umsetzung von Einzelmaßnahmen, die es den Zieltätigkeiten ermöglichen, kohlenstoffarm zu werden oder zu einer Treibhausgasreduktion führen, als taxonomiefähige Investitionsausgaben (CapEx der Kategorie (c) gemäß Annex I des delegierten Rechtsakts zu Art. 8).

Ausgehend von den Zugängen des Anlagespiegels wurden diese Investitionen identifiziert bzw. wo dies aufgrund der Gliederungstiefe nicht möglich war durch Auswertungen auf Projektkostenebene ergänzt und die oben beschriebenen Einzelmaßnahmen, sofern sie Wirtschaftsaktivitäten der EU-Taxonomie zugeordnet werden können, kumulativ als taxonomiefähige Investitionsausgaben zusammengefasst. Zusätzlich wurden sie und deren Anteil in Bezug auf die Gesamtinvestitionen ausgewiesen.

Da ASFINAG keine umsatzbezogenen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert hat, werden darüber hinaus keine weiteren Investitionsausgaben der Kategorie CapEx (a) und (b) als taxonomiefähig eingestuft. Alle weiteren Investitionsausgaben, die nicht den Erwerb von Output oder die Umsetzung Einzelmaßnahmen iSd CapEx Kategorie (c) darstellen, werden als nicht taxonomiefähig klassifiziert.

Der Nenner der Gesamtinvestitionen laut EU-Taxonomie entspricht den gesamten Zugängen zu materiellen und immateriellen Vermögensgegenständen laut Anlagenspiegel inklusive aktivierter Nutzungsrechte gemäß IFRS 16.

### OpEx

Da keine umsatzbezogenen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert wurden und die taxonomiefähigen Betriebsausgaben der Kategorie (c) iSd Annex I des Delegierten Rechtsakts zu Art. 8 in Summe der Höhe nach unwesentlich sind, werden die Betriebsausgaben als zur Gänze nicht taxonomiefähig klassifiziert. Aufgrund der Unwesentlichkeit wurden OpEx nicht ermittelt.

### Disaggregation

Da keine taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert wurden, ist diese Angabe nicht anwendbar.

	Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten (in %)	Anteil der nicht taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten (in %)
<b>Umsatz</b>	0,00%	100,00%
<b>CapEx</b>	9,43%	90,57%
<b>OpEx</b>	0,00%	100,00%

Ziel der ASFINAG ist es, die Infrastruktur besonders umweltfreundlich zu betreiben und bewirtschaften. Daher werden im folgenden Jahr weitere Möglichkeiten in Erwägung gezogen, die Nachhaltigkeitsinitiativen der ASFINAG mit den Anforderungen der EU-Taxonomie in Einklang zu bringen.