



Masterlease

Mistrz leasingu i zarządzania flotą



SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA ZA ROK 2015



LIST PREZESA



Szanowni Akcjonariusze i Inwestorzy,

Z przyjemnością oddaję w Państwa ręce Raport Roczny Grupy Masterlease, w którym zamieściliśmy przegląd najważniejszych wydarzeń biznesowych oraz wyniki finansowe za 2015 rok. Ten rok był dla naszej firmy wyjątkowy z kilku powodów.

Przede wszystkim, był to już dwudziesty rok naszej działalności na polskim rynku leasingu. W tym jubileuszowym roku dotychczasowy akcjonariusz dominujący Fleet Holdings sprzedał 60% pakiet akcji na giełdzie inwestorom instytucjonalnym. Od kwietnia ubiegłego roku, Spółka nie posiada już większościowego akcjonariusza.

Status spółki publicznej oznacza liczne korzyści dla naszej firmy. Wzrost rozpoznawalności, dotarcie do nowej grupy potencjalnych klientów, duża transparentność działalności, lepsza pozycja negocjacyjna wobec dostawców i kontrahentów to tylko niektóre czynniki pomagające naszemu biznesowi. Oczywiście to również duża odpowiedzialność.

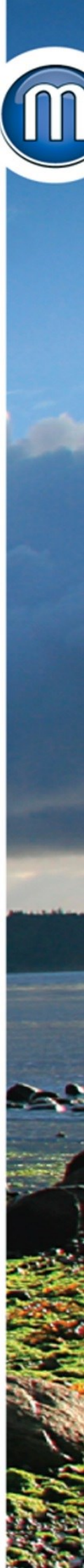
Rok 2015 to dobry okres dla branży motoryzacyjnej. Wzrost sprzedaży nowych aut osobowych o 8% potwierdził silną kondycję rynku, a rozwój branży wynajmu długoterminowego aut (CFM) był zgodny z oczekiwaniami i wyniósł ponad 15%. Według danych SAMAR, Grupa Masterlease zarejestrowała najwięcej samochodów ze wszystkich firm branży CFM. Zgodnie z przewidywaniami Grupa zrealizowała plan w zakresie dostaw w 118 procentach, finansując 10.963 aut – w efekcie stan floty był najwyższy od 2010 roku i wyniósł 26.556 pojazdów finansowanych i 839 pojazdów będących w zarządzaniu.

Nasza strategia polegająca na rozwoju leasingu z dodatkowymi usługami (Semi-FSL) po raz kolejny przyniosła pożądane efekty. W ciągu ostatnich lat ilość umów w tej formule stale rośnie, co wynika z elastycznej oferty, która została skierowana głównie do sektora Małych i Średnich Przedsiębiorstw (Grupa Masterlease jak pierwsza w Polsce udostępniła taki produkt przy zakupach małych flot). Segment FSL (wynajem długoterminowy z pełną obsługą), który preferują przede wszystkim duże korporacje utrzymuje się na stabilnym poziomie, choć w związku z coraz większą konkurencją, marża osiągnięta na sprzedaży produktów w tym segmencie maleje.

Korzystna sytuacja na rynku oznacza jednocześnie coraz większą konkurencję, zwłaszcza cenową. Tak więc mimo rekordowych dostaw samochodów Grupa odnotowała niższe przychody niż przed rokiem. Zysk brutto w 2015 roku osiągnął poziom bliski 49 mln, natomiast zysk netto wyniósł 38,7 mln.

W roku 2014 Grupa osiągnęła wysoką marżę na remarketingu, która wyniosła 9,8 mln zł. W 2015 roku Grupa konsekwentnie poprawiła ją do poziomu wynoszącego 16,1 mln zł.

Wzrost uzyskanej marży na remarketingu w analizowanym okresie był wynikiem zwiększenia udziału sprzedaży samochodów pokontraktowych do nabywców detalicznych i zmniejszenia sprzedaży do klientów hurtowych.





Rok 2015 był dla Spółki kolejnym rokiem zwiększania udziału sprzedaży samochodów pokontraktowych w kanale detalicznym, który charakteryzuje się wyższymi marżami. Dzieje się tak za sprawą rozbudowywania sieci sprzedaży punktów Master1 (obecnie 5 lokalizacji w kraju).

Pragnę podtrzymać gotowość wypłaty przez Spółkę znaczącej dywidendy akcjonariuszom. Zgodnie z obecną polityką dywidendową, zarząd będzie wnioskował o przeznaczenie dla akcjonariuszy kwoty na poziomie 100% skonsolidowanego zysku netto osiągniętego w 2015 roku przez Spółkę Prime Car Management S.A., który wyniósł 38,7 mln zł.

Stabilna sytuacja makroekonomiczna oraz optymistyczne prognozy dotyczące sektora motoryzacyjnego w Polsce, pozwalają szacować, że 2016 rok będzie również udany dla branży CFM. Obserwujemy coraz większą świadomość klientów dotyczącą korzyści z wybierania leasingu z usługami dodatkowymi oraz potencjał rynku, gdyż w naszym kraju nasycenie tymi usługami jest znacznie niższe niż w innych krajach Unii Europejskiej.

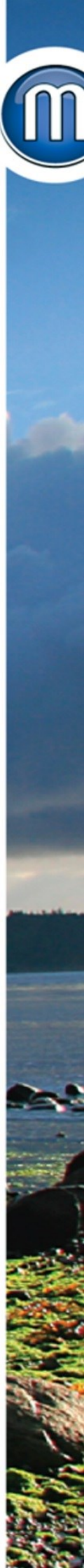
Jako Prezes Zarządu Prime Car Management pragnę zapewnić, że zrobimy wszystko, aby te pozytywne trendy przełożyć na rozwój działalności operacyjnej Grupy i utrzymać pozycję wiodącej firmy w segmencie CFM. Nasze działania będą koncentrowały się przede wszystkim na dalszym propagowaniu wśród małych i średnich firm leasingu z usługami dodatkowymi, poszerzaniu bazy klientów korporacyjnych czy tworzeniu kolejnych produktów Private Label. Myślimy o nowych obszarach, jak np. wynajem krótkoterminowy czy świadczenie usług leasingu i wynajmu pojazdów o masie powyżej 3,5 tony. Interesują nas także możliwości wzrostu poprzez akwizycje i jeśli pojawią się takie możliwości, będą one przez nas poważnie rozważane.

Sukces osiągnięty w 2015 roku nie byłby możliwy, gdyby nie ogromne zaangażowanie pracowników Grupy Masterlease. Jestem przekonany, że tak doświadczony zespół daje solidne podstawy do realizacji ambitnych zadań, które wyznaczaliśmy sobie na 2016 rok i kolejne lata, prowadząc do dalszego wzrostu wartości Grupy.

Z poważaniem

Jerzy Kobyliński

Prezes Zarządu





Spis treści

1. Definicje	6
2. O Grupie Masterlease	6
2.1 Działalność Grupy Masterlease.....	6
2.2 Struktura korporacyjna Grupy Masterlease.....	7
3. Informacje określone w przepisach o rachunkowości	9
4. Omówienie podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych	11
4.1 Informacje ogólne	11
4.2 Tendencje i ostatnie wydarzenia	12
4.3 Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju przedsiębiorstwa emitenta oraz opis perspektyw rozwoju działalności emitenta	14
Szczególne czynniki wpływające na wyniki operacyjne i finansowe.....	18
4.5 Kluczowe wskaźniki wyników	19
4.6 Zasady sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	20
4.7 Wyniki działalności.....	20
5. Opis istotnych czynników ryzyka i zagrożeń	28
6. Ład korporacyjny.....	37
6.1 Opis zastosowanych wyłączeń od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego	38
6.2 Opis głównych cech stosowanych w przedsiębiorstwie emitenta systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	39
6.3 Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	39
6.4 Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	39
6.5 Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu	40
6.6 Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych emitenta ...	40
6.7 Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	41
6.8 Opis zasad zmiany statutu lub umowy spółki emitenta.....	42
6.9 Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	42
6.10 Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego, oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących emitenta oraz ich komitetów	43
7. Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, z uwzględnieniem informacji w zakresie:	48
8. Informacje o podstawowych produktach, towarach lub usługach	48
9. Informacje o rynkach zbytu	50
9.1 Opis rynku usług leasingowych	50
9.2 Opis rynku usług CFM w Polsce	52
10. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności emitenta	54
11. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych emitenta z innymi podmiotami oraz określenie jego głównych inwestycji krajowych i zagranicznych	56





12. Informacje o istotnych transakcjach zawartych przez emitenta lub jednostkę od niego zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe	56
13. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek	56
14. Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach	58
15. Informacje o udzielonych i otrzymanych w danym roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach	59
16. Opis wykorzystania wpływów z emisji papierów wartościowych	60
17. Objasnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi wykazanymi w raporcie rocznym a wcześniej publikowanymi prognozami wyników na dany rok	60
18. Ocena zarządzania zasobami finansowymi	60
19. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych	60
19.1 Planowane nakłady kapitałowe	60
20. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik z działalności za rok obrotowy	61
22. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem emitenta i jego grupą kapitałową	61
23. Wszelkie umowy zawarte między emitentem a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia emitenta przez przejęcie.	62
24. Wynagrodzenie i warunki umów o pracę członków Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej	62
24.1 Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Zarządu oraz zasady zatrudnienia członków Zarządu	62
24.2 Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej	63
25. Określenie łącznej liczby i wartości nominalnej wszystkich akcji (udziałów) emitenta oraz akcji i udziałów w jednostkach powiązanych emitenta, będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących emitenta (dla każdej osoby oddzielnie)	63
26. Informacje o znanych emitentowi umowach (w tym również zawartych po dniu bilansowym), w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy i obligatariuszy	64
27. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	64
28. Informacje o dacie zawarcia przez emitenta umowy z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdań finansowych oraz o jego wynagrodzeniu	64
29. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu, w tym z punktu widzenia płynności grupy kapitałowej emitenta	65
30. Ważniejsze zdarzenia mające znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe grupy kapitałowej emitenta w roku obrotowym lub których wpływ jest możliwy w następnych latach	66
31. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach grupy kapitałowej emitenta w danym roku obrotowym	66
32. Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta	66
33. Opis istotnych pozycji pozabilansowych w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i wartościowym	67





1. Definicje

Grupa, Grupa Masterlease, Spółki z Grupy	Spółka Prime Car Management S.A. jako jednostka dominująca wraz ze Spółkami Zależnymi (Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o., Futura Prime Sp. z o.o.)
Spółka, Emitent, Prime Car Management	“Prime Car Management” S.A. z siedzibą w Gdańsku
Spółki Zależne	Futura Leasing S.A., Futura Prime Sp. z o.o. oraz Masterlease Sp. z o.o.

2. O Grupie Masterlease

Spółka Prime Car Management S.A., której akcje notowane są na GPW w Warszawie, jest jednostką dominującą grupy kapitałowej działającej na rynku flotowym pod marką Masterlease. W skład grupy kapitałowej Spółki, oprócz jednostki dominującej, wchodzi spółki: Futura Leasing S.A., Masterlease sp. z o.o. oraz Futura Prime sp. z o.o. („Grupa Masterlease”, „Grupa”).

Grupa Masterlease jest niezależnym podmiotem świadczącym w Polsce usługi leasingowe i usługi zarządzania flotą, tj. car fleet management („CFM”). Pod względem liczebności floty pojazdów Grupa jest jednym z liderów na rynku usług zarządzania flotą w Polsce oraz jednym z wiodących podmiotów świadczących usługi leasingowe. Na dzień 31 grudnia 2015 roku, flota Grupy Masterlease obejmująca usługi leasingu i usługi CFM liczyła 27.395 pojazdów. W roku 2015, Grupa Masterlease sfinansowała 10.963 samochody o wartości ok. 707 mln zł. Dzięki temu Grupa Masterlease uzyskała przychody w wysokości ok. 523 mln zł oraz zysk brutto w kwocie ok. 49 mln zł.

Grupa Masterlease posiada ponad 20 letnie doświadczenie na rynku usług leasingu i usług CFM. Jest laureatem wielu prestiżowych nagród takich jak: Diamenty Forbesa, Medal Europejski BCC, Order Finansowy czy Fleet Leader. Do przewag konkurencyjnych Grupy Masterlease należą:

- Wiodąca pozycja rynkowa i unikalna ogólnokrajowa sieć sprzedaży
- Jeden z najbardziej doświadczonych zespołów managerskich w Polsce
- Niezależność na rynkach leasingu i usług CFM, która w połączeniu z ekonomią skali umożliwia efektywne zwiększanie liczby kontraktów
- Zdywersyfikowane portfolio produktów i duża baza długoterminowych klientów
- Silna baza kapitałowa

2.1 Działalność Grupy Masterlease

Działalność Grupy Masterlease obejmuje pełen zakres usług leasingowych oraz usług CFM:

- **Wynajem długoterminowy (FSL oraz semi-FSL)** - łączy ze sobą finansową część związaną z pozyskaniem samochodów z kompleksowym pakietem usług serwisowych takich jak: wszechstronna obsługa i naprawy leasingowanych pojazdów, 24-godzinna pomoc techniczna, wymiana opon, ubezpieczenie, samochody zastępcze i karty paliwowe. Usługa ta dedykowana jest dużym przedsiębiorstwom, które tworzą lub posiadają flotę samochodów.
- **Zarządzanie flotą** - najpopularniejszy sposób zarządzania samochodami firmowymi, mający na celu stałe obniżanie kosztów. Usługa dedykowana jest klientom posiadającym własne floty pojazdów.
- **Leasing pojazdów** - bez względu na rodzaj samochodu czy jego markę, Grupa Masterlease proponuje korzystną formę finansowania zakupu, a także oferuje usługi związane z obsługą, serwisem i likwidacją szkód.



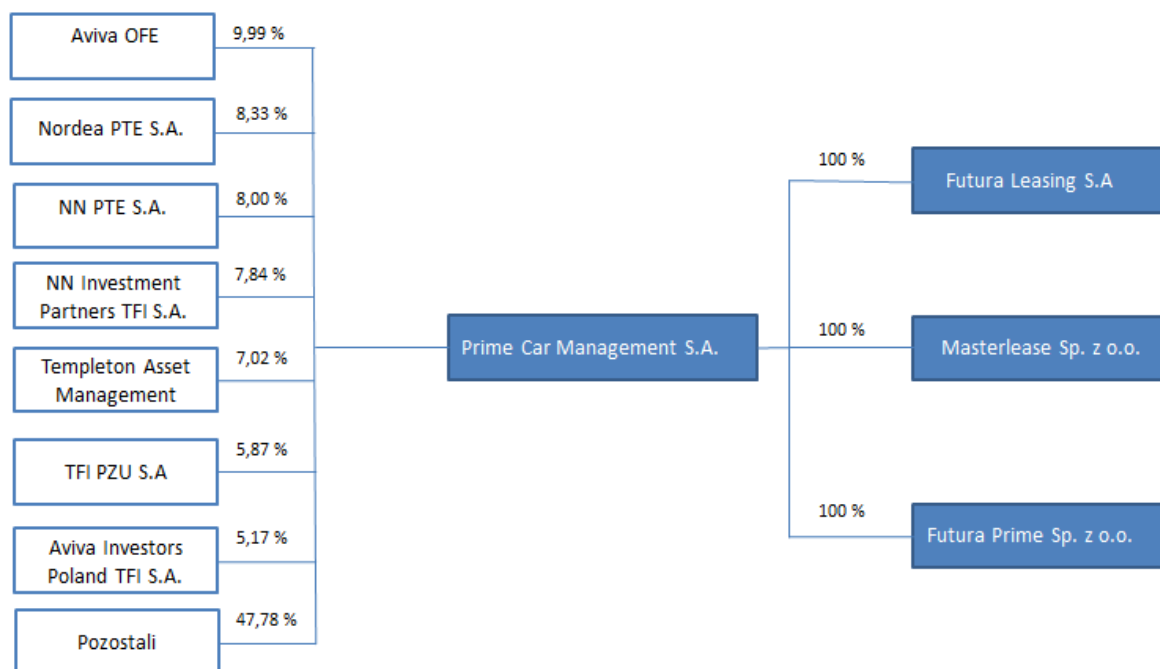
Grupa Masterlease stale wprowadza na rynek innowacyjne produkty. Przykładowo, jest jednym z prekursorów usług semi-FSL (tj. leasingu niepełnoobsługowego) w Polsce. W ofercie Grupy Masterlease znajdziemy m.in. program „Profesja” - produkt finansowania samochodów dla przedstawicieli wolnych zawodów czy **”Wynajem Elastyczny”** - produkt, który łączy w sobie bezpieczeństwo użytkowania samochodu z pełnym pakietem serwisowym oraz elastyczną umową krótkoterminową. Najnowszy produkt grupy „Hyundai Abonament” polega na 9 miesięcznej umowie wynajmu samochodu bez opłaty wstępnej. Oferta kierowana jest również do konsumentów.

Grupa Masterlease dostarcza produkty oraz dopasowuje je do potrzeb swoich klientów, tj. klientów indywidualnych, klientów z sektora MSP oraz dużych przedsiębiorstw.

Grupa Masterlease oferuje również szeroki wybór samochodów pokontraktowych. Z punktu widzenia klientów zakup takiego samochodu jest korzystny głównie ze względu na jego cenę i sprawdzoną historię. Samochody dostępne w firmowych salonach Grupy Masterlease „Master1.pl” w Warszawie, Klaudynie, Gdyni, Rzeszowie i Katowicach oraz poprzez stronę internetową www.master1.pl mogą być dowolnie finansowane gotówką, kredytem lub z wykorzystaniem leasingu, również z serwisem.

Grupa Masterlease nie ma żadnych powiązań korporacyjnych z jakimkolwiek producentem samochodów lub z jakąkolwiek instytucją bankową, dzięki czemu może elastycznie odpowiadać na potrzeby klientów, współpracując z producentami i dealerami różnych marek samochodów.

2.2 Struktura korporacyjna Grupy Masterlease





- Prime Car Management S.A. 100% akcji jest notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie (por. pkt. 6.3. Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji).
- Futura Leasing S.A. (100% właścicielem jest Prime Car Management S.A.),
- Masterlease Sp. z o.o. (100% właścicielem jest Prime Car Management S.A.),
- Futura Prime Sp. z o.o. (100% właścicielem jest Prime Car Management S.A.).

Cztery powyższe podmioty, mające swoją siedzibę w Polsce, występują pod nazwą „Grupa Masterlease”, lub „Grupa”.

Grupa Masterlease znajdowała się pod kontrolą Abris, który objął kontrolę nad Prime Car Management S.A. oraz Futura Leasing S.A. w dniu 7 kwietnia 2010 roku. Abris poprzez Fleet Holdings S.A. nabył 100% akcji Futura Leasing S.A. („FL”), spółki utworzonej w dniu 3 października 1995 roku oraz 100% akcji Prime Car Management S.A. („PCM”), spółki utworzonej 24 września 1999 roku, od GMAC Financial Services. Masterlease Sp. z o.o. („ML”) utworzona została w dniu 5 sierpnia 2010 roku, ze 100% udziałem Prime Car Management S.A.

W dniu 20 lutego 2013 roku Spółka Prime Car Management S.A. zawarła umowę na zakup spółki BAWAG Leasing & Fleet Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, obecnie Futura Prime Sp. z o.o., o kapitale udziałowym w wysokości 2.850.000 zł. Łączna cena wszystkich udziałów w Futura Prime Sp. z o.o. oraz nabytych wierzytelności wyniosła 42,7 mln zł.

W dniu 25 listopada 2013 roku Fleet Holdings S.A. wniosła w postaci wkładu niepieniężnego 100% akcji Futura Leasing S.A. do Prime Car Management S.A. Rejestracja podwyższenia kapitału miała miejsce dnia 5 grudnia 2013 roku.

W wyniku tej reorganizacji w 2013 roku powstała na terenie Polski grupa kapitałowa, której jednostką dominującą jest Prime Car Management S.A., a jednostkami zależnymi Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o. oraz Futura Prime Sp. z o.o..

16 kwietnia 2014 roku Spółka Prime Car Management S.A. zadebiutowała na głównym parkiecie Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie. Cztery powyższe podmioty, mające swoją siedzibę w Polsce, występują pod nazwą „Grupa Masterlease”, lub „Grupa”.

W dniu 16 kwietnia 2015 roku Fleet Holdings S.A. (kontrolowany przez Abris CEE Mid-Market Fund) uzgodnił sprzedaż 7.145.304 akcji reprezentujących 60% kapitału zakładowego Prime Car Management S.A. w trybie przyspieszonego budowania księgi popytu.

W dniu 19 października 2015 roku Naczelnik Pomorskiego Urzędu Skarbowego w Gdańsku wydał decyzję, na mocy której Naczelnik Pomorskiego Urzędu Skarbowego w Gdańsku dokonał rejestracji umowy o utworzeniu podatkowej grupy kapitałowej, w skład której wchodzi Emitent oraz następujące spółki zależne: Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o..

W celu utworzenia Podatkowej Grupy Kapitałowej oraz spełnienia warunków formalnych niezbędnych do jej rejestracji Emitent dokonał zmiany porządkowej w zakresie struktury własnościowej w spółkach grupy kapitałowej Prime Car Management, polegającej na sprzedaży 100.000 (słownie: sto tysięcy) udziałów w Masterlease sp. z o.o. posiadanych przez Futura Leasing S.A. (100 % udziałów posiadanych przez Futura Leasing S.A. stanowiących 63,25 % w kapitale zakładowym i głosach Masterlease sp. z o.o.) na rzecz Emitenta za kwotę 27 mln zł. Tym samym Emitent stał się bezpośrednim posiadaczem łącznie 100% udziałów w Masterlease sp. z o.o.

Emitent ani żadna ze Spółek Zależnych nie posiada akcji ani udziałów w innych przedsiębiorstwach, które mogą mieć istotny wpływ na ocenę aktywów i zobowiązań i kapitałów własnych, sytuacji finansowej oraz zysków i strat Grupy.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Masterlease zawiera dane finansowe jednostkowe wszystkich czterech spółek wchodzących w skład Grupy.



3. Informacje określone w przepisach o rachunkowości

Ryzyko związane z instrumentami finansowymi

Szczegółowe informacje związane z ryzykiem związanym z instrumentami finansowymi ujawnione zostały w sprawozdaniu finansowym emitenta.

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W grupie kapitałowej emitenta nie były prowadzone w 2015 roku działania dotyczące badania i rozwoju.

Nabycie udziałów (akcji) własnych, a w szczególności informacje o celu ich nabycia, liczbie i wartości nominalnej, ze wskazaniem, jaką część kapitału zakładowego reprezentują, cenie nabycia oraz cenie sprzedaży tych udziałów (akcji) w przypadku ich zbycia.

W grupie kapitałowej emitenta w 2015 roku nie były nabywane udziały/akcje własne.

Posiadane przez jednostkę oddziały

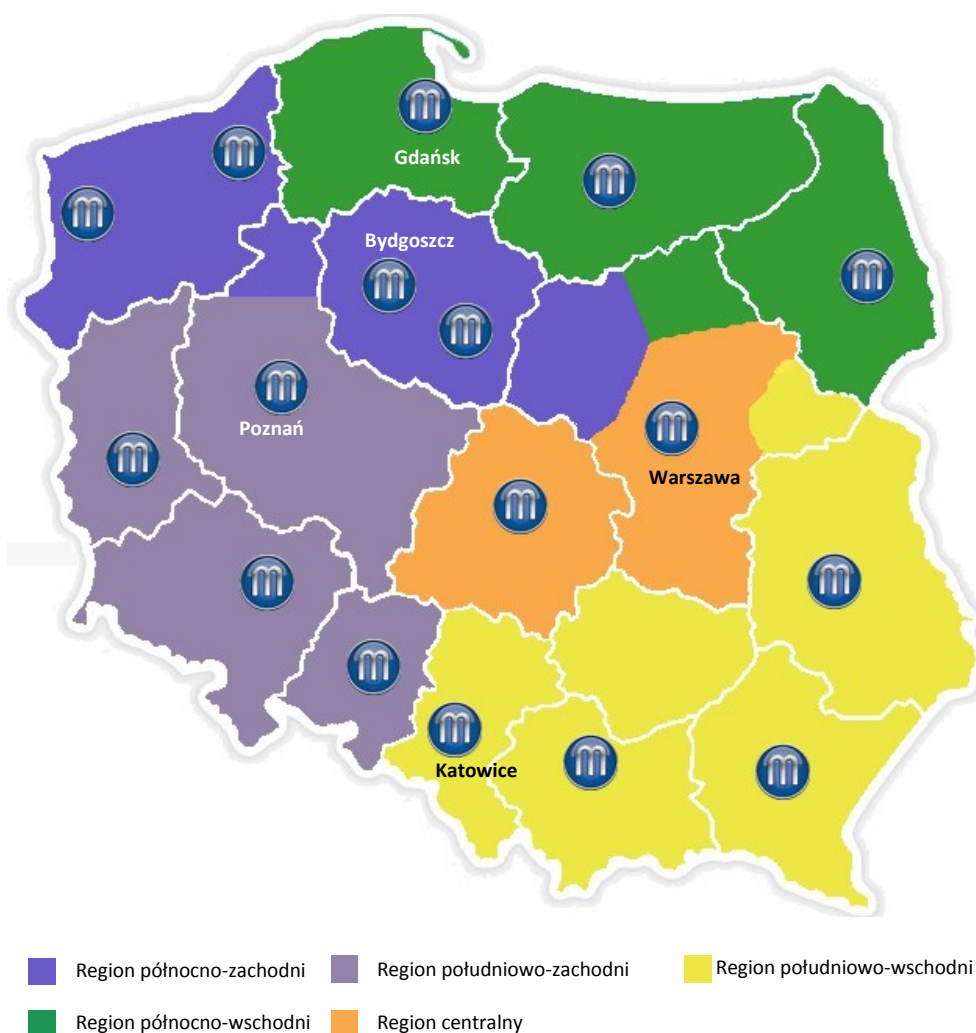
Grupa emitenta obejmuje swoim zasięgiem obszar całej Polski, działając poprzez centralę w Gdańsku i sieć 16 oddziałów, położonych w pięciu kluczowych regionach Polski – północno-zachodnim, północno-wschodnim, południowo-zachodnim, południowo-wschodnim i centralnym oraz przez centra koordynacyjne w Bydgoszczy, Gdańsku, Poznaniu, Katowicach i Warszawie. Oddziały nadzorowane są przez centralę Grupy w Gdańsku.

Oddziały zlokalizowane są w następujących miastach: Warszawa, Białystok., Poznań, Wrocław, Rzeszów, Toruń, Koszalin, Kielce, Bydgoszcz, Olsztyn, Kraków, Lublin, Katowice, Łódź, Szczecin, Zielona Góra.





Własna sieć sprzedaży Grupy w Polsce



Zagadnienia dotyczące ochrony środowiska

Z uwagi na specyfikę prowadzonej działalności Grupy nie występują istotne dla oceny sytuacji zagadnienia dotyczące środowiska naturalnego.





Zatrudnienie

W tabeli poniżej przedstawiono informacje na temat liczby pracowników Grupy zatrudnionych na podstawie umowy o pracę (w pełnym lub niepełnym wymiarze czasu pracy) na daty w niej wskazane.

	Na dzień 31 grudnia	
	2015	2014
Emitent (Prime Car Management S.A.)	133	119
Spółki Zależne, w tym:	32	32
Futura Leasing	32	32
Futura Prime	0	0
Masterlease	0	0
Razem*	165	151

Źródło: Spółka.

**Łączna liczba osób zatrudnionych na podstawie umów o pracę w Grupie wynosi 153, przy czym część pracowników zatrudniona jest jednocześnie w kilku Spółkach z Grupy.*

4. Omówienie podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych

Poniższy przegląd sytuacji operacyjnej i finansowej został przygotowany na podstawie skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów, skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej oraz skonsolidowanego rachunku przepływów pieniężnych Grupy na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku i okresy 12 miesięcy zakończone w tych dniach.

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w celu zaprezentowania skonsolidowanej sytuacji finansowej oraz skonsolidowanych rezultatów działalności Spółek Grupy. Poszczególne pozycje aktywów i zobowiązań oraz przychodów i kosztów łączonych Spółek zostały do siebie dodane po dokonaniu odpowiednich korekt konsolidacyjnych, a następnie doprowadzeniu wartości aktywów i zobowiązań do jednolitych metod wyceny i po dokonaniu odpowiednich wyłączeń. Wszystkie salda, transakcje, niezrealizowane zyski i straty wynikające z transakcji pomiędzy Spółką i Spółkami Zależnymi zostały wyłączone w pełni.

4.1 Informacje ogólne

Grupa pod względem liczebności floty pojazdów jest jednym z liderów na rynku usług zarządzania flotą (CFM) w Polsce (źródło: Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów) oraz jednym z wiodących podmiotów świadczących usługi leasingowe. Na dzień 31 grudnia 2015 roku flota Grupy obejmująca usługi leasingu i zarządzania flotą liczyła 27.395 pojazdów.

Podstawowa działalność Grupy polega na leasingu samochodów i świadczeniu usług CFM. Grupa, która prowadzi obecnie działalność wyłącznie w Polsce, jest niezależnym podmiotem świadczącym usługi leasingowe i usługi CFM bez żadnych powiązań korporacyjnych z jakimkolwiek producentem samochodów lub z jakąkolwiek instytucją bankową. Dzięki temu może współpracować z producentami i dealerami różnych marek samochodów, a tym samym elastycznie dostosowywać swoją ofertę do potrzeb klientów.

Grupa oferuje pełen zakres produktów leasingowych („Leasing”) i usług CFM, obejmujących leasing z usługami takimi jak: wszechstronna obsługa i naprawy leasingowanych pojazdów, 24-godzinna pomoc techniczna, wymiana opon,



ubezpieczenie, samochody zastępcze i karty paliwowe („Leasing z Usługami”). Grupa świadczy także usługi CFM bez finansowania nabycia na rzecz dużych przedsiębiorstw, które już posiadają własne floty pojazdów (zarządzanie flotą („FM”)).

W roku zakończonym w dniu 31 grudnia 2015 roku Grupa uzyskała przychody w kwocie 522,5 mln zł (spadek w stosunku do roku 2014, w którym przychody wyniosły 552,1 mln zł) oraz zysk brutto w kwocie 49,0 mln zł, co stanowi spadek w stosunku do roku 2014, gdy zysk brutto wyniósł 75,8 mln zł (por. także rozdział „Przegląd sytuacji operacyjnej i finansowej”).

Grupa świadczy usługi na rzecz różnego rodzaju klientów. Zgodnie z wewnętrzną klasyfikacją Grupa dzieli klientów według wielkości floty na: klientów indywidualnych (leasingujących jeden samochód), małych i średnich przedsiębiorstw (tj. podmiotów leasingujących od 2 do 19 pojazdów) oraz dużych przedsiębiorstw (tj. podmiotów leasingujących 20 lub więcej samochodów) działających w wielu branżach, a w szczególności w branży telekomunikacyjnej, elektronicznej, budowlanej, farmaceutycznej, zarządzania mieniem oraz w bankowości i branży ubezpieczeniowej. Zarząd uważa, że Grupa posiada największy i najbardziej zróżnicowany portfel klientów w sektorze leasingu i usług CFM w Polsce. Na dzień 31 grudnia 2015 roku Grupa miała 10,029 klientów. Dzięki dużej dywersyfikacji portfela klientów, Grupa nie jest w żadnym stopniu uzależniona od żadnej konkretnej branży ani klienta.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku Grupa prowadziła działalność w Polsce za pośrednictwem krajowej sieci sprzedaży na terenie całego kraju obejmującej centralę w Gdańsku i 16 oddziałów.

Grupa posiada nowoczesną flotę samochodów, w której średni wiek pojazdu na 31 grudnia 2015 roku wynosił 18,6 miesiąca. Na dzień 31 grudnia 2015 roku flota samochodów Grupy składała się z około 91,0% samochodów osobowych i 8,6% lekkich pojazdów dostawczych (LCV), a pozostałą jej część (tj. 0,4%) stanowiły ciężarówki, ciężkie pojazdy dostawcze i inne.

4.2 Tendencje i ostatnie wydarzenia

Tendencje

Zdaniem Zarządu, następujące tendencje wpływają i będą wpływać na działalność Spółki w dłuższym terminie, przekraczającym bieżący rok obrotowy:

Zarząd oczekuje dalszego wzrostu znaczenia usług finansowania pojazdów poprzez Leasing z Usługami i spodziewa się kontynuacji trendu w zakresie dostosowania struktury metod finansowania zakupu pojazdów na polskim rynku do typowej struktury metod finansowania na dojrzałych rynkach europejskich. Na rynkach europejskich udział finansowania zakupu pojazdów poprzez Leasing z Usługami w ogólnej strukturze metod finansowania (kredyt bankowy, środki własne, leasing oraz Leasing z Usługami) jest znacznie wyższy niż na polskim rynku. Przykładowo, zgodnie z danymi Corporate Vehicle Observatory (dane dotyczą firm zatrudniających powyżej 100 osób, badanie przeprowadzone w Q1 2015) w Polsce z finansowania Leasingiem z Usługami korzystało 11% podmiotów korzystających z flot samochodowych, podczas, gdy średnia w wybranych krajach UE wynosi 36%. (Dane zbiorcze: Średnia z 3 lat dla Francji, Niemiec, Holandii, Włoch, Portugalii, Luksemburga, Szwajcarii, Polski, Belgii, Republiki Czeskiej, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii). Zarząd oczekuje, iż również w Polsce nastąpi wzrost udziału Leasingu z Usługami w strukturze metod finansowania zakupu pojazdów, co będzie, między innymi, skutkiem tendencji do zwiększania outsourcingu usług CFM przez polskie przedsiębiorstwa.

Zarząd spodziewa się konsolidacji rynku usług leasingu oraz rynku usług CFM poprzez przejęcia mniejszych portfeli umów o świadczenie usług CFM przez największych uczestników rynku. Przykładowo, Spółka w 2013 roku nabyła portfel należności leasingowych poprzez nabycie spółki Bawag (obecnie: Futura Prime) oraz przedmiotów leasingu od spółki Pol-Mot. Tendencje konsolidacyjne można również zaobserwować wśród pozostałych podmiotów działających na polskim rynku. Grupa kontynuuje politykę akwizycji i przejęć flot pojazdów.





Zarząd obserwuje rozwój segmentu rynku pojazdów powyżej 3,5 tony. Grupa Masterlease planuje świadczenie usług leasingu i wynajmu pojazdów takich pojazdów. W pierwszym etapie projektu usługi te będą proponowane dotychczasowym klientom Grupy.

Zarząd rozważa poszerzenie usług o najem krótkoterminowy stosowany przy samochodach zastępczych wykorzystywanych przy naprawach blacharsko-lakierniczych.

Należy oczekiwać, że konkurencja na rynku usług CFM prowadzić będzie do stopniowego spadku cen usług CFM. Zarząd oczekuje spadku cen usług serwisowania samochodów oferowanych podmiotom działającym w sektorze usług CFM, w związku z rosnącą siłą negocjacyjną tych podmiotów wynikającą ze spodziewanego wzrostu ogólnej liczby pojazdów zarządzanych przez takie podmioty.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania rynkowe, powyższe oczekiwania Zarządu i perspektywy są obciążone wysokim stopniem niepewności.

Ostatnie wydarzenia

W dniu 16 kwietnia 2015 roku Fleet Holdings S.A. (kontrolowany przez Abris CEE Mid-Market Fund) uzgodnił sprzedaż 7.145.304 akcji reprezentujących 60% kapitału zakładowego Prime Car Management S.A. w trybie przyspieszonego budowania księgi popytu.

W dniu 19 października 2015 roku Naczelnik Pomorskiego Urzędu Skarbowego w Gdańsku wydał decyzję, na mocy której Naczelnik Pomorskiego Urzędu Skarbowego w Gdańsku dokonał rejestracji umowy o utworzeniu podatkowej grupy kapitałowej, w skład której wchodzi Emitent oraz następujące spółki zależne: Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o..

W celu utworzenia Podatkowej Grupy Kapitałowej oraz spełnienia warunków formalnych niezbędnych do jej rejestracji Emitent dokonał zmiany porządkowej w zakresie struktury własnościowej w spółkach grupy kapitałowej Prime Car Management, polegającej na sprzedaży 100.000 (słownie: sto tysięcy) udziałów w Masterlease sp. z o.o. posiadanych przez Futura Leasing S.A. (100 % udziałów posiadanych przez Futura Leasing S.A. stanowiących 63,25 % w kapitale zakładowym i głosach Masterlease sp. z o.o.) na rzecz Emitenta za kwotę 27 mln zł. Tym samym Emitent stał się bezpośrednim posiadaczem łącznie 100% udziałów w Masterlease sp. z o.o.

Wypłata dywidendy

W dniu 29 kwietnia 2015 roku Spółka wypłaciła dywidendę z zysku roku 2014 w kwocie 62.640.498,40 zł (za 2013 rok w kwocie 26.053.426,66 zł). Wypłata nastąpiła na rzecz uprawnionych Akcjonariuszy Spółki.

Nazwa Akcjonariusza	Dywidenda za rok	Kwota wypłaconej dywidendy	Data wypłaty	Liczba akcji objętych wypłatą	Dywidenda na akcję (w zł)
Akcjonariusze	2014	62.640.498,40	2015-04-29	11.908.840	5,26
Fleet Holdings S.A.	2013	26.053.426,66	2014-04-23	11.908.840	2,19

W dniu 7 kwietnia 2015 roku Zarząd Emitenta podjął uchwałę w przedmiocie przyjęcia Polityki Dywidendy w nowym brzmieniu, do stosowania od dnia powzięcia. Tym samym zmianie ulega obowiązująca dotychczas polityka dywidendy opisana w Prospekcie emisyjnym Spółki na str. 45-46.

Ogólnym założeniem polityki Spółki w zakresie wypłaty dywidendy jest realizowanie wypłat stosownie do wielkości wypracowanego zysku i możliwości finansowych Spółki. Zarząd, zgłaszając propozycje dotyczące wypłaty dywidendy, kieruje się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu płynności Grupy oraz kapitału niezbędnego do rozwoju jej działalności.





Zamiarem Zarządu jest rekomendowanie w przyszłości Walnemu Zgromadzeniu podejmowania uchwał w sprawie wypłaty dywidendy, przy uwzględnieniu czynników wskazanych poniżej, w kwocie co najmniej na poziomie 100% skonsolidowanego zysku netto Grupy Kapitałowej Masterlease za dany rok obrotowy, z zastrzeżeniem obowiązujących ograniczeń dotyczących wypłaty dywidendy oraz z zastrzeżeniem dokonania transakcji akwizycyjnej floty pojazdów o rozmiarze przekraczającym 4 tysiące pojazdów.

Polityka w zakresie wypłaty dywidendy może jednak w miarę potrzeby podlegać przeglądowi przez Zarząd, a decyzje w tej sprawie będą podejmowane z uwzględnieniem szeregu różnych czynników dotyczących Grupy, w tym perspektyw dalszej działalności, przyszłych zysków, zapotrzebowania na środki pieniężne, sytuacji finansowej, poziomu płynności, planów ekspansji oraz wymogów prawa w tym zakresie.

Projekt uchwały o wypłacie dywidendy będzie ponadto każdorazowo rozpatrywany przez Walne Zgromadzenie.

W uchwale stwierdzono, że na dzień przyjęcia niniejszej uchwały wszystkie istotne umowy kredytowe zawierają postanowienia dotyczące wskaźników finansowych, które mogą również wpływać na zdolność Spółki i pozostałych Spółek z Grupy do wypłaty dywidendy.

4.3 Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju przedsiębiorstwa emitenta oraz opis perspektyw rozwoju działalności emitenta.

Ogólne czynniki wpływające na wyniki operacyjne i finansowe

Na wyniki operacyjne i finansowe Spółki wpływają w głównej mierze: (i) sytuacja gospodarcza w Polsce; (ii) poziom stóp procentowych; (iii) konkurencja na rynku finansowania pojazdów i zarządzania flotą; (iv) jakość portfela należności leasingowych; oraz (v) sytuacja na rynku obrotu używanymi pojazdami.

Poniżej Zarząd omówił kluczowe czynniki, które wpłynęły na wyniki finansowe i operacyjne Spółki w 2015 roku. Zarząd uważa, że czynniki ogólne miały i będą mieć wpływ na działalność gospodarczą, wyniki operacyjne i finansowe, sytuację finansową oraz perspektywy rozwojowe Spółki.

Sytuacja gospodarcza w Polsce

Spółka prowadzi działalność wyłącznie w Polsce. W związku z tym czynniki makroekonomiczne dotyczące Polski, takie jak dynamika PKB, poziom inflacji, stopy procentowe i kursy walut oraz stopa bezrobocia, sytuacja finansowa przedsiębiorstw wraz z różnymi innymi czynnikami mają istotny wpływ na popyt ze strony klientów na usługi leasingowe oraz usługi CFM, straty z tytułu odpisów aktualizujących należności leasingowe Spółki oraz na poziom marż na produktach i usługach Spółki. Powyższe elementy przekładają się z kolei na wyniki działalności i sytuację finansową Spółki.

W 2015 roku Polska gospodarka pozostała jedną z najszybciej rozwijających się w UE. Po zwolnieniu tempa wzrostu PKB w latach 2012 i 2013 (zgodnie z danymi GUS, PKB Polski rósł w ujęciu realnym o 1,6% w 2012 roku i o 1,3% w roku 2013), 2014 rok przyniósł wzrost o 3,3% oraz wzrost o 3,6% w 2015 roku (szacunek GUS). Podstawowym czynnikiem mającym wpływ na wzrost gospodarczy był krajowy popyt, zarówno konsumpcyjny, jak i inwestycyjny. Spożycie ogółem było wyższe niż przed rokiem o 3,2%, w tym w sektorze gospodarstw domowych zwiększyło się również o 3,1%. Produkcja sprzedana przemysłu ogółem, według wstępnych szacunków, w 2015 roku wzrosła o 4,9% (wobec 3,3% przed rokiem).

Niewielką poprawę odnotowano na rynku pracy, gdzie liczba pracujących na koniec 2015 roku była wyższa o 1,4% niż rok wcześniej. Stopa bezrobocia w kolejnych miesiącach 2015 roku kształtowała się poniżej poziomu notowanego przed rokiem i w końcu grudnia, przy znacznym spadku liczby zarejestrowanych bezrobotnych, wyniosła 9,8% (wobec 11,4%



przed rokiem).

We wszystkich miesiącach 2015 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych kształtowały się na niższym poziomie niż w analogicznych okresach 2014 roku, co w rezultacie obniżyło ceny w całym 2015 roku o 0,7%. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia nominalne brutto w sektorze przedsiębiorstw w 2015 roku rosły szybciej niż w 2014 roku (1,3% wobec 3,7%), co przy niewielkiej deflacji oznaczało wzrost siły nabywczej.

Wyższy wzrost gospodarczy w 2015 roku przełożył się na większą konsumpcję i większą aktywność przedsiębiorstw, co w konsekwencji pozytywnie odbiło się na popycie na nowe pojazdy. Wyższa sprzedaż aut doprowadziła z kolei do wzrostu zainteresowania takimi formami ich zakupu jak leasing czy CFM. Według danych Samar, w 2015 roku w Polsce zarejestrowano 352,5 tys. aut osobowych, czyli o 8,1% więcej niż rok wcześniej. Klienci indywidualni kupili ponad 123 tys. pojazdów, a ich udział w rynku wyniósł 35,0%. Do firm trafiło 229 tys. aut, co oznacza wzrost rejestracji o blisko 15% rok do roku. Krajowy rynek usług CFM w 2015 roku wzrósł w podobnym tempie jak rejestracje nowych aut (ponad 15% r/r).

Poziom stóp procentowych

Część przychodów i kosztów Grupy jest ściśle związana z rynkowymi stopami procentowymi. Udział przychodów z tytułu odsetek (przychody odsetkowe z rat umowy leasingu operacyjnego oraz przychody odsetkowe z leasingu finansowego) oraz udział kosztów odsetkowych w łącznych kosztach w ostatnich latach, m.in. w związku z licznymi obniżkami stóp procentowych przez RPP, mają tendencję malejącą. W 2015 roku ten trend został utrzymany - udział przychodów odsetkowych w przychodach ogółem obniżył się do 13,6% (14,5% w 2014 roku), a kosztów odsetkowych w kosztach ogółem wzrósł do 5,8% (5,5% w 2014 roku).

Na dzień 31 grudnia 2015 roku udział umów opartych o stałą stopę procentową w portfelu aktywnych umów leasingowych Grupy wynosił 43% (45% w 2014 roku). Pozostała część portfela oparta jest o zmienne stopy procentowe. W przypadku umów opartych o zmienną stopę procentową, zmiana poziomu stopy referencyjnej (którą w większości przypadków jest stopa redyskonta weksli ogłaszana przez NBP) wpływa na przychody Grupy. Zgodnie z umowami leasingu zawieranimi przez Grupę z klientami, w przypadku wzrostu stopy referencyjnej właściwej dla umowy, Grupa jest uprawniona do podniesienia opłat leasingowych, natomiast w przypadku obniżenia stopy referencyjnej właściwej dla umowy, klienci są uprawnieni do złożenia wniosku o obniżenie opłat leasingowych. W przypadku umów leasingu ze zmiennym oprocentowaniem, poziom oprocentowania nie jest automatycznie zmieniany w wyniku zmian stopy referencyjnej, ponieważ Grupa nie w każdym przypadku wzrostu stopy referencyjnej korzysta ze swoich uprawnień do podwyższenia poziomu oprocentowania należności leasingowych. Grupa prowadzi politykę nie wykorzystywania uprawnienia do podwyższenia oprocentowania w odniesieniu do klientów, którzy nie wystąpili o obniżki oprocentowania należności leasingowych w okresie spadku stopy referencyjnej. Stosowanie przez Grupę powyższej polityki może prowadzić do spadku marży finansowej Grupy, w okresie wzrostu stóp procentowych.

W przypadku należności oprocentowanych według stałej stopy procentowej, zmiana poziomu stóp procentowych nie wpływa bezpośrednio na przychody Grupy z tytułu odsetek, ma ona jednakże wpływ na poziom oferowanego przez Grupę w danym momencie oprocentowania umów leasingowych.

Poziom stóp procentowych ma także wpływ na zobowiązania z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych, które stanowią istotne źródło finansowania działalności Grupy (na koniec 2015 roku stanowiło ono 62,3% zobowiązań i kapitałów własnych Grupy (52,8% na koniec 2014 roku). Zobowiązania z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych są oprocentowane według zmiennej stopy procentowej (według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku stawką referencyjną dla kredytów Grupy, które na tą datę stanowią całość zobowiązań Grupy z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych jest stopa WIBOR 1M). Zarząd realizuje politykę zrównoważenia poziomu aktywów i zobowiązań i kapitałów własnych opartych o zmienną stopę procentową. W związku z powyższym, w październiku 2014 roku Spółka Prime Car Management S.A. zawarła kontrakty swap na stopę procentową (IRS) na kwotę 130,1 mln zł do 27 kwietnia 2016 roku.





W związku z powyższym, zarówno poziom stóp procentowych, jak i tendencje w zakresie ich zmian mają istotny wpływ na przychody Grupy z tytułu odsetek oraz na koszty odsetkowe ponoszone przez Grupę. Wzrost poziomu stóp procentowych, ma, w ocenie Zarządu, neutralny wpływ na marżę finansową Grupy, ponieważ wzrost przychodów odsetkowych Grupy wynikający ze zwiększonego oprocentowania należności leasingowych Grupy (z zastrzeżeniem omówionej powyżej polityki Grupy w zakresie nie korzystania, w określonych sytuacjach, z uprawnienia do podwyższenia oprocentowania należności z umów leasingowych) jest kompensowany wzrostem kosztów odsetkowych Grupy. Natomiast, w przypadku spadku poziomu stóp procentowych, Grupa może odnieść korzyści wynikające tego, iż poziom oprocentowania nie jest automatycznie zmieniany w wyniku zmiany stopy referencyjnej i w konsekwencji przychody odsetkowe Grupy oparte o zmienną stopę procentową mogą spadać wolniej niż koszty odsetkowe Grupy oparte o zmienną stopę procentową, co może mieć pozytywny wpływ na wysokość marży finansowej Grupy.

Stopy procentowe ogłaszane przez NBP ustala Rada Polityki Pieniężnej. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie potencjalnych zmian stóp procentowych Rada Polityki Pieniężnej uwzględnia szereg czynników, w tym prognozy wzrostu gospodarczego oraz aktualny i prognozowany poziom inflacji dla polskiej gospodarki. Rada Polityki Pieniężnej stosuje strategię bezpośredniego celu inflacyjnego. RPP definiuje cel inflacyjny, a następnie tak dostosowuje podstawowe stopy procentowe NBP, aby prawdopodobieństwo osiągnięcia tego celu było jak największe. Od 2004 roku RPP przyjęła długoterminowy cel inflacyjny na poziomie 2,5% (z dopuszczalnym zakresem wahań w obie strony ± 1 p.p.).

W marcu 2015 roku RPP obniżyła stopy do najniższego poziomu w historii. W rezultacie na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania stopa referencyjna wynosi 1,50%, lombardowa 2,50%, depozytowa 0,50%, a redyskonta weksli 1,75%.

W tabeli poniżej przedstawiono stopy inflacji, stopy redyskonta weksli NBP oraz WIBOR 1M za wskazane okresy.

	Średnia roczna stopa inflacji	Średnia stopa redyskonta weksli NBP	Średnia stawka WIBOR 1M ¹
	(%)	(%)	(%)
Rok zakończony 31 grudnia 2013 roku	0,9	3,19	3,03
Rok zakończony 31 grudnia 2014 roku	0,0	2,625	2,47
Rok zakończony 31 grudnia 2015 roku	-0,9	1,837	1,72

Źródło: GUS, NBP; bankier.pl

¹ Oznacza oprocentowanie jednomiesięcznych kredytów denominowanych w PLN na polskim rynku międzybankowym.

Konkurencja na rynku finansowania pojazdów i zarządzania flotą

Grupa działa na wysoce konkurencyjnym rynku usług leasingu (finansowego oraz operacyjnego) oraz usług CFM. Grupa konkuruje, między innymi, ze spółkami leasingowymi należącymi do grup kapitałowych dużych instytucji bankowych. Do takich podmiotów można zaliczyć, między innymi, Raiffeisen-Leasing Polska S.A., BRE Leasing Sp. z o.o., BZ WBK Finance & Leasing S.A., Europejski Fundusz Leasingowy S.A. oraz Getin Leasing S.A.. W ocenie Zarządu, między innymi, dzięki dostępowi do tańszego finansowania wewnątrz grup kapitałowych, spółki te są w stanie prowadzić niskomarżową politykę cenową. W konsekwencji, w związku z silną konkurencją cenową na rynku Leasingu, segment ten zapewnia niższe marże niż segment Leasingu z Usługami, w ramach którego, Grupa oprócz leasingu oferuje również usługi CFM. Zgodnie z przyjętą strategią, Grupa zamierza osiągnąć wzrost udziału usług CFM w koszyku usług oferowanych przez Grupę, między innymi poprzez zachęcanie klientów do korzystania z Leasingu z Usługami zamiast z Leasingu oraz zwiększanie zakresu komponentu usługowego w ramach Leasingu z Usługami, co pozwoli Grupie uniknąć konkurowania głównie za pomocą polityki cenowej.



Konkurencja na rynku Leasingu z Usługami jest w większym stopniu powiązana z jakością i doświadczeniem usługodawcy. Na tym rynku Grupa napotyka na rosnącą konkurencję ze strony podmiotów z Europy Zachodniej, takich jak np. Leaseplan, oferujących usługi podobne do usług Grupy. Ponadto, niektóre firmy działające w skali globalnej nie działają obecnie w Polsce, lecz nie jest wykluczone, iż mogą zdecydować się na wejście na polski rynek, co może spowodować nasilenie się konkurencji.

Jakość portfela należności leasingowych

Grupa prowadzi konserwatywną politykę w zakresie rozpoznawania i wyceny ryzyka kredytowego. Na dzień 31 grudnia 2015 i 2014 roku odpisy aktualizujące należności z tytułu umów leasingu finansowego stanowiły, odpowiednio, 2,4% oraz 3,2% należności z tytułu umów leasingu finansowego brutto. Zarząd pozytywnie ocenia jakość portfela należności leasingowych Grupy i oczekuje, że jakość portfela należności leasingowych Grupy będzie w przyszłości utrzymana ze względu na zaawansowany system scoringowy stosowany przez Grupę do oceny ryzyka kredytowego, który jest na bieżąco aktualizowany i udoskonalany, system motywacyjny dla sprzedawców premiujący wysoką jakość pozyskanego portfela, monitoring klientów oraz niską koncentrację w podziale na grupy klientów, co, w ocenie Zarządu, stanowi przewagę Grupy w porównaniu do konkurencji. Ponadto, zabezpieczeniem należności Grupy są głównie pojazdy będące przedmiotem leasingu, które charakteryzują się wysokim stopniem płynności jak i odzyskiwalności. Grupa utrzymuje wysoki wskaźnik odzyskiwalności pojazdów (obliczony jako stosunek odzyskanej wartości przedmiotów leasingu dla umów wypowiedzianych do łącznej wartości przedmiotów leasingu dla umów wypowiedzianych), który wyniósł 99,5% oraz 97,9%, odpowiednio, w latach zakończonych dnia 31 grudnia 2014 oraz 2013 roku (Grupa nie jest w stanie podać wskaźników odzyskiwalności pojazdów za rok 2015, ponieważ w celu ujęcia przedmiotów leasingu dla obliczenia wskaźnika w danym okresie, od wypowiedzenia umowy musi upłynąć minimum 365 dni). Odzyskane pojazdy Grupa jest w stanie w krótkim okresie sprzedać na płynnym rynku wtórnym.

Pogorszenie jakości portfela należności leasingowych Grupy wpłynęłoby na zwiększenie poziomu odpisów aktualizujących. Zwiększenie wartości odpisów aktualizujących miałoby istotny bezpośredni wpływ na koszty Grupy i w efekcie na poziom zysku brutto Grupy. Na jakość portfela należności Grupy ma wpływ głównie sytuacja finansowa przedsiębiorstw będących klientami Grupy. W szczególności ich sytuacja płynnościowa.

Sytuacja na rynku obrotu używanymi pojazdami

Jedną ze składowych zysku brutto Grupy jest marża na remarketingu. Marża na remarketingu stanowi nadwyżkę przychodów Grupy związanych ze sprzedażą pojazdów Grupy, które po zakończeniu umowy leasingu nie zostały nabyte przez klientów, a kosztami sprzedaży tych pojazdów odpowiadającymi ich wartości bilansowej.

W 2014 roku Grupa osiągnęła wysoką marżę na remarketingu, która wyniosła 9,8 mln zł. W 2015 roku Grupa konsekwentnie poprawiła ją do poziomu wynoszącego 16,1 mln zł.

Wzrost uzyskanej marży na remarketingu w analizowanym okresie był wynikiem zwiększenia udziału sprzedaży samochodów, które po zakończeniu umowy leasingu nie zostały nabyte przez klientów, do nabywców detalicznych i zmniejszenia sprzedaży do klientów hurtowych, nabywających w ramach pojedynczej transakcji większą liczbę samochodów. Rok 2015 był dla Spółki kolejnym rokiem zwiększania udziału sprzedaży samochodów pokontraktowych w kanale detalicznym, który charakteryzuje się wyższymi marżami. Dzieje się tak za sprawą rozbudowywania sieci sprzedaży punktów Master1 (obecnie 5 lokalizacji w kraju).

Kolejnym czynnikiem pozwalającym zwiększyć marżę na remarketingu było zmniejszenie kosztu przygotowania samochodu do sprzedaży.

Wysokość marży na remarketingu zależy, między innymi, od sytuacji na rynku obrotu używanymi samochodami, na którym Grupa sprzedaje samochody poleasingowe. Polski rynek samochodów używanych jest bardzo zmienny i uzależniony od wielu czynników, z których jednym z najważniejszych jest skala importu.



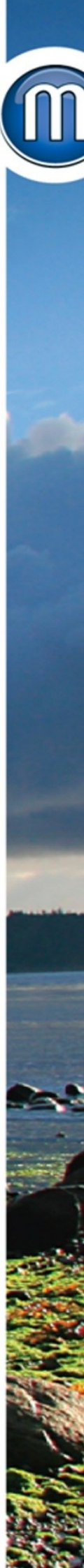


Rosnąca liczba samochodów importowanych może spowodować spadek popytu na nowe samochody oraz na używane samochody poleasingowe, a tym samym na samochody poleasingowe oferowane przez Grupę. Ponadto, wzrost podaży importowanych samochodów może doprowadzić do spadku cen samochodów na rynku wtórnym, potencjalnie nawet poniżej wartości rezydualnych pojazdów określanych w umowach leasingowych Grupy. W związku z powyższym sytuacja na rynku obrotu używanymi pojazdami ma i będzie miała w przyszłości wpływ na wysokość marży na remarketingu.

Ponadto, sytuacja na rynku obrotu używanymi pojazdami wpływa na przyjęte przez Grupę stawki amortyzacji i w konsekwencji na poziom marży na amortyzacji. Koszty amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego podlegają zmianom zależnym od wycen wartości rezydualnej dokonywanych okresowo przez Grupę, i wpływają na zmniejszenie bądź zwiększenie stawek amortyzacji w przyszłości. Wyceny wartości rezydualnej floty są dokonywane przez Grupę okresowo na podstawie opracowań podmiotów zewnętrznych takich jak Eurotax.

Szczególne czynniki wpływające na wyniki operacyjne i finansowe

W analizowanym okresie na wyniki finansowe i operacyjne Grupy w szczególny sposób wpływ miała poprawa marży na remarketingu Grupy. Szczegółowe informacje na temat sytuacji na rynku obrotu używanymi pojazdami oraz zmian w zarządzaniu tym obszarem działalności Grupy zostały opisane w punkcie 4.3.





4.5 Kluczowe wskaźniki wyników

Zarząd ocenia wyniki Grupy i zarządza nimi na podstawie m.in. pewnych wskaźników rentowności, zadłużenia, skuteczności wykorzystania kapitału i wskaźników operacyjnych. Tabela poniżej przedstawia wybrane wskaźniki wyników wykorzystywane przez Zarząd przy analizie działalności gospodarczej Grupy we wskazanych okresach.

	Za rok zakończony 31 grudnia	
	2015	2014
Marża finansowa (tys. PLN) ¹	46.439	54.651
Marża na amortyzacji (tys. PLN) ²	(6.520)	(3.732)
Marża serwisowa (tys. PLN) ³	20.891	23.519
Marża na ubezpieczeniach (tys. PLN) ⁴	9.250	11.655
Marża na remarketingu (tys. PLN) ⁵	16.102	9.782
Marża na pozostałych usługach (tys. PLN) ⁶	780	2.129
Marża zysku netto (w %) ⁷	7,4%	11,3%
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE) (w %) ⁸	7,9%	13,0%
Wskaźnik ogólnego zadłużenia (w %) ⁹	62,3%	52,8%
Rozmiar floty (liczba pojazdów będących własnością Grupy) ¹⁰	26.556	23.032
Rozmiar floty finansowanej przez Grupę objętej usługami CFM* (liczba pojazdów będących własnością Grupy), w tym:		
FSL	11 800	11.176
Semi-FSL	6.833	5.145
Rozmiar floty finansowanej przez Grupę nie objętej usługami CFM* (liczba pojazdów będących własnością Grupy)	7.923	6.711
Wskaźnik kosztów ogólnego zarządu (w PLN w przeliczeniu na jeden pojazd) ¹¹	125	134

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

*Rozmiar floty finansowanej przez Grupę objętej minimum dwiema usługami pozafinansowymi, w tym wysokomarżowym serwisem mechanicznym.

¹ Zdefiniowane jako suma: (i) przychodów odsetkowych z rat umowy leasingu operacyjnego; (ii) odsetek z leasingu finansowego; (iii) not odsetkowych od nieterminowych płatności; (iv) odsetek od środków na rachunkach bankowych; (v) odsetek od udzielonych pożyczek; oraz (vi) przychodów z tytułu różnic kursowych, pomniejszonych o: (i) koszty odsetkowe; oraz (ii) koszty z tytułu różnic kursowych.

² Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami kapitałowymi z rat umów leasingu operacyjnego oraz kosztami amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego.

³ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe a kosztami serwisowymi, kosztami opon oraz kosztami samochodów zastępczych.

⁴ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami z tytułu opłat i prowizji za ubezpieczenia oraz prowizji od warsztatów pomniejszona o koszty ubezpieczeń.

⁵ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami ze zbycia przedmiotów poleasingowych a kosztami zbycia przedmiotów poleasingowych.

⁶ Zdefiniowane jako suma: (i) refakturowanych kosztów windyacji i monitoringu; oraz (ii) pozostałych przychodów, pomniejszonych o: (i) koszty zawarcia umowy; (ii) koszty windyacji; oraz (iii) pozostałe koszty.

⁷ Zdefiniowane jako iloraz zysku netto oraz przychodów.

⁸ Zdefiniowane jako iloraz zysku netto oraz średniej arytmetycznej kapitałów własnych na początek i na koniec danego okresu.



⁹ Zdefiniowane jako iloraz zobowiązań z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych oraz zobowiązań i kapitałów własnych.

¹⁰ Rozmiar floty bez uwzględnienia pojazdów będących przedmiotem usługi zarządzania flotą.

¹¹ Zdefiniowane jako iloraz średniomiesięcznego kosztu ogólnego zarządu w danym okresie oraz rozmiaru floty na koniec danego okresu.

4.6 Zasady sporządzenia Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej („MSSF”) zatwierdzonymi przez Unię Europejską („UE”). Na dzień zatwierdzenia niniejszego raportu do publikacji, biorąc pod uwagę toczący się w UE proces wprowadzania standardów MSSF oraz prowadzoną przez Grupę Masterlease działalność, w zakresie stosowanych przez jednostki w ramach Grupy Masterlease zasad rachunkowości występuje różnica między standardami MSSF, które weszły w życie, a standardami MSSF zatwierdzonymi przez UE. Spółka skorzystała z możliwości, występującej w przypadku stosowania Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonych przez UE, zastosowania KIMSF 21 dopiero od okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2015 roku natomiast zmian do MSSF 2 oraz zmian do MSSF 3 będących częścią zmian wynikających z przeglądu MSSF 2010-2012 od okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku.

Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej obejmują standardy i interpretacje zaakceptowane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości („RMSR”) oraz Komitet ds. Interpretacji Międzynarodowej Sprawozdawczości Finansowej („KIMSF”).

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego, z wyjątkiem pochodnych instrumentów finansowych, które są wyceniane według wartości godziwej.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe jest przedstawione w złotych („PLN”), a wszystkie wartości, o ile nie wskazano inaczej, podane są w złotych.

Walutą funkcjonalną Grupy Masterlease i walutą sprawozdawczą skonsolidowanego sprawozdania finansowego jest polski złoty.

Aktywa Grupy Masterlease zostały zaprezentowane w bilansie według stopnia płynności, natomiast zobowiązania według terminu wymagalności.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało sporządzone przy założeniu kontynuowania działalności gospodarczej przez Spółki wchodzące w skład Grupy Masterlease w dającej się przewidzieć przyszłości przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od daty bilansowej. Na dzień publikacji raportu nie stwierdza się istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuowania działalności przez Spółki wchodzące w skład Grupy Masterlease.

4.7 Wyniki działalności

Poniższe omówienie przedstawia wybrane pozycje Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. W celu uzyskania informacji o zasadach rachunkowości, na podstawie których sporządzane są historyczne informacje finansowe Grupy, zob. noty Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego



Rok zakończony 31 grudnia 2015 roku w porównaniu z rokiem zakończonym 31 grudnia 2014 roku

W poniższej tabeli przedstawiono skonsolidowane sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy za wskazane okresy.

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Działalność kontynuowana			
Przychody	522.536	552.065	(5,3)
Przychody z tytułu leasingu oraz opłat dodatkowych	143.073	155.333	(7,9)
Przychody z tytułu prowizji i opłat	203.267	201.480	0,9
Przychody odsetkowe	36.244	36.176	0,2
Pozostałe przychody finansowe	117	540	(78,3)
Przychody ze zbycia przedmiotów poleasingowych	132.329	139.101	(4,9)
Pozostałe przychody operacyjne	7.506	19.435	(61,4)
Koszty	473.562	476.248	(0,6)
Koszty napraw i serwisów przedmiotów leasingu	169.331	164.177	3,1
Amortyzacja przedmiotów leasingu operacyjnego	114.863	114.613	0,2
Koszty ogólnego zarządu	39.715	36.983	7,4
Koszty odsetkowe	27.662	26.214	5,5
Pozostałe koszty finansowe	4.058	1.413	187,1
Koszty zbycia przedmiotów poleasingowych	116.226	129.319	(10,1)
Pozostałe koszty operacyjne	1.707	3.529	(51,6)
Zysk brutto	48.817	75.817	(35,4)
Obciążenia z tytułu podatku dochodowego (bieżący)	(16.072)	(16.551)	(2,9)
Obciążenia z tytułu podatku dochodowego (odroczony)	5.770	3.381	70,7
Zysk/(strata) netto z działalności kontynuowanej	38.671	62.647	(38,3)
Zysk/(strata) netto za okres	38.671	62.647	(38,3)
Całkowite dochody razem	38.671	62.647	(38,3)

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.



W celu omówienia wyników działalności Grupy, przychodom Grupy przyporządkowano odpowiadające im koszty i wyszczególniono następujące kategorie wyników Grupy na poszczególnych produktach: (i) marża finansowa; (ii) marża na amortyzacji; (iii) marża serwisowa; (iv) marża na ubezpieczeniach; (v) marża na remarketingu; oraz (vi) marża na pozostałych usługach. Suma powyższych marż i pozostałych przychodów pomniejszona o koszty ogólnego zarządu, odpisy aktualizujące należności, zmianę stanu rezerwy na VAT składa się na zysk brutto Grupy. Grupa zaprezentowała wyniki z działalności w powyższy sposób, ponieważ Zarząd wykorzystuje powyższy podział przy analizie działalności gospodarczej Grupy oraz, w ocenie Zarządu, podział ten pozwala na przedstawienie wyników z działalności w sposób umożliwiający potencjalnym inwestorom ocenę wyników działalności Grupy.

W poniższej tabeli przedstawiono omówione powyżej składowe zysku brutto Grupy.

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana*
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN		(%)
Marża finansowa ¹	46.439	54.651	(15,0)
Marża na amortyzacji ²	(6.520)	(3.732)	(74,7)
Marża serwisowa ³	20.891	23.519	(11,2)
Marża na ubezpieczeniach ⁴	9.250	11.655	(20,6)
Marża na remarketingu ⁵	16.102	9.782	64,6
Marża na pozostałych usługach ⁶780	2.129	(63,4)
Pozostałe przychody i koszty ⁷	3.030	215	1 306,8
Koszty ogólnego zarządu	(39.715)	(36.983)	(7,4)
Odpisy aktualizujące należności ⁸	(1.285)	(1.082)	(18,8)
Zmiana wysokości rezerwy na VAT od ubezpieczeń ⁹	0	15.662	(100)
Zysk brutto	48.973	75.817	(35,4)

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka

* Poniższe wskaźniki nie były przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

¹ Zdefiniowane jako suma: (i) przychodów odsetkowych z rat umowy leasingu operacyjnego; (ii) odsetek z leasingu finansowego; (iii) not odsetkowych od nieterminowych płatności; (iv) odsetek od środków na rachunkach bankowych; (v) odsetek od udzielonych pożyczek; oraz (vi) przychodów z tytułu różnic kursowych, pomniejszonych o: (i) koszty odsetkowe; oraz (ii) koszty z tytułu różnic kursowych.

² Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami kapitałowymi z rat umów leasingu operacyjnego oraz kosztami amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego.

³ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe a kosztami serwisowymi, kosztami opon oraz kosztami samochodów zastępczych.

⁴ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami z tytułu opłat i prowizji za ubezpieczenia oraz prowizji od warsztatów pomniejszona o koszty ubezpieczeń.

⁵ Zdefiniowane jako różnica pomiędzy przychodami ze zbycia przedmiotów poleasingowych a kosztami ze zbycia przedmiotów poleasingowych.

⁶ Zdefiniowane jako suma: (i) refakturowanych kosztów windykacji i monitoringu; oraz (ii) pozostałych przychodów, pomniejszonych o: (i) koszty zawarcia umowy; (ii) koszty windykacji; oraz (iii) pozostałe koszty.



⁷ Zdefiniowane jako suma: (i) pozostałych przychodów (spośród pozostałych przychodów finansowych) oraz (ii) pozostałych (spośród pozostałych przychodów operacyjnych) oraz (iii) rozwiązanie rezerwy na badanie sprawozdań pomniejszych o: (i) pozostałe koszty (spośród pozostałych kosztów finansowych); (ii) zawiązanie rezerwy emerytalnej; (iii) zawiązanie rezerwy na badanie sprawozdań; (iv) amortyzację relacji z klientami; oraz (v) pozostałe koszty (spośród pozostałych kosztów operacyjnych).

⁸ Zdefiniowane jako suma: (i) odwróconych odpisów aktualizacyjnych dotyczących leasingu finansowego i (ii) dodatkowych przychodów związanych z zakończeniem umów (księgowo prezentowanych jako umorzenie zobowiązań wobec klientów) pomniejszych o sumę: (i) spisanych w straty należności z tytułu leasingu finansowego (ii) utworzonych odpisów aktualizacyjnych z tytułu leasingu finansowego; (iii) utworzonych odpisów aktualizacyjnych z tytułu leasingu operacyjnego; (iv) spisanych w straty należności z tytułu leasingu operacyjnego.

⁹ Po analizie m. in. bieżącej linii orzecznictwa sądowego będącego następstwem pozytywnego wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 17 stycznia 2013 roku w sprawie BGŻ Leasing (C-224/11) oraz pozytywnych wyroków sądowych wydanych wobec Spółek z Grupy w tym zakresie, Zarząd podjął decyzję o rozwiązaniu w całości rezerwy na VAT oraz aktywa związanego z tą rezerwą ze skutkiem na koniec pierwszego półrocza 2014 roku. W wyniku tej operacji osiągnięto w 2014 roku przychód w kwocie 15,7 mln złotych, zaprezentowany w Pozostałych przychodach operacyjnych i przychodach ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych.

Marża finansowa

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody finansowe	71.090	80.877*	(12,1)*
Przychody odsetkowe z rat umowy leasingu operacyjnego	34.729	44.452*	(21,9)
Odsetki z leasingu finansowego	35.721	35.653	0,2
Noty odsetkowe od nieterminowych płatności	522	524	(0,3)
Odsetki od środków na rachunkach bankowych	105	227	(53,9)
Odsetki od udzielonych pożyczek	13	22	(42,4)
Różnice kursowe	0	0	100
Koszty finansowe	(27.667)	(26.226)*	(5,5)*
Odsetki od kredytów	(25.587)	(25.001)	(2,3)
Opłaty administracyjne dotyczące obsługi finansowania	(2.074)	(1.210)	(71,4)
Odsetki od pozostałych zobowiązań	(2)	(3)	50,9
Różnice kursowe	(5)	(11)	59,5
Marża finansowa	43.423*	54.651*	(10,5)*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

Marża finansowa stanowi różnicę pomiędzy przychodami odsetkowymi Grupy oraz kosztami odsetkowymi ponoszonymi przez Grupę. Głównymi elementami składowymi przychodów odsetkowych są należne Grupie odsetki z tytułu oprocentowania należności leasingowych Grupy (zarówno należności z tytułu leasingu operacyjnego jak i leasingu finansowego). Natomiast głównym elementem kosztów odsetkowych Grupy są odsetki z tytułu oprocentowania zobowiązań finansowych Grupy (zobowiązania z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych). Ponadto na marżę finansową wpływają przychody i koszty finansowe wynikające z różnic kursowych.



W 2015 roku marża finansowa Grupy spadła o 11,2 mln zł, tj. o 20,5%, do poziomu 43,4 mln zł z 54,7 mln zł osiągniętych w 2014 roku.

W analizowanym okresie najistotniejszymi składnikami przychodów finansowych Grupy były przychody odsetkowe z rat umowy leasingu operacyjnego oraz odsetki z leasingu finansowego.

W 2015 roku przychody odsetkowe z rat umów leasingu operacyjnego spadły o 9,7 mln zł, tj. o 21,9%, do poziomu 34,7 mln zł z 44,5 mln zł osiągniętych w 2014 roku. Spadek ten wynikał głównie z niższego oprocentowania umów leasingu operacyjnego zawieranych w 2015 roku. Ponadto średnia stawka redyskonta weksli, będąca stawką referencyjną dla umów leasingu operacyjnego ze zmiennym oprocentowaniem w 2015 roku wynosiła 1,837%, natomiast w 2014 roku wynosiła 2,625%. Natomiast średni stan środków transportu w najmie (netto) (obliczony jako średnia arytmetyczna stanu na początek i na koniec okresu) wzrósł w analizowanym okresie i wyniósł 540,9 mln zł w 2015 roku oraz 517,3 mln zł w 2014 roku.

W 2015 roku odsetki z leasingu finansowego utrzymały się na poziomie 35,7 mln zł. Sytuacja ta miała miejsce mimo wzrostu średniego poziomu należności (netto) z tytułu leasingu finansowego (obliczonego jako średnia arytmetyczna stanu na początek i na koniec okresu), który w 2015 roku wyniósł 538,3 mln zł, natomiast w 2014 roku wyniósł 416,5 mln zł. Efekt powyższego wzrostu poziomu należności z tytułu leasingu finansowego na wzrost odsetek z tytułu leasingu finansowego, został natomiast skompensowany istotnie niższym oprocentowaniem umów leasingu finansowego zawieranych w 2015 roku. Ponadto średnia stopa redyskonta weksli, będąca stawką referencyjną dla umów leasingu finansowego ze zmiennym oprocentowaniem w 2015 roku spadła i wynosiła 1,837%, natomiast w 2014 roku wynosiła 2,625%.

W analizowanym okresie najistotniejszym składnikiem kosztów finansowych Grupy były koszty odsetkowe, które wzrosły o 0,6 mln zł, tj. o 2,3%, do poziomu 25,6 mln zł w 2015 roku z 25,0 mln zł w 2014 roku. Wzrost ten wynikał głównie z podwyższenia wolumenu umów kredytowych wykorzystanych przez Grupę.

W przypadku kredytu koszty finansowania Grupy wynoszą WIBOR 1M powiększony o marżę, która w wyniku zawarcia aneksu do umowy kredytowej w sierpniu 2014 roku, została dla znaczącej części finansowania obniżona do poziomu od 1,3 p.p. do 1,7 p.p. i na tym poziomie utrzymywała się w 2015 roku.

Ponadto na niewielką zmianę kosztów odsetkowych w 2015 roku wpłynął spadek średniej stawki WIBOR 1M z 2,47% w 2014 roku do 1,72% w 2015 roku.

Marża na amortyzacji

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody kapitałowe z rat umowy leasingu operacyjnego	108 344*	110.881*	(2,3)*
Amortyzacja przedmiotów leasingu operacyjnego	(114 863)	114.613	(0,2)
Marża na amortyzacji	(6.520)*	(3.732)*	(74,7)*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

Marża na amortyzacji oznacza różnicę pomiędzy przychodami kapitałowymi z rat umów leasingu operacyjnego oraz kosztami amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego. Oczekiwany przez Grupę poziom marży na amortyzacji zdefiniowanej w powyższy sposób jest ujemny i zbliżony do zera, ponieważ przychody i koszty składające się na marżę na amortyzacji powinny się, co do zasady kompensować. Koszty amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego mogą podlegać zmianom zależnym od wycen wartości rezydualnej



dokonywanych okresowo przez Grupę i wpływają na zmniejszenie bądź zwiększenie stawek amortyzacji w przyszłości.

W 2015 roku marża na amortyzacji Grupy spadła o 2,8 mln zł, a Grupa poniosła stratę na amortyzacji w wysokości 6,5 mln zł, w porównaniu ze stratą na amortyzacji w wysokości 3,7 mln zł w 2014 roku.

W 2015 roku przychody kapitałowe z rat umów leasingu operacyjnego Grupy spadły o 2,5 mln zł, tj. o 2,3%, do poziomu 108,3 mln zł z 110,9 mln zł w 2014 roku. W 2015 roku koszty amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego wzrosły o 0,3 mln zł, tj. o 0,2%, do poziomu 114,9 mln zł z 114,6 mln zł w 2014 roku. Powyższe spadki wynikały przede wszystkim ze zmiany parametrów zawieranych umów (m.in. wzrost szacunkowych wartości rezydualnych, wzrost okresu zawieranych umów).

Marża serwisowa

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe	83.816	82.649	1,4
Koszty serwisowe	(51.650)	(48.212)	(7,1)
Koszty opon	(9.718)	(9.586)	(1,4)
Koszty samochodów zastępczych	(1.557)	(1.333)	(16,8)
Marża serwisowa	20.891*	23.519*	(11,2)*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

Marża serwisowa stanowi różnicę pomiędzy przychodami Grupy wynikającymi z otrzymanych opłat serwisowych a kosztami ponoszonymi przez Grupę w związku z usługami serwisowymi świadczonymi na rzecz klientów (takimi jak przeglądy techniczne i naprawy pojazdów, wymiana opon, samochody zastępcze, karty paliwowe i inne).

Wzrost kosztów serwisowych wynikał ze zwiększenia floty pojazdów finansowanej przez Grupę objętej usługami CFM (w skład których wchodzi co najmniej dwie usługi pozafinansowe, w tym wysokomarżowa usługa serwisu mechanicznego) do 18.633 według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku z 16.321 według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku.

Przychody z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe wzrosły o 1,2 mln zł, tj. o 1,4%, a więc nieznacznie w stosunku do poziomu z 2014 roku, mimo istotnego zwiększenia floty pojazdów objętej usługami CFM, z uwagi na rosnącą konkurencję na rynku, a co za tym idzie zmniejszające się stawki opłat za obsługę serwisową pojazdów, które Grupa jest w stanie uzyskać przy sprzedaży nowych umów.

W 2015 roku marża serwisowa Grupy spadła o 2,6 mln zł, tj. o 11,2%, do poziomu 20,9 mln zł z 23,5 mln zł w 2014 roku. Spadek marży serwisowej w analizowanym okresie wynikał przede wszystkim ze wzrostu kosztów z tytułu usług serwisowych.



Marża na ubezpieczeniach

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z tytułu opłat i prowizji za ubezpieczenia	108.217	109.971	(1,6)
Przychody z tytułu prowizji od warsztatów.....	3.735	4.271	(12,5)
Koszty ubezpieczeń	(102.702)	(102.587)	(0,1)
Marża na ubezpieczeniach	9.250*	11.655*	(20,6)*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

Marża na ubezpieczeniach stanowi różnicę pomiędzy przychodami Grupy wynikającymi z otrzymanych opłat ubezpieczeniowych, a kosztami ponoszonym przez Grupę w związku z ubezpieczeniem przedmiotów leasingu. Na przychody ubezpieczeniowe składają się miesięczne, umowne opłaty ubezpieczeniowe, refaktury kosztów ubezpieczenia oraz otrzymane odszkodowania z tytułu szkód komunikacyjnych. Natomiast kosztami Grupy są koszty związane z ubezpieczeniem przedmiotów leasingu oraz koszty napraw samochodów po szkodach komunikacyjnych.

W 2015 roku marża na ubezpieczeniach Grupy spadła o 2,4 mln zł, tj. o 20,6%, do poziomu 9,25 mln zł z 11,7 mln zł w 2014 roku. Powyższy spadek wynikał z rosnącej konkurencji na rynku, a co za tym idzie zmniejszających się stawek opłat za ubezpieczenia pojazdów, które Grupa jest w stanie uzyskać przy sprzedaży nowych umów.

Marża na remarketingu

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z remarketingu (Przychody ze zbycia przedmiotów poleasingowych)	132.329	139.101	(4,9)
Koszty remarketingu (Koszty zbycia przedmiotów poleasingowych).....	(116.226)	(129.319)	10,1
Marża na remarketingu	16.102*	9.782*	64,6*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

Marża na remarketingu stanowi nadwyżkę przychodów Grupy związanych ze sprzedażą pojazdów Grupy, które po zakończeniu umowy leasingu nie zostały nabyte przez klientów, nad kosztami sprzedaży tych pojazdów odpowiadającymi ich wartości bilansowej.

Spadek przychodów i kosztów remarketingu w 2015 roku w porównaniu do 2014 roku wynikał przede wszystkim z mniejszej liczby sprzedanych przez Grupę pojazdów.

W 2015 roku marża na remarketingu wzrosła o 6,3 mln zł, tj. o 64,6%, do poziomu 16,1 mln zł z 9,8 mln zł w 2014 roku. Wzrost uzyskanej marży na remarketingu w analizowanym okresie był wynikiem zwiększenia udziału sprzedaży samochodów, które po zakończeniu umowy leasingu nie zostały nabyte przez klientów, do



nabywców detalicznych i zmniejszenia sprzedaży do klientów hurtowych, nabywających w ramach pojedynczej transakcji większą liczbę samochodów.

Koszty ogólnego zarządu

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2015	2014	2015/2014
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Usługi obce	18.448	17.115	7,8
Wynagrodzenia	16.004	15.489	3,3
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	2.221	2.081	6,7
Amortyzacja środków trwałych własnych	2.650	2.223	19,2
Pozostałe koszty	391	76	416,2
Koszty ogólnego zarządu, razem	39.715	36.983	7,4

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.

W 2015 roku koszty ogólnego zarządu Grupy wzrosły o 2,7 mln zł, tj. o 7,4%, do poziomu 39,7 mln zł z 37,0 mln zł w 2014 roku. Wzrost ten wynikał głównie ze wzrostu kosztów usług obcych o 1,3 mln zł, tj. o 7,4%. Wzrost kosztów usług obcych wynikał pośrednio ze wzrostu rozmiarów działalności Grupy i obsługiwanego wolumenu pojazdów.

Pozostałe przychody operacyjne

W 2015 roku, w przeciwieństwie do roku 2014, nie wystąpiły Przychody z rozwiązania rezerwy na VAT od ubezpieczeń. Po analizie m. in. bieżącej linii orzecznictwa sądowego będącego następstwem pozytywnego wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 17 stycznia 2013 roku w sprawie BGŻ Leasing (C-224/11) oraz pozytywnych wyroków sądowych wydanych wobec Spółek z Grupy w tym zakresie, Zarząd podjął decyzję o rozwiązaniu w całości rezerwy na VAT oraz aktywa związanego z tą rezerwą ze skutkiem na koniec pierwszego półrocza 2014 roku. W wyniku tej operacji osiągnięto w 2014 roku przychód w kwocie 15,7 mln złotych, zaprezentowany w *Pozostałych przychodach operacyjnych i przychodach ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych*.

Wynik brutto

W wyniku wyżej omówionych zmian w przychodach i kosztach Grupy w 2015 roku, zysk brutto spadł o 26,8 mln zł, tj. o 35,4%, do poziomu 49,0 mln zł z 75,8 mln zł w 2014 roku.

Podatek dochodowy

W 2015 roku Grupa wykazała obciążenie z tytułu podatku dochodowego w kwocie 10,3 mln zł. Na podatek dochodowy Grupy miał wpływ podatek bieżący, który wynosił 16,1 mln zł oraz podatek odroczony wpływający na zmniejszenie łącznego obciążenia podatkowego w wysokości 5,8 mln zł. Efektywna stawka podatkowa w 2015 roku wynosiła 21,0%, natomiast nominalna stawka podatku dochodowego od osób prawnych wynosi obecnie w Polsce 19%. Różnica między efektywną stawką podatkową a nominalną stawką, która powstała w 2015 roku wynikała przede wszystkim z kosztów niebędących dla Grupy kosztem uzyskania przychodów, m.in. dotyczących amortyzacji i ubezpieczeń finansowanych pojazdów.

Grupa szacuje, że przyszłe kwoty do opodatkowania powinny być wystarczające do pokrycia różnic przejściowych. Analiza potwierdziła możliwość odzyskania aktywa z tytułu podatku odroczonego ujętego w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej.



Zysk netto

W 2015 roku zysk netto spadł o 23,9 mln zł do poziomu 38,7 mln zł w porównaniu z zyskiem netto w wysokości 62,6 mln zł w 2014 roku.

5. Opis istotnych czynników ryzyka i zagrożeń

Wystąpienie jakiegokolwiek lub kilku z wymienionych ryzyk samodzielnie lub w połączeniu z innymi okolicznościami może mieć istotny, niekorzystny wpływ w szczególności na działalność Grupy, jej sytuację finansową oraz wyniki działalności. Kolejność, w jakiej ryzyka zostały przedstawione poniżej, nie odzwierciedla prawdopodobieństwa ich wystąpienia ani ich natężenia lub znaczenia.

Ryzyka związane z działalnością Grupy i otoczeniem rynkowym.

Grupa może być narażona na negatywne skutki regionalnej oraz globalnej dekonunktury.

Wyniki operacyjne Grupy są w dużym stopniu zależne od popytu na usługi leasingowe oraz usługi CFM, a także od dostępu do kapitału, na co mają wpływ ogólne i regionalne warunki gospodarcze. Przeważnie dekonunktura na rynku regionalnym lub globalnym skutkuje spadkiem popytu oraz trudniejszym dostępem do kapitału, jednocześnie zmuszając klientów do ograniczania kosztów, co przekłada się na mniejsze zainteresowanie zakupem nowych pojazdów, jednakże może prowadzić to do poszukiwania tańszych i bardziej efektywnych sposobów budowy floty, np. poprzez outsourcing. Ponadto może wpływać na zaostrzenie konkurencji w branży, skutkującą m.in. presją cenową i warunkami oferowanych usług i produktów, wpływając na pogarszanie marż osiąganych przez spółki leasingowe. Światowy kryzys finansowy i gospodarczy, który rozpoczął się w 2008 roku, wywarł negatywny wpływ na popyt na usługi leasingowe i usługi CFM. Pomimo poprawy koniunktury w ostatnim czasie, nie można całkowicie wykluczyć ryzyka wystąpienia nieprzewidywalnych negatywnych skutków takiego kryzysu na kondycję branży leasingowej ani wystąpienia kolejnych okresów stagnacji wzrostu gospodarczego, dekonunktury czy recesji w gospodarce światowej lub polskiej. Trudności w dostępie do kapitału mogą skutkować zmniejszoną zdolnością do zawierania umów leasingowych lub umów na usługi CFM w liczbie, jaka zaspokajałaby popyt na rynku. Konsekwencją wystąpienia takich trudności może być zmniejszenie udziału Grupy w rynku na rzecz jej bezpośrednich konkurentów albo na rzecz podmiotów oferujących alternatywne sposoby finansowania zakupu pojazdów, co może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa może być narażona na ryzyko rosnącej konkurencji ze strony podmiotów działających na podobnych rynkach w Polsce.

Grupa konkuruje na rynku usług leasingowych (leasing finansowy i operacyjny) i na rynku usług CFM, które charakteryzują się wysoką konkurencyjnością. Na rynku ogólnych usług leasingowych Grupa konkuruje z innymi spółkami leasingowymi należącymi do grup kapitałowych instytucji bankowych. Ponieważ Grupa nie jest częścią grupy kapitałowej instytucji bankowej, uzyskuje środki niezbędne między innymi do zakupu leasingowanych samochodów od instytucji bankowych, przypuszczalnie ponosząc wyższe koszty pozyskania kapitału niż większość jej konkurentów powiązanych bezpośrednio lub pośrednio z instytucjami bankowymi i mających znacznie łatwiejszy dostęp do niezbędnego kapitału. Na rynku usług CFM, na którym oferowane są usługi znacznie bardziej złożone niż sam leasing, Grupa konkuruje z producentami samochodów prowadzącymi własne spółki leasingowe, w coraz większym stopniu z podmiotami zależnymi wobec międzynarodowych podmiotów oraz ze spółkami z Europy Zachodniej zaangażowanymi w świadczenie podobnych usług CFM. Na obydwu rynkach Grupa doświadczyła stosowania przez jej konkurentów nisko-marżowej polityki cenowej. Grupa nie może wykluczyć, że w przyszłości utraci czasowo lub na stałe swój obecny udział w rynku z powodu podobnych decyzji konkurentów Grupy dotyczących ustalania cen.



Wiele międzynarodowych podmiotów działających na rynku usług leasingowych i na rynku usług CFM nie prowadzi działalności w Polsce. Ich wejście na polski rynek nie jest ograniczone żadnymi przeszkodami prawnymi ani administracyjnymi i jeżeli nastąpi, może spowodować wzrost konkurencji na rynku usług podobnych do usług świadczonych przez Grupę. W przyszłości obecni i nowi konkurenci Grupy mogą mieć dostęp do tańszego finansowania lub do większych zasobów marketingowych niż zasoby Grupy i w rezultacie, w przypadku powodzenia, mogą pozyskać lub zwiększyć swój udział w rynku, na którym Grupa prowadzi działalność. Dodatkowo, biorąc pod uwagę aktualny trend do łączenia się podmiotów na rynku usług CFM, Grupa nie może wykluczyć, że jej konkurenci nie dokonają konsolidacji, co może wzmocnić ich pozycję rynkową. Jeżeli Grupa nie będzie zdolna do skutecznego konkurowania na rynku usług leasingowych lub na rynku usług CFM, może utracić swój udział w rynku, co może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

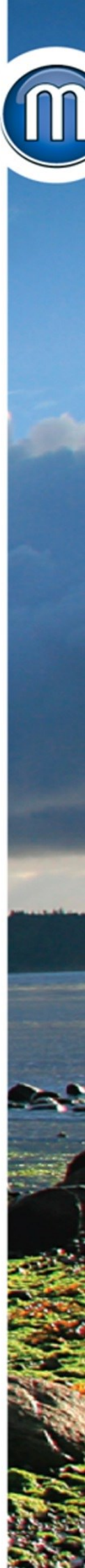
Grupa może być narażona na ryzyko negatywnego wpływu wzrostu prywatnego importu używanych samochodów

Grupa leasinguje przede wszystkim nowe samochody i dodatkowo świadczy usługi CFM. W przypadku umów leasingu finansowego klient przeważnie nabywa samochód, płacąc ostatnią ratę leasingową (opłata końcowa) na koniec okresu leasingowania. Po wygaśnięciu umów leasingu operacyjnego należące do Grupy samochody są sprzedawane na rynku wtórnym (poprzez kanały sprzedaży detalicznej albo hurtowej) i w konsekwencji Grupa jest narażona na wahania cen pojazdów na rynku samochodów używanych. Grupa stara się zbywać swoje pojazdy raczej za pośrednictwem kanału sprzedaży detalicznej, ponieważ w ten sposób osiąga zwykle wyższe ceny sprzedaży w porównaniu z cenami uzyskiwanymi w sprzedaży hurtowej. Na dzień 31 grudnia 2015 roku ceny sprzedaży osiągnięte przez Grupę w ramach sieci sprzedaży detalicznej stanowiły średnio 113,6% wartości samochodów określonej przez Eurotax Carwert, natomiast w ramach sieci sprzedaży hurtowej 101,1% tej wartości. W 2015 roku 74% poleasingowych pojazdów Grupy zostało sprzedanych w ramach sprzedaży detalicznej, a 26% poprzez sprzedaż hurtową.

Polski rynek sprzedaży samochodów jest bardzo zmienny i uzależniony od wielu czynników, z których jednym z najważniejszych jest skala importu samochodów używanych. Rosnąca liczba samochodów importowanych może spowodować spadek popytu na nowe samochody oraz na używane samochody poleasingowe, a tym samym na samochody poleasingowe oferowane przez Grupę. Ponadto wzrost podaży importowanych samochodów może doprowadzić do spadku cen samochodów na rynku wtórnym, potencjalnie nawet poniżej wartości rezydualnych pojazdów określanych w umowach leasingowych Grupy. Taka sytuacja może narazić Grupę na straty ponoszone w ramach sprzedaży poleasingowych pojazdów, a w konsekwencji może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa narażona jest na ryzyko spadku wartości rezydualnej

W ramach prowadzonej działalności Grupa jest narażona na ryzyko związane z procesem szacowania wartości rezydualnej leasingowanych samochodów, stanowiącej oczekiwaną wartość pojazdu na koniec okresu leasingu. Ryzyko dotyczące wartości rezydualnej istnieje w przypadku umów leasingu operacyjnego (tj. umów FSL i niektórych umów semi-FSL) zawartych przez Grupę (58,3% floty Grupy na dzień 31 grudnia 2015 roku), ponieważ założona wartość rezydualna pojazdu stanowi podstawowy czynnik uwzględniany przy ustalaniu cen produktów CFM. W związku z tym, że ceny usług CFM w umowach określone są z góry, wszelkie ujemne zmiany założonej pierwotnie wartości rezydualnej pojazdu mogą skutkować powstaniem istotnych strat dla Grupy. Szacowania wartości rezydualnej floty Grupy dokonywane są na podstawie wycen podmiotów zewnętrznych, takich jak Eurotax. Prognozy przyszłej wartości samochodów mogą różnić się od faktycznych wartości rynkowych w chwili sprzedaży pojazdów. Grupa nie ma wpływu na metodologię stosowaną przez podmioty





takie jak Eurotax na potrzeby sporządzania ich katalogów wycen. Zmiany stosowanej metodologii wycen na przestrzeni lat mogą wpłynąć na porównywalność wycen w różnych okresach, co z kolei może mieć negatywny wpływ na efektywność stosowanego przez Grupę systemu monitorowania wartości rezydualnej jej floty samochodowej oraz może utrudnić porównanie wyników Grupy osiąganych w kolejnych okresach finansowych.

Jeżeli Grupa nie zbędzie pojazdów przynajmniej za cenę równą założonej w danej umowie wartości rezydualnej na koniec okresu leasingu, może ponieść straty, które mogą mieć istotny negatywny wpływ na jej działalność, sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Potencjalne obniżenie jakości portfela umów może negatywnie wpłynąć na Grupę

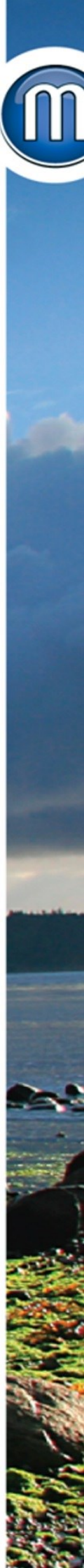
Grupa jest podmiotem finansującym w dwustronnych umowach leasingowych, a tym samym może być narażona na ryzyko kredytowe swoich klientów. Grupa ocenia wiarygodność finansową swoich potencjalnych klientów przed zawarciem umowy, tym samym szacując odnoszące się do nich ryzyko kredytowe. Ryzyko kredytowe może powstać, gdy klienci Grupy przestaną terminowo spłacać raty leasingowe oraz inne należności z powodu ich pogarszającej się sytuacji finansowej. Niekorzystna sytuacja finansowa klientów Grupy może mieć z kolei negatywny wpływ na sytuację finansową i gospodarczą Grupy przy rosnącym wskaźniku nieregularnych należności leasingowych w jej skonsolidowanym bilansie z powodu utraty przez klientów zdolności do wykonywania zobowiązań wobec Grupy z tytułu umów leasingowych, a także ze względu na wzrost wartości przeterminowanych płatności i liczby przypadków naruszeń umów. Ponadto niekorzystna sytuacja klientów Grupy może skutkować stratami i brakiem wpływu środków pieniężnych do Grupy w wyniku zwiększających się kosztów finansowych spowodowanych zwiększeniem rezerw na pokrycie zmniejszających się wpływów finansowych. Ryzyko kredytowe może wzrosnąć, jeżeli portfel pojazdów nie będzie odpowiednio zdywersyfikowany, a baza klientów będzie względnie jednolita. W takiej sytuacji pogorszenie warunków ekonomicznych lub obniżenie koniunktury wpłynie jednakowo na całą bazę klientów Grupy. Obniżenie jakości portfela umów oraz brak lub nieadekwatność wewnętrznych procedur zarządzania ryzykiem kredytowym mogą wywrzeć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa może nie wykorzystać przewag wynikających z Programów Private Label Grupy

Grupa jest stroną kilku Programów Private Label z dealerami samochodowymi i importerami marek, takich jak Opel, Hyundai. Ponadto Grupa zamierza stworzyć nowe programy Private Label z innymi producentami samochodów. Programy te przyczyniają się do rozwijania relacji z dealerami i importerami określonych marek samochodów, zapewniając Grupie dodatkowe możliwości wzrostu poprzez kierowanie oferty do nowych potencjalnych klientów. Aktualne programy obowiązują przez rok, trzy lata lub zawierane są na czas nieokreślony z trzymiesięcznym okresem wypowiedzenia. Nie można zapewnić, że Grupa nadal będzie efektywnie zarządzała istniejącymi Programami Private Label lub będzie w stanie je przedłużyć albo odnowić po upływie terminu ich obowiązywania, jak również że nie zostaną one wypowiedziane ani że uda się jej zawrzeć nowe programy Private Label, ani też, że poprzez istniejące już lub nowe programy wykorzysta przewagę wynikającą z możliwości pozyskania istotnego udziału w rynku, jakie oferują te programy, co może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Niepowodzenie we współpracy z dealerami samochodów może negatywnie wpłynąć na Grupę

Grupa dystrybuuje swoje produkty m.in. za pośrednictwem sieci ponad 400 dealerów samochodów. Ścisła współpraca Grupy z dealerami samochodów umożliwia Grupie uzyskanie dostępu do szerokiej grupy nowych potencjalnych klientów i ma istotne znaczenie dla działalności Grupy. Ponadto, ścisła współpraca z dealerami samochodowymi stanowi istotną część polityki dystrybucji usług Grupy. Na dzień 31 grudnia 2015 roku 65,5%





umów leasingowych Grupy zostało zawartych za pośrednictwem dealerów samochodów. Wszelkie niepowodzenia programu sprzedaży usług za pośrednictwem sieci dealerskiej realizowanego przez Grupę mogą mieć negatywny wpływ na przychody Grupy, a także mogą spowodować utratę korzystnej pozycji Grupy w zakresie negocjowania cen i upustów na pozyskiwane usługi, co z kolei może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Koszty utrzymania pojazdów mogą być wyższe od zakładanych przez Grupę

W przypadku Leasingu z Usługami, Grupa jest stroną dwustronnych umów długoterminowych ze swoimi klientami, na podstawie których klienci Grupy mają zagwarantowane stałe ceny na konkretne usługi CFM przez cały okres leasingu. Ceny za usługi CFM oferowane przez Grupę ustalane są głównie na podstawie założeń związanych z oczekiwanym kosztem utrzymania pojazdów w całym okresie danej umowy CFM opracowanych na bazie wieloletniego doświadczenia Grupy na rynku usług CFM oraz przewidywanego kształtowania się cen w przyszłości. Koszty utrzymania pojazdów ponoszone przez Grupę mogą podlegać wahaniom, jednak Grupa stara się to zminimalizować zawierając z dostawcami usług długoterminowe umowy dotyczące stałej wysokości rabatów w stosunku do stawek cennikowych oraz stałej wysokości stawki roboczogodziny w stosunku do stawek cennikowych. Jeżeli jakiegokolwiek założenia Grupy dotyczące ponoszonych przez nią kosztów w związku ze świadczeniem usług CFM okażą się nieprawidłowe, Grupa może nie mieć możliwości wypracowania oczekiwanych zysków z usług CFM, co może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa może nie zrealizować swojej strategii

Grupa może nie osiągnąć planowanych celów strategicznych z uwagi na czynniki wewnętrzne i zewnętrzne, będące poza kontrolą Grupy, o charakterze gospodarczym, regulacyjnym, prawnym, finansowym lub operacyjnym. W szczególności Grupa może nie być zdolna do utrzymania swojego udziału w rynku, jeżeli nie uda jej się pozyskać nowych klientów lub spełnić oczekiwań obecnych klientów Grupy, na co może mieć w szczególności wpływ: (i) większa konkurencja; (ii) brak możliwości przedłużenia, odnowienia istniejących Programów Private Label lub zawarcia nowych programów Private Label; lub (iii) niezidentyfikowanie na rynku lub brak możliwości nabycia odpowiednich nowych przedsiębiorstw lub portfeli klientów, spełniających kryteria Grupy. Ponadto aktualny trend outsourcingu zarządzania flotą samochodową przez duże oraz małe i średnie przedsiębiorstwa może odwrócić się lub może nie dojść do spodziewanej konwergencji struktury metod finansowania nabycia samochodów pomiędzy Polską a bardziej rozwiniętymi rynkami europejskimi. W rezultacie Grupa może nie mieć możliwości zwiększenia udziału w usługach CFM bardziej rentownych usług pozafinansowych oferowanych przez Grupę w ramach produktów FSL, semi-FSL i FM. W konsekwencji Grupa może nie utrzymać zbilansowanego portfela produktów Leasingu z Usługami oraz Leasingu. Grupa może być zobowiązana do zaangażowania większych niż przewidywała środków finansowych i zasobów ludzkich potrzebnych do wdrożenia swojej strategii. W rezultacie efekty i koszty strategii Grupy mogą istotnie różnić się od oczekiwanych.

Jeżeli Grupa nie wdroży swojej strategii zgodnie z zamierzeniami lub koszty takiego wdrożenia będą wyższe niż oczekiwano, może to mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa jest narażona na ryzyko zmiany stóp procentowych i ryzyko kursowe

Zmiany stóp procentowych i innych parametrów rynków finansowych miały historycznie i będą miały w przyszłości wpływ na działalność Grupy. Stopy procentowe są w znacznym stopniu podatne na zmiany wielu czynników, w szczególności światowych i krajowych uwarunkowań gospodarczych i politycznych, a także innych





czynników, które znajdują się poza kontrolą Grupy. Wahanie stóp procentowych mogą doprowadzić do wzrostu kosztów finansowych, które nie zawsze mogą zostać pokryte wyższymi wpływami finansowymi z umów leasingu. W szczególności, Grupa narażona jest na ryzyko zmian stóp procentowych, ponieważ niektóre z umów leasingowych Grupy są oparte na stałej stopie procentowej, a część finansowania zewnętrznego zaciągniętego przez Grupę podlega zmiennej stopie procentowej. Różnice pomiędzy oprocentowaniem stałym dla umów leasingowych a oprocentowaniem zmiennym dla środków pieniężnych pozyskanych przez Grupę ze źródeł zewnętrznych tworzą ryzyko powstania rozbieżności pomiędzy wpływami finansowymi a kosztami finansowymi, które, jeżeli będą niekorzystne dla Grupy, mogą doprowadzić do strat z działalności finansowej. Wyższe koszty finansowania zewnętrznego mogą nie zostać przeniesione na klientów Grupy i w związku z tym mają istotny wpływ na łączny poziom kosztów działalności Grupy.

W 2015 roku odsetki od zadłużenia (koszty odsetkowe) Grupy stanowiły znaczący koszt działalności w całkowitych kosztach Grupy (5,8%). Ponieważ większość istniejącego zadłużenia Grupy oprocentowana jest według stopy zmiennej, każdy wzrost stóp procentowych może zwiększyć koszt środków pieniężnych ze źródeł zewnętrznych. W przypadku podwyższenia stóp procentowych Grupa ma możliwość podniesienia opłat klientom, jednak nie może wykluczyć, że w celu zwiększenia konkurencyjności oferty, będzie zmuszona do zaangażowania większej części swoich przychodów na pokrycie kosztów odsetkowych z tytułu swojego zadłużenia oprocentowanego według zmiennej stopy procentowej oraz z tytułu każdego nowego zadłużenia lub zabezpieczenia powiązanego z rynkową stopą procentową. Nie można wykluczyć, że zmiany stóp procentowych w przyszłości będą negatywnie oddziaływać na Grupę, co może mieć istotny negatywny wpływ na jej działalność, wyniki finansowe, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Ponadto, Grupa jest także narażona na wahanie kursów walut, które są spowodowane zdarzeniami pozostającymi poza kontrolą Grupy. Ma to związek z faktem, iż część aktywów leasingowych Grupy (ok. 7,3 mln zł na dzień 31 grudnia 2015 roku) denominowanych jest w euro, natomiast zewnętrzne finansowanie Grupy denominowane jest w złotych. Negatywne wahanie kursów walut obcych w stosunku do złotego mogą mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa może nie dokonać refinansowania jej istniejącego zadłużenia lub zapewnić korzystnych warunków tego refinansowania, ani pozyskać finansowania na zakup nowych samochodów na oczekiwanych warunkach, w oczekiwanym terminie lub w ogóle, a koszty obsługi finansowania mogą wzrosnąć

Grupa podlega typowym ryzykom związanym z finansowaniem dłużnym, w szczególności ryzyku związanym z brakiem możliwości odnowienia, spłaty lub refinansowania zadłużenia w terminie jego zapadalności albo z tym, że warunki odnowienia lub refinansowania nie będą tak korzystne, jak warunki pierwotnego zadłużenia, co może spowodować wzrost kosztów obsługi tych zobowiązań. Grupa korzysta z finansowania zewnętrznego jako wsparcia swojego aktualnego portfela umów leasingowych oraz wykorzystuje je na potrzeby rozwoju swojej działalności. Spółki Grupy zawarły szereg umów kredytowych, w szczególności o udzielenie kredytów rewolwingowych wykorzystywanych na finansowanie zakupów nowych samochodów leasingowanych na rzecz klientów Grupy. Na dzień 31 grudnia 2015 roku zobowiązania Grupy z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych wynosiły 882,6 mln zł. Co do zasady wszelkie zakłócenia w sektorze finansowym wywierają negatywny wpływ na podmioty finansujące swoją działalność długiem w wyniku wzrostu kosztu pozyskiwanego finansowania zewnętrznego niezbędnego do prowadzenia bieżącej działalności i finansowania ich dalszego rozwoju oraz poprzez ograniczanie dostępu do finansowania. Jeżeli Grupa nie będzie zdolna do refinansowania swojego zadłużenia wynikającego z umowy kredytu nieodnawialnego na możliwych do zaakceptowania warunkach, w oczekiwanym terminie lub w ogóle, może być zmuszona do sprzedaży części swoich aktywów, w tym nawet na niekorzystnych warunkach lub do ograniczenia albo zawieszenia działalności. Jeżeli Grupa nie będzie zdolna do odnowienia swoich kredytów rewolwingowych niezbędnych do finansowania





nowych zakupów, zmuszona będzie do ograniczenia skali zawieranych nowych umów leasingowych, a to może być niekorzystne dla niej i jej pozycji konkurencyjnej.

Ponadto, roszczenia banków wobec Grupy są zabezpieczone na majątku Grupy. Jeżeli Grupa nie będzie gotowa zapewniać zabezpieczenia roszczeń wobec Grupy w przyszłości w wymaganym zakresie, może to wpłynąć negatywnie na zdolność Grupy do pozyskania finansowania jak również zwiększyć koszty finansowania dłużnego Grupy, poprzez wyższe oprocentowanie dla niezabezpieczonych lub częściowo zabezpieczonych wierzytelności. Niezdolność do pozyskania nowego finansowania, refinansowania istniejącego zadłużenia w terminie jego wymagalności lub do odnowienia kredytów rewolwingowych na warunkach możliwych do zaakceptowania przez Grupę lub do odnowienia ich w ogóle, lub wzrost kosztów obsługi takiego finansowanie może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Naruszenie zobowiązań finansowych i innych zobowiązań przewidzianych w umowach finansowania może doprowadzić strony finansujące do odmowy dalszego udzielania finansowania i żądania spłaty udzielonych kredytów lub postawienia ich w stan wymagalności, jak również do skorzystania z ustanowionych zabezpieczeń na majątku Grupy

Działalność Grupy jest w znacznej części finansowana w formie finansowania dłużnego ze źródeł zewnętrznych. Na dzień sporządzenia niniejszego raportu Grupa korzystała z kredytów i pożyczek, udzielonych przez instytucje finansowe. Na dzień 31 grudnia 2015 roku zobowiązania Grupy z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych wynosiły 882,6 mln zł.

Umowy finansowe Grupy zawierają szereg standardowych zobowiązań finansowych i innych, w tym zobowiązania dotyczące utrzymania odpowiednich wskaźników, w szczególności wskaźnika zadłużenia finansowego Grupy do EBITDA czy wskaźnika zadłużenia finansowego Grupy do jej kapitałów własnych, klauzule ograniczające dopuszczalność rozporządzania majątkiem przez kredytobiorcę i poręczycieli, ustanawianie zabezpieczeń na składnikach majątku, zaciąganie dodatkowego zadłużenia finansowego, udzielanie pożyczek oraz dokonywanie przekształceń, połączeń lub podziałów kredytobiorcy i poręczycieli, cross-default (naruszenie zobowiązań z tytułu innych umów), ograniczenia w zakresie wypłaty dywidendy, ograniczenia w zakresie nabywania akcji własnych w celu ich umorzenia, klauzule dotyczące zmiany kontroli nad Spółką czy klauzulę pari passu. Spółka nie może wykluczyć, że Spółka lub Grupa nie będą w stanie wypełnić wszystkich lub niektórych zobowiązań do utrzymania wskaźników finansowych wynikających z zawartych umów finansowania.

Zdolność Grupy do dokonywania płatności lub spłaty zadłużenia, jest uzależniona m.in. od przyszłych wyników działalności operacyjnej oraz możliwości generowania dostatecznych środków pieniężnych na dokonywanie takich płatności. W znacznym stopniu jest ona uzależniona od ogólnych czynników gospodarczych, finansowych, konkurencyjnych, rynkowych, prawnych, regulacyjnych i innych, z których wiele znajduje się poza kontrolą Grupy. Jeżeli przyszłe przepływy pieniężne z działalności operacyjnej i inne zasoby kapitałowe będą niewystarczające do terminowej spłaty zobowiązań finansowych lub zapewnienia płynności finansowej, Grupa może w szczególności stanąć przed koniecznością, m.in. (i) ograniczenia zakresu prowadzonej działalności gospodarczej i ograniczenia lub opóźnienia planowanych nakładów inwestycyjnych, (ii) sprzedaży aktywów, (iii) pozyskania dodatkowego finansowania dłużnego lub kapitałowego lub (iv) restrukturyzacji lub refinansowania zadłużenia w całości lub w części w terminie jego wymagalności lub wcześniej.

Naruszenie zobowiązania finansowego, w tym niedotrzymanie zobowiązań do utrzymania odpowiedniego poziomu wskaźników finansowych, lub innego zobowiązania przewidzianego w umowie kredytu, w tym dotyczącym zmiany kontroli nad Spółką, mogą skutkować w szczególności anulowaniem lub obniżeniem łącznej kwoty kredytu udostępnionego na podstawie umowy kredytu, wypowiedzeniem umowy w całości lub części i ogłoszeniem natychmiastowej wymagalności kwot wykorzystanych w ramach któregośkolwiek z udzielonych





kredytów wraz z naliczonymi odsetkami oraz wszystkimi innymi kwotami naliczonymi lub pozostającymi do spłaty w związku z umową, dochodzeniem zaspokojenia z zabezpieczeń lub wykonania innych praw, skorzystania ze środków prawnych i uprawnień wynikających z umowy kredytu. Wystąpienie takiej sytuacji może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy oraz jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Ubezpieczenie Grupy może być niewystarczające do pokrycia szkód poniesionych przez Grupę lub do zaspokojenia roszczeń wobec Grupy, a ubezpieczyciel może także, z innych przyczyn, nie pokryć szkód poniesionych przez Grupę lub nie zaspokoić roszczeń wobec Grupy

Jako właściciel dużej floty pojazdów Grupa narażona jest na ryzyko strat wynikających z kradzieży samochodów lub wypadków samochodowych albo innych zdarzeń skutkujących uszkodzeniem pojazdów. W odniesieniu do szkód komunikacyjnych, Grupa wprowadziła system likwidacji szkód obejmujący likwidację szkód na podstawie umów ubezpieczeń zewnętrznych oraz likwidację szkód w oparciu o wewnętrzny program Grupy. Wewnętrzny program naprawy szkód działa w oparciu o Fundusz Naprawczy. Na dzień 31 grudnia 2014 roku objęte nim było 2,7% floty Grupy.

W ramach Funduszu Naprawczego szkody komunikacyjne pokrywane są przez Grupę do określonej wartości, a gdy wartość szkody przewyższa ustalony poziom, całość szkody pokrywa ubezpieczyciel zgodnie z zewnętrzną umową ubezpieczenia.

Biorąc pod uwagę zakres ochrony ubezpieczeniowej posiadanej obecnie przez Grupę, niektóre szkody dotyczące samochodów mogą nie być objęte ochroną ubezpieczeniową lub mogą być objęte częściową ochroną ubezpieczeniową. Niektóre ryzyka nie podlegają ochronie ubezpieczeniowej, natomiast w przypadku innych rodzajów ryzyka koszty składek na ubezpieczenie są zbyt wysokie w porównaniu do prawdopodobieństwa wystąpienia danego ryzyka. Polisy ubezpieczeniowe Grupy mogą nie pokrywać wszystkich szkód, jakie mogą zostać poniesione przez Grupę w wyniku kradzieży lub wypadków samochodowych albo innych zdarzeń skutkujących uszkodzeniem samochodów. Tym samym Grupa może nie uzyskać pełnego odszkodowania na podstawie polis ubezpieczeniowych na pokrycie szkód związanych z jej flotą samochodową. Dodatkowo, istnieją ryzyka o charakterze katastrof, takie jak powodzie, huragany, akty terroryzmu albo wojny, które mogą nie podlegać ubezpieczeniu albo ich ubezpieczenie nie jest ekonomicznie uzasadnione. W wyniku powyższego, zakres ochrony ubezpieczeniowej Grupy może nie być wystarczający na pokrycie wszystkich strat, jakie może ponieść w związku ze swoją flotą samochodową.

Ponadto, polisy ubezpieczeniowe posiadane przez Grupę podlegają ograniczeniom dotyczącym wysokości roszczeń objętych ubezpieczeniem. Tym samym odszkodowania wypłacone z tytułu tych polis mogą być niewystarczające na pokrycie wszystkich szkód poniesionych przez Grupę. Jeżeli wystąpi jakakolwiek szkoda niechroniona ubezpieczeniem albo szkoda przewyższająca limity ubezpieczenia, wartość samochodów, których takie zdarzenia dotyczą może ulec istotnemu zmniejszeniu. Nie można zapewnić, że istotne straty przewyższające limity ochrony ubezpieczeniowej nie wystąpią w przyszłości.

Umowy ubezpieczenia zawarte przez podmioty Grupy zawierają klauzule wyłączające odpowiedzialność ubezpieczyciela w okolicznościach określonych w tych umowach. W związku z powyższym nie można wykluczyć ryzyka, że Grupa, jeżeli poniesie szkodę lub stratę w związku z utrzymaniem i eksploatacją swojej floty samochodowej, z tego tytułu nie otrzyma części lub całości odszkodowania na podstawie zawartych umów ubezpieczenia.

Ponadto, nie można wykluczyć, że w przypadku części floty samochodowej Grupy objętej funduszem likwidacji szkód faktyczny koszt likwidacji szkód w samochodach podlegających takiemu programowi przekroczy kwoty zabudżetowane na ten fundusz. W takim przypadku Grupa będzie zobowiązana do poniesienia dodatkowych nieprzewidzianych kosztów w celu likwidacji uszkodzeń samochodów.





Straty poniesione przez Grupę z powodu niewystarczającej zewnętrznej ochrony ubezpieczeniowej lub z powodu niewystarczającej kwoty środków alokowanych do funduszu likwidacji szkód mogą mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Grupa może nie być w stanie zatrzymać lub pozyskać nowej wykwalifikowanej kluczowej kadry kierowniczej

Sukces w prowadzeniu działalności Grupy, a także powodzenie we wdrażaniu strategii Grupy zależą od doświadczenia jej kierownictwa oraz wsparcia kluczowego personelu. Większość osób stanowiących kierownictwo wyższego szczebla Grupy pracuje w Grupie od jej założenia, a tym samym uzyskała wszechstronne doświadczenie i obecnie posiada szeroką wiedzę na temat działalności Grupy. Przyszły sukces Grupy zależy po części od możliwości utrzymania kluczowych menedżerów, którzy znacząco przyczynili się do jej rozwoju, oraz od zdolności utrzymania i motywowania jej pracowników. Podmioty działające na rynku usług leasingowych i na rynku usług CFM w Polsce mocno konkurują ze sobą w pozyskiwaniu wykwalifikowanego personelu. Nie można zapewnić, że Grupa będzie zdolna do utrzymania wszystkich lub niektórych z tych osób w przyszłości, jak również, że utrzymanie lub pozyskiwanie kluczowego personelu nie będzie się wiązało ze wzrostem wynagrodzeń i koniecznością zaoferowania dodatkowych świadczeń na rzecz takich osób. Utrata kluczowych menedżerów Grupy lub niezdolność do pozyskania, odpowiedniego przeszkolenia, motywowania i utrzymania wykwalifikowanego personelu lub jakiegokolwiek opóźnienie w tych działaniach mogą mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Systemy informatyczne Grupy mogą ulec awarii lub nie funkcjonować prawidłowo

Działalność leasingowa, jak również świadczenie usług CFM Grupy wymaga złożonego i wydajnego systemu informatycznego. W celu realizacji podstawowych zadań Grupy, w tym w celu administrowania umowami leasingowymi oraz świadczenia usług CFM, Grupa korzysta przede wszystkim z własnych rozwiązań informatycznych. Bezawaryjne funkcjonowanie oraz dalszy rozwój systemów informatycznych Grupy są niezbędne do efektywnego prowadzenia działalności Grupy. Awarie i błędy systemów informatycznych, jak i awarie sprzętu komputerowego mogą zagrozić zdolności Grupy do realizacji procesów operacyjnych oraz, w skrajnych przypadkach, doprowadzić nawet do ich zastoju. Wskazane powyżej okoliczności mogą mieć negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Zmiany przepisów prawa podatkowego lub ich interpretacji mogą negatywnie wpłynąć na Grupę

Polski system podatkowy charakteryzuje się relatywnie częstymi i istotnymi zmianami a tym samym interpretacje wielu regulacji podatkowych są rozbieżne. Zmiany przepisów prawa podatkowego lub ich interpretacji stosowanej przez organy podatkowe lub sądy administracyjne, w połączeniu z relatywnie długim okresem przedawnienia zobowiązań podatkowych, a także wysokie sankcje z tytułu zaległych zobowiązań podatkowych mogą stanowić przeszkodę w planowaniu podatkowym, co z kolei może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową, wyniki działalności i perspektywy.

Oprócz częstych i trudnych do przewidzenia zmian, regulacje prawa podatkowego (w tym przepisy dotyczące leasingu) oraz ich interpretacje są złożone i niejasne. W szczególności regulacje prawa podatkowego nie określają, jak ustalać podstawę opodatkowania dla złożonych usług, w tym usług opodatkowanych według różnych stawek VAT (np. usług leasingowych i refakturowania na rzecz klientów kosztów ubezpieczenia nabywanego dla leasingowanych aktywów). Decyzje wydawane w oparciu o identyczne stany faktyczne lub przyszłe zdarzenia są czasami sprzeczne i niekonsekwentne. Ponadto istnieją niezgodności pomiędzy praktyką organów podatkowych a postanowieniami sądów administracyjnych w sprawie prawa podatkowego. W związku z powyższym stosowanie regulacji prawa podatkowego przez podatników i organy podatkowe wiąże się z wieloma kontrowersjami i sporami, które są zwykle rozstrzygane przez sądy administracyjne lub ETS, tak





jak w wyżej wspomnianej sprawie dotyczącej refakturowania na rzecz klientów kosztów ubezpieczenia na potrzeby podatku VAT.

Istnieje ryzyko, że w miarę wprowadzania zmian do przepisów prawa podatkowego lub ich interpretacji organy podatkowe dokonają odmiennej, niekorzystnej dla Grupy, interpretacji, co może skutkować powstaniem dodatkowych obciążeń finansowych, jakie mogą zostać nałożone na spółki Grupy wskutek niedostosowania działalności do obowiązujących regulacji podatkowych. Ponadto zmiany przepisów prawa podatkowego mogą spowodować, że usługi oferowane przez Grupę będą mniej atrakcyjne, co może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

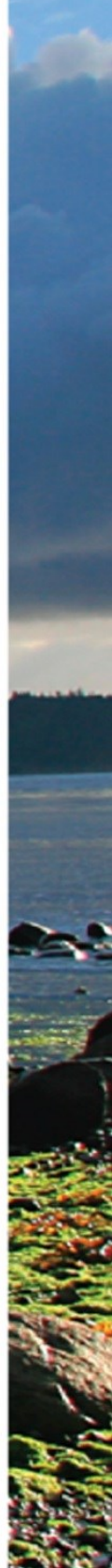
Grupa może rozpoznać dodatkowe zobowiązania podatkowe związane z zawieraniem umów pomiędzy podmiotami powiązanymi

Spółki z Grupy przeprowadziły szereg transakcji z podmiotami powiązanymi. Transakcje te są w szczególności związane są usługami świadczonymi pomiędzy podmiotami powiązanymi oraz wspólnym korzystaniem z nieruchomości lub aktywów niematerialnych. Zawierając i realizując transakcje z podmiotami powiązanymi Spółki z Grupy podejmują wszelkie starania, aby transakcje te były zgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie cen transferowych i rzetelnie udokumentowane. Jednakże z uwagi na szczególny charakter transakcji pomiędzy podmiotami powiązanymi, złożoność i niejasności wymogów prawnych odnoszących się do metod badania stosowanych cen, a także trudność w odniesieniu się do podobnych transakcji, nie można zapewnić, że poszczególne Spółki z Grupy nie będą podlegały badaniu lub innym czynnościom kontrolnym podejmowanym przez organy podatkowe, w tym organy kontroli skarbowej. Jeżeli metody ustalania warunków rynkowych na potrzeby powyższych transakcji zostaną zakwestionowane, może to mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

W przypadku naruszenia prawa ochrony konkurencji i konsumentów, Grupa może ponieść negatywne konsekwencje

Działalność Grupy musi być prowadzona w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi ochrony konkurencji. Zgodnie z Ustawą o Ochronie Konkurencji i Konsumentów, Prezes UOKiK jest uprawniony do wydania decyzji stwierdzającej, że dany przedsiębiorca jest uczestnikiem porozumienia, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Nie można wykluczyć, że umowy zawierane przez Spółki z Grupy w toku działalności, w szczególności umowy z dystrybutorami, zostaną uznane za ograniczające konkurencję. Umowy takie są nieważne w części lub całości. Prezes UOKiK może nakazać zaprzestanie stosowania powyższych praktyk, a także nałożyć na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości do 10% wartości przychodów osiągniętych w roku obrotowym poprzedzającym rok nałożenia kary, co może mieć negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową lub wyniki działalności Grupy. Analogiczne sankcje przewiduje prawo Unii Europejskiej w przypadku wystąpienia naruszeń, które mogą mieć wpływ na handel między Państwami Członkowskimi.

Działalność Grupy musi być prowadzona zgodnie z właściwymi przepisami prawa w zakresie ochrony konsumentów. Działania Grupy w tym zakresie podlegają nadzorowi Prezesa UOKiK pod kątem oceny przestrzegania m.in. przepisów zakazujących stosowania określonych praktyk, które naruszają wspólne interesy konsumentów (takich jak przedstawianie klientom nierzetelnych informacji, nieuczciwe praktyki rynkowe oraz stosowanie niedozwolonych postanowień we wzorcach umów, objętych rejestrem klauzul niedozwolonych prowadzonym przez Prezesa UOKiK). Zgodnie z Ustawą o Ochronie Konkurencji i Konsumentów, Prezes UOKiK jest uprawniony do wydania decyzji stwierdzającej, że postanowienia umów z konsumentami lub praktyki stosowane przez Spółki z Grupy naruszają zbiorowe interesy konsumentów oraz, w konsekwencji, może zakazać stosowania niektórych praktyk i nałożyć na Spółki z Grupy kary pieniężne (maksymalnie do 10% przychodów uzyskanych w roku poprzedzającym rok, w którym kara taka została nałożona).





Ponadto, Prezes UOKiK, organizacje pozarządowe, do których zadań statutowych należy ochrona praw konsumentów lub rzecznicy konsumentów, a także osoby fizyczne mogą wszcząć postępowanie sądowe w celu uznania danego postanowienia wzoru umowy za niedozwolone. Jeżeli postanowienie lub wzór umowy zostały uznane za niedozwolone na mocy prawomocnego wyroku Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, postanowienie takie lub wzór umowy zostają wpisane do rejestru klauzul niedozwolonych prowadzonego przez Prezesa UOKiK. Z chwilą gdy postanowienie lub wzór umowy zostaną wpisane do tego rejestru, nie mogą być stosowane przez żaden podmiot prowadzący działalność w Polsce.

W przypadku stwierdzenia przez Prezesa UOKiK, że Spółki z Grupy stosują praktyki naruszające interesy konsumentów, w szczególności w przypadku stosowania przez Spółki z Grupy niedozwolonych klauzul umownych klienci Spółek z Grupy mogą dochodzić wobec Spółek z Grupy odszkodowania za szkody poniesione w związku z takimi praktykami.

Wobec Spółek z Grupy nie były prowadzone postępowania administracyjne lub sądowe dotyczące ochrony konsumentów i konkurencji. Ze względu na skalę i rodzaj prowadzonej działalności oraz udział Grupy w rynku nie można wykluczyć, że w przyszłości nie będą prowadzone takie postępowania wobec Spółek z Grupy.

Stwierdzenie przez Prezesa UOKiK, że Spółki z Grupy stosują lub stosowały w przeszłości praktyki ograniczające konkurencję lub praktyki naruszające interesy konsumentów lub skuteczne dochodzenie wobec Spółek z Grupy roszczeń związanych ze szkodami poniesionymi przez konsumentów z powodu stosowania przez Spółki z Grupy niedozwolonych klauzul umownych mogą mieć negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

W związku z notowaniem akcji Prime Car Management S.A. na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, Spółka podlega przepisom nakładającym na nią szereg obowiązków. Za niewykonanie lub nienależyte ich wykonanie grożą wysokie kary pieniężne.

Metody przeciwdziałania: rzetelne wypełnianie narzuconych obowiązków, poprzedzone wprowadzaniem procedur wewnętrznych określających obieg informacji giełdowych w Prime Car Management, a także stały monitoring działalności Spółki pod kątem obowiązków informacyjnych.

6. Ład korporacyjny

Tekst zbioru zasad ładu korporacyjnego, które były stosowane przez Emitenta w 2015 roku był zawarty w dokumencie „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW”, stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 roku, które weszły w życie w dniu 1 lipca 2010 roku, zmienionego Uchwałą Rady GPW nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 roku, Uchwałą Rady GPW nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 roku oraz Uchwałą Rady GPW nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 roku.

Tekst wskazanego zbioru zasad Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW, którym podlegała Spółka po dopuszczeniu akcji Spółki do obrotu na rynku regulowanym GPW (tj. od dnia 10 kwietnia 2014 roku), jest publicznie dostępny na stronie internetowej GPW dotyczącej ładu korporacyjnego pod adresem www.corp-gov.gpw.pl.

Z dniem 1 stycznia 2016 roku wszedł w życie nowy zbiór zasad ładu korporacyjnego pod nazwą „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” stanowiący załącznik do Uchwały nr 26/1413/2015 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 13 października 2015 roku.

Na podstawie § 29 ust. 3 Regulaminu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A., Zarząd spółki Prime Car Management S.A. opublikował w dniu 15 lutego 2016 roku raport EBI dotyczący wyłączenia niektórych zasad zbioru Dobrych Praktyk od stosowania.



6.1 Opis zastosowanych wyłączeń od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego

Spółka dąży do zapewnienia jak największej transparentności swoich działań, należytej jakości komunikacji z obecnymi oraz przyszłymi akcjonariuszami, także w materiałach nie regulowanych przez prawo. W związku z tym Spółka podjęła niezbędne działania w celu najpełniejszego przestrzegania zasad zawartych w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW.

Na dzień 31 Grudnia 2015 Zarząd Spółki stosował wszystkie zasady ładu korporacyjnego zgodnie z dokumentem Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem następujących:

- Rekomendacja 5 – w zakresie, w jakim odnosi się do posiadania przez Spółkę polityki wynagrodzeń oraz zasad jej ustalania.

Spółka nie posiada polityki wynagrodzeń oraz zasad jej ustalania odnośnie członków Rady Nadzorczej i Zarządu. Spółka rozważa możliwość stworzenia takiej polityki i zasad w przyszłości. Zgodnie ze Statutem, ustalanie wynagrodzeń członków Rady Nadzorczej należy do Walnego Zgromadzenia, natomiast ustalanie wynagrodzeń członków Zarządu należy do Rady Nadzorczej.

- Rekomendacja 9 – w zakresie, w jakim odnosi się do zapewnienia przez Spółkę zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru.

Spółka nie zapewnia zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w Zarządzie i Radzie Nadzorczej. W skład trzyosobowego Zarządu oraz sześciuosobowej Rady Nadzorczej nie wchodzi żadna kobieta. Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, jednakże decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez akcjonariuszy Spółki na Walnym Zgromadzeniu. Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie.

- Dobra Praktyka II.1 pkt 9a – w zakresie, w jakim odnosi się do zamieszczania na swojej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia, w formie audio lub wideo.

Spółka nie przewiduje zamieszczania na swojej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia, natomiast zamierza dopełnić starań, aby ten wymóg spełnić w ciągu jednego roku od dnia wprowadzenia akcji Spółki do obrotu na rynku regulowanym prowadzonym przez GPW.

- Dobra Praktyka III.8 – w zakresie, w jakim odnosi się do istnienia komitetów działających w Radzie Nadzorczej, w odniesieniu do których zadań i funkcjonowania powinien być stosowany Załącznik I do Zalecenia KE z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych.
- Dobra Praktyka (Zasada nr IV.10) – w zakresie, w jakim odnosi się do wykorzystywania nowoczesnych metod komunikacji elektronicznej i zapewnienie akcjonariuszom możliwości udziału w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, polegającego na: transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym i dwustronnej komunikacji w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze osobiście lub przez pełnomocnika mogą wypowiadać się w toku obrad walnego zgromadzenia przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad.

Zważywszy na wysokie koszty i ryzyka, a także małe doświadczenie rynku w tym zakresie, Spółka nie zdecydowała się na podjęcie działań mających na celu realizację powyższych rekomendacji. W ocenie Spółki aktualnie obowiązujące zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają właściwą i efektywną realizację praw wynikających z akcji i wystarczająco zabezpieczają interesy wszystkich Akcjonariuszy. W przypadku zainteresowania Akcjonariuszy, jak również w przypadku upowszechnienia się zdalnego sposobu komunikacji na rynku Spółka nie wyklucza rozpoczęcia stosowania przedmiotowych zasad w przyszłości.

W przypadku gdy implementowanie zasad ładu korporacyjnego będzie wymagać dokonania zmian w dokumentacji korporacyjnej Spółki (Statut, regulamin Zarządu, regulamin Rady Nadzorczej), Zarząd Spółki





zainicjuje niezbędne działania w tym kierunku. Zarząd zamierza także rekomendować Radzie Nadzorczej i Walnemu Zgromadzeniu przestrzeganie wszystkich zasad Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW z wyjątkami wskazanymi powyżej. Należy podkreślić, iż decyzja co do przestrzegania części zasad określonych w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW należeć będzie do akcjonariuszy Spółki oraz do Rady Nadzorczej.

6.2 Opis głównych cech stosowanych w przedsiębiorstwie emitenta systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

W Grupie funkcjonuje adekwatny i skuteczny system kontroli finansowej obejmujący swym zakresem również proces przygotowania sprawozdań finansowych. Zadania te wykonywane są przez wyodrębnioną komórkę organizacyjną raportującą bezpośrednio do Zarządu Grupy kapitałowej. System kontroli skupia swoje działania na okresowych kontrolach funkcjonujących mechanizmów w celu wykrycia ryzyk i nieprawidłowości.

W celu wyeliminowania ryzyk związanych ze sporządzaniem sprawozdań finansowych Grupa corocznie poddaje sprawozdania finansowe badaniu przez biegłego rewidenta, przeprowadza inwentaryzacje aktywów oraz na bieżąco monitoruje wyniki poszczególnych obszarów porównując do planów i celów założonych w planach finansowych.

6.3 Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Udział poszczególnych akcjonariuszy w kapitale zakładowym Spółki i w głosach przedstawia się, na dzień 31.12.2015 roku następująco:

Akcjonariusz	Liczba akcji	% w kapitale zakładowym	Liczba głosów	% głosów na WZ
Aviva OFE.....	1 190 000	9,99%	1 190 000	9,99%
Nordea PTE S.A.....	992 500	8,33%	992 500	8,33%
NATIONALE-NEDERLANDEN Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. (dawniej ING PTE).....	952 707	8,00%	952 707	8,00%
NATIONALE-NEDERLANDEN Investment Partners TFI S.A. (dawniej ING TFI)	933 147	7,84%	933 147	7,84%
Templeton Asset Management.....	836 044	7,02%	836 044	7,02%
TFI PZU S.A.....	698 945	5,87%	698 945	5,87%
Aviva Investors Poland TFI S.A.....	616 020	5,17%	616 020	5,17%
Pozostali.....	5 689 477	47,78%	5 689 477	47,78%
Razem.....	11 908 840	100,00%	11 908 840	100,00%

Źródło: Spółka.

Na dzień publikacji niniejszego sprawozdania struktura akcjonariatu w stosunku do zaprezentowanej w powyższej tabeli nie uległa zmianie.

6.4 Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne

Papiery wartościowe Spółki nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.



6.5 Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu

Brak jest ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu, które wynikałyby ze Statutu lub z innych wewnętrznych regulacji Spółki.

6.6 Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych emitenta

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji Spółki

Ustawa o Ofercie Publicznej, Ustawa o Obrocie Instrumentami Finansowymi oraz Kodeks Sądów Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33⅓%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33⅓%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33⅓%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na datę sporządzenia niniejszego raportu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Sądów Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji Spółki

Na dzień 31 grudnia 2015 roku nie występowały umowne ograniczenia zbywalności akcji Emitenta.

19 marca 2014 roku Spółka, Fleet Holdings oraz Abris CEE Mid-Market Fund zawarli z Banco Espirito Santo de Investimento, S.A., Spółka Akcyjna, Oddział w Polsce, Jefferies International Limited (łącznie, „Globalni Koordynatorzy”) oraz Domem Maklerskim mBanku S.A. („mDM”, a łącznie z Globalnymi Koordynatorami, „Menedżerowie Oferty”) warunkową umowę o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej („Umowa o Gwarantowanie Oferty”).

W Umowie o Gwarantowanie Oferty Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 360 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW (tj. od dnia 16 kwietnia 2014 roku) nie będzie bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) i bez uprzedniego poinformowania mDM, oferować, sprzedawać, obciążać ani w inny sposób rozporządzać, ani publicznie ogłaszać emisji, oferty, sprzedaży ani zbycia lub zamiaru podjęcia takich działań lub podejmować działań zmierzających do lub mogących skutkować emisją, ofertą, sprzedażą lub zbyciem akcji Spółki lub papierów wartościowych





wymiennych bądź zamiennych na akcje Spółki lub umożliwiających ich uzyskanie w drodze realizacji praw związanych z takimi papierami wartościowymi, innych praw umożliwiających nabycie akcji Spółki, ani innych papierów wartościowych lub instrumentów finansowych, których wartość jest ustalana bezpośrednio lub pośrednio przez odniesienie do ceny powyższych papierów wartościowych stanowiących ich instrument bazowy, włącznie ze swapami na akcje, kontraktami terminowymi i opcjami. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy czynności związanych z wprowadzeniem w Spółce programu motywacyjnego dla wyższej kadry kierowniczej Grupy.

Ponadto, w Umowie o Gwarantowanie Oferty, Fleet Holdings oraz Abris CEE Mid-Market Fund zobowiązały się solidarnie wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 360 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW (tj. od dnia 16 kwietnia 2014 roku) nie będą, bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) i bez uprzedniego poinformowania mDM, oferować, sprzedawać, obciążać ani w inny sposób rozporządzać, ani publicznie ogłaszać emisji, oferty, sprzedaży ani zbycia lub zamiaru podjęcia takich działań lub podejmować działań zmierzających do lub mogących skutkować emisją, ofertą, sprzedażą lub zbyciem akcji Spółki lub papierów wartościowych wymiennych bądź zamiennych na akcje Spółki lub umożliwiających ich uzyskanie w drodze realizacji praw związanych z takimi papierami wartościowymi, innych praw umożliwiających nabycie akcji Spółki, ani innych papierów wartościowych lub instrumentów finansowych, których wartość jest ustalana bezpośrednio lub pośrednio przez odniesienie do ceny powyższych papierów wartościowych stanowiących ich instrument bazowy, włącznie ze swapami na akcje, kontraktami terminowymi i opcjami. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy: (i) zbywania akcji przez Fleet Holdings lub Abris CEE Mid-Market Fund w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż wszystkich akcji Spółki ogłoszone przez inwestora strategicznego, oraz (ii) czynności związanych z wprowadzeniem w Spółce programu motywacyjnego dla wyższej kadry kierowniczej Grupy. Ponadto, ograniczenia, o których mowa powyżej nie będą miały zastosowania do nabywcy akcji Spółki będących przedmiotem zastawu rejestrowego ustanowionego na zabezpieczenie wierzytelności konsorcjum banków, które udzieliło Grupie finansowania w formie kredytu przeznaczonego na refinansowanie programu obligacji wyemitowanych przez Spółkę oraz finansowanie bieżącej działalności operacyjnej, w przypadku, gdy nabycie tych akcji nastąpi na skutek ewentualnego ich przejęcia lub sprzedaży związanej z dochodzeniem zaspokojenia wierzytelności konsorcjum banków, a nabywca nie będzie stroną Umowy o Gwarantowanie Oferty.

Po zakończeniu okresu 360 dni od daty pierwszego notowania, tj. 16 kwietnia 2015 roku Fleet Holdings S.A. (kontrolowany przez Abris CEE Mid-Market Fund) uzgodnił sprzedaż 7.145.304 akcji reprezentujących 60% kapitału zakładowego Prime Car Management S.A. w trybie przyspieszonego budowania księgi popytu.

6.7 Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

Zgodnie ze Statutem, Zarząd liczy od jednego do pięciu członków, w tym Prezesa Zarządu, powoływanych i odwoływanych przez Radę Nadzorczą na okres wspólnej kadencji. Kadencja członków Zarządu wynosi trzy lata. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Rada Nadzorcza ma prawo do powoływania oraz odwoływania i zawieszania (z ważnych powodów) w czynnościach poszczególnych lub wszystkich członków Zarządu oraz do delegowania członków Rady Nadzorczej, na okres nie dłuższy niż trzy miesiące, do czasowego wykonywania czynności członków Zarządu, którzy zostali odwołani, złożyli rezygnację albo z innych przyczyn nie mogą sprawować swoich czynności. Członek Zarządu może być również odwołany lub zawieszony w czynnościach uchwałą Walnego Zgromadzenia.





Uprawnienie Zarządu

Zarząd prowadzi sprawy Spółki i reprezentuje Spółkę we wszystkich czynnościach sądowych i pozasądowych. Zarząd jest uprawniony do prowadzenia wszystkich spraw Spółki niezastrzeżonych przepisami prawa lub postanowieniami Statutu do kompetencji Walnego Zgromadzenia lub Rady Nadzorczej.

Zarząd jest zobowiązany do składania Radzie Nadzorczej co najmniej kwartalnych sprawozdań, dotyczących istotnych zdarzeń w działalności Spółki. Każde takie sprawozdanie będzie obejmować również sprawozdanie o przychodach, kosztach i wyniku finansowym Spółki.

Zarząd za zgodą Rady Nadzorczej może wypłacić zaliczkę na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Wszyscy członkowie Zarządu są zobowiązani i uprawnieni do wspólnego prowadzenia spraw Spółki. Sprawy nieprzekraczające zakresu zwykłych czynności Spółki nie wymagają uchwały Zarządu, przy czym podjęcia przez Zarząd uchwały wymagają następujące sprawy: (i) ustalenie regulaminu Zarządu; (ii) wystawianie, awalowanie i indosowanie weksli; (iii) zatwierdzanie zakładowego systemu wynagradzania pracowników Spółki; (iv) utworzenie i likwidacja oddziału Spółki; (v) utworzenie i likwidacja przedstawicielstwa Spółki za granicą; (vi) zatwierdzanie regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego Spółki; (vii) powołanie prokurenta; (viii) wypłata zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego; oraz (ix) sprawy, o których rozpatrzenie Zarząd zwraca się do Walnego Zgromadzenia lub do Rady Nadzorczej.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

6.8 Opis zasad zmiany statutu lub umowy spółki emitenta

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia i wpisu do rejestru. Uchwała zapada większością trzech czwartych głosów. Zmianę Statutu Zarząd zgłasza do sądu rejestrowego.

Do kompetencji Rady Nadzorczej należy przyjmowanie jednolitego tekstu Statutu (§ 20 ust. 3 pkt 8 Statutu).

Zgodnie z brzemieniem § 11 ust. 4 Statutu, zmiana Statutu polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności Spółki (art. 416 § 1 Kodeksu Spółek Handlowych) nie wymaga wykupu akcji akcjonariuszy niezgadzających się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia będzie powzięta większością dwóch trzecich głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

6.9 Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych oraz Statutu. Walne Zgromadzenie obraduje jako zwyczajne lub nadzwyczajne. Walne Zgromadzenia mogą odbywać się w siedzibie Spółki w Gdańsku lub w Warszawie.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają bezwzględną większością głosów, chyba że przepisy prawa lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały. Każda akcja daje prawo do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z § 9 ust. 3 Statutu, w wypadku, gdy ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia zawiera informację o możliwości uczestniczenia przez akcjonariuszy w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, Spółka jest zobowiązana zapewnić akcjonariuszom możliwość uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. Szczegółowe zasady przeprowadzania Walnego Zgromadzenia przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej określa Zarząd. Zarząd ogłasza zasady na stronie internetowej Spółki. Zasady te powinny umożliwiać:

- transmisję obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym;
- dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze będą mogli wypowiadać się w toku obrad Walnego Zgromadzenia przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad;





- wykonywanie przez akcjonariusza osobiście lub przez pełnomocnika prawa głosu w toku Walnego Zgromadzenia, poza miejscem odbywania Walnego Zgromadzenia, przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej.

Walne Zgromadzenia Spółki w roku 2015 nie obradowało z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej wskazanych powyżej.

Zgodnie z §11 ust. 2 Statutu do kompetencji Walnego Zgromadzenia, oprócz innych spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub postanowieniami Statutu, należy:

- powoływanie i odwoływanie członków Rady Nadzorczej oraz ustalanie ich wynagrodzeń;
- ustalanie liczby członków Rady Nadzorczej; oraz
- tworzenie kapitałów rezerwowych.

Nabycie i zbycie nieruchomości, użytkowania wieczystego lub udziału w nieruchomości nie wymagają uchwały Walnego Zgromadzenia.

6.10 Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego, oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących emitenta oraz ich komitetów

Zarząd Spółki

Zarząd działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych, Statutu, regulaminu Zarządu oraz uchwał Walnego Zgromadzenia.

Każdy członek Zarządu ma prawo do jednoosobowej reprezentacji Spółki.

Z zastrzeżeniem bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa oraz postanowień Statutu, uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się decyduje głos Prezesa Zarządu.

Członkowie Zarządu mogą brać udział w podejmowaniu uchwał Zarządu, oddając swój głos na piśmie za pośrednictwem innego członka Zarządu. Oddanie głosu na piśmie nie może dotyczyć spraw wprowadzonych do porządku obrad na posiedzeniu Zarządu. Uchwały Zarządu mogą być podejmowane w również trybie pisemnym lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość.

Szczegółowy tryb działania Zarządu określa regulamin Zarządu, który jest uchwalany przez Zarząd oraz zatwierdzany przez Radę Nadzorczą na wniosek Prezesa Zarządu.

Prezes Zarządu kieruje pracami Zarządu, przy czym szczególne uprawnienia Prezesa Zarządu w tym zakresie określa regulamin Zarządu. Prezes Zarządu zwołuje posiedzenia Zarządu i im przewodniczy. Prezes Zarządu może także upoważnić innych członków Zarządu do zwoływania i przewodniczenia posiedzeniom Zarządu.

Zarząd prowadzi sprawy Spółki i reprezentuje Spółkę we wszystkich czynnościach sądowych i pozasądowych. Zarząd jest uprawniony do prowadzenia wszystkich spraw Spółki niezastrzeżonych przepisami prawa lub postanowieniami Statutu do kompetencji Walnego Zgromadzenia lub Rady Nadzorczej. Sprawy nieprzekraczające zakresu zwykłych czynności Spółki nie wymagają uchwały Zarządu, przy czym podjęcia przez Zarząd uchwały wymagają następujące sprawy: (i) ustalenie regulaminu Zarządu; (ii) wystawianie, awalowanie i indosowanie weksli; (iii) zatwierdzanie zakładowego systemu wynagradzania pracowników Spółki; (iv) utworzenie i likwidacja oddziału Spółki; (v) utworzenie i likwidacja przedstawicielstwa Spółki za granicą; (vi) zatwierdzanie regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego Spółki; (vii) powołanie prokurenta; (viii) wypłata zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego; oraz (ix) sprawy, o których rozpatrzenie Zarząd zwraca się do Walnego Zgromadzenia lub do Rady Nadzorczej.

Zarząd jest zobowiązany do składania Radzie Nadzorczej co najmniej kwartalnych sprawozdań, dotyczących istotnych zdarzeń w działalności Spółki. Każde takie sprawozdanie będzie obejmować również sprawozdanie o przychodach, kosztach i wyniku finansowym Spółki.

Zarząd za zgodą Rady Nadzorczej może wypłacić zaliczkę na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.





W 2015 roku w skład Zarządu wchodziło trzech członków, którzy pełnią swoje funkcje również w dacie sporządzenia niniejszego raportu:

Imię i nazwisko	Stanowisko	Data objęcia funkcji w obecnej kadencji	Data upływu obecnej kadencji
Jerzy Kobyliński	Prezes Zarządu	29 czerwca 2012 roku	28 czerwca 2015 roku
Konrad Karpowicz	Członek Zarządu	29 czerwca 2012 roku	28 czerwca 2015 roku
Jakub Kizielewicz	Członek Zarządu	29 czerwca 2012 roku	28 czerwca 2015 roku

Źródło: Spółka.

Obecni członkowie Zarządu zostali powołani uchwałami nr 9/2012, 10/2012 oraz 11/2012 Rady Nadzorczej z dnia 25 maja 2012 roku. Członkom Zarządu (Panu Jerzemu Kobylińskiemu, Panu Jakubowi Kizielewiczowi oraz Panu Konradowi Karpowiczowi) przysługuje mandat do pełnienia funkcji Członków Zarządu, który to wygaśnie zgodnie z dyspozycją art. 369 par. 4 Kodeksu spółek handlowych, tj. z upływem dnia, w którym odbędzie się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy zatwierdzające sprawozdanie finansowe PCM za 2015 rok.

Rada Nadzorcza Spółki

Rada Nadzorcza działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych, Statutu oraz uchwalonego przez siebie regulaminu Rady Nadzorczej.

Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej.

Uchwały Rady Nadzorczej zapadają bezwzględną większością głosów, chyba że bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa lub statut Spółki przewidują surowsze warunki ich powzięcia. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Rada Nadzorcza działa kolegialnie co nie wyłącza możliwości stałego lub czasowego delegowania poszczególnych członków do samodzielnego pełnienia określonych czynności nadzorczych.

Uchwały Rady Nadzorczej w sprawie zawieszania w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu zapadają większością 4/5 głosów.

Członkowie Rady Nadzorczej mogą brać udział w podejmowaniu uchwał Rady Nadzorczej oddając swój głos na piśmie za pośrednictwem innego członka Rady Nadzorczej. Oddanie głosu na piśmie nie może dotyczyć spraw wprowadzonych do porządku obrad na posiedzeniu Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również w trybie pisemnym lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. Podejmowanie uchwał w powyższych trybach szczególnych nie dotyczy wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszania tych osób w czynnościach.

Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia co najmniej raz na kwartał.

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich obszarach jej działalności.

Oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub postanowieniami Statutu do kompetencji Rady Nadzorczej należy: (i) wybór lub zmiana podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki; (ii) wyrażenie zgody na wypłatę przez Zarząd zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego; (iii) powoływanie i odwoływanie członków Zarządu i ustalanie ich wynagrodzeń; (iv) ustalanie liczby członków Zarządu; (v) zatwierdzanie regulaminu Zarządu na wniosek Prezesa Zarządu; (vi) wybór i odwoływanie Przewodniczącego oraz Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej; (vii) przyjmowanie i zmiany regulaminu Rady Nadzorczej; (viii) przyjmowanie jednolitego tekstu Statutu; (ix) zatwierdzanie biznes planów, rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki; (x) wyrażanie zgody na zawarcie przez Spółkę z podmiotem powiązanym ze Spółką znaczącej umowy w rozumieniu przepisów dotyczących informacji bieżących i



okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych dopuszczonych do obrotu na rynku regulowanym, z wyłączeniem umów typowych, zawieranych przez Spółkę na warunkach rynkowych, w ramach prowadzonej działalności operacyjnej; (xi) powoływanie komitetu audytu oraz innych komitetów, o których mowa w § 23 Statutu; oraz (xii) opiniowanie wniosków przedkładanych przez Zarząd Walnemu Zgromadzeniu. Zgodnie ze Statutem, Rada Nadzorcza liczy od pięciu do dziewięciu członków powoływanych i odwoływanych przez Walne Zgromadzenie na okres wspólnej kadencji. Kadencja członków Rady Nadzorczej wynosi trzy lata. Liczbę członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie, przy czym dotyczy to również wypadku wyboru Rady Nadzorczej w drodze głosowania oddzielnymi grupami w trybie art. 385 Kodeksu Spółek Handlowych. Rada Nadzorcza wybiera ze swego grona Przewodniczącego oraz Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Zgodnie z postanowieniem § 21 ust. 1 Statutu oraz regulaminem Rady Nadzorczej, przynajmniej dwóch członków Rady Nadzorczej powinno spełniać kryteria niezależności od Spółki i podmiotów mających znaczące powiązania ze Spółką przewidziane w § 22 Statutu oraz w Załączniku II do Zalecenia KE, z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW.

W roku 2015 miały miejsce następujące zmiany w składzie osobowym Rady Nadzorczej:

W dniu 10 kwietnia 2015 Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały w sprawie odwołania następujących Członków Rady Nadzorczej Spółki: Pana Grzegorza Antoniego Waluszewskiego pełniącego dotychczas funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej, Pana Wojciecha Łukawskiego, Pana Tomasza Kwiecień, Pana Pawła Gieryńskiego, Pana Jacka Ślotały oraz Pana Artura Gabora.

W dniu 10 kwietnia 2015 Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały w sprawie powołania następujących Członków Rady Nadzorczej Spółki do składu Rady Nadzorczej Spółki I Wspólnej kadencji, rozpoczynającej się z dniem 11 kwietnia 2015 roku:

- Grzegorza Antoniego Waluszewskiego
- Piotra Sadowskiego
- Wojciecha Łukawskiego
- Artura Benedykta Gabora
- Michała Andrzeja Kobosko
- Emmanuela Roche

W dniu 30 kwietnia 2015 roku Zarząd Spółki otrzymał od członka Rady Nadzorczej Pana Wojciecha Łukawskiego oświadczenie o rezygnacji z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki.

W dniu 16 czerwca 2015 roku Zarząd Spółki otrzymał od członka Rady Nadzorczej Pana Piotra Sadowskiego oświadczenie o rezygnacji z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki.

W dniu 21 lipca 2015 roku Zarząd Spółki otrzymał od członka Rady Nadzorczej Pana Michała Andrzeja Kobosko oświadczenie o rezygnacji z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki.

W dniu 22 lipca 2015 roku Zarząd Spółki powziął wiadomość o oświadczeniu złożonym przez członka Rady Nadzorczej Pana Artura Benedykta Gabor w sprawie rezygnacji z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki.

W dniu 22 lipca 2015 roku, Zarząd poinformował, że Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki Uchwałą nr 3 postanowiło, iż Rada Nadzorcza I Wspólnej Kadencji składać będzie się z 7 (siedmiu) członków. Jednocześnie Uchwała nr 24 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 10 kwietnia 2015 roku utraciła moc.





Zarząd Spółki poinformował ponadto, że w dniu 22 lipca 2015 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały w sprawie powołania następujących Członków Rady Nadzorczej Spółki do składu Rady Nadzorczej Spółki I Wspólnej Kadencji:

- Tomasza Bieske
- Artura Kucharskiego
- Marcina Tobora
- Artura Piotra Jędrzejewskiego
- Raimondo Eggink

W dniu 12 listopada 2015 roku Zarząd Spółki powziął wiadomość o oświadczeniu złożonym przez Przewodniczącego Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Antoniego Waluszewskiego w sprawie rezygnacji z pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej oraz stanowiska członka Rady Nadzorczej Spółki.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku w skład Rady Nadzorczej wchodziło sześciu członków, którzy pełnią swoje funkcje również w dacie sporządzenia niniejszego raportu:

Imię i nazwisko	Stanowisko	Data objęcia funkcji w obecnej kadencji	Data upływu obecnej kadencji*
Emmanuel Roche	Przewodniczący Rady Nadzorczej	10 kwietnia 2015 roku	10 kwietnia 2018 roku
Tomasz Bieske	Członek Rady Nadzorczej	22 lipca 2015	10 kwietnia 2018 roku
Marcin Tobor	Członek Rady Nadzorczej	22 lipca 2015	10 kwietnia 2018 roku
Artur Kucharski	Członek Rady Nadzorczej	22 lipca 2015	10 kwietnia 2018 roku
Artur Jędrzejewski	Członek Rady Nadzorczej	22 lipca 2015	10 kwietnia 2018 roku
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	22 lipca 2015	10 kwietnia 2018 roku

Źródło: Spółka.

** Członkowie Rady Nadzorczej pełniący funkcje na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz w dacie sporządzenia niniejszego raportu zostali powołani do Rady Nadzorczej na podstawie Statutu w brzmieniu obowiązującym w dniu ich powołania, zgodnie z którym kadencje członków Rady Nadzorczej były określone indywidualnie. W związku z tym daty powołań i upływu kadencji poszczególnych członków Rady Nadzorczej powoływanych w różnych dniach są odmienne. Do dnia powołania nowego składu Rady Nadzorczej na podstawie Statutu w aktualnym brzmieniu obowiązującym od dnia 13 grudnia 2013 roku i przewidującym wspólną kadencję członków Rady Nadzorczej, kadencje rozpoczęte wcześniej i określone indywidualnie będą wiążące.*

Komitety Rady Nadzorczej

Na podstawie § 23 Statutu, Rada Nadzorcza powołuje komitet audytu, w którego skład wchodzi co najmniej trzech jej członków, w tym przynajmniej jeden członek powinien spełniać warunki niezależności w rozumieniu art. 86 ust. 5 Ustawy o Biegłych Rewidentach i mieć kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub rewizji finansowej. Rada Nadzorcza, która liczy nie więcej niż pięciu członków, może wykonywać zadania komitetu audytu.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz w dacie sporządzenia niniejszego raportu członkami Rady Nadzorczej spełniającymi powyższe kryteria niezależności byli wszyscy członkowie rady.

W opinii Spółki, na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz w dacie sporządzenia niniejszego raportu członkowie komitetu audytu posiadali kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości oraz rewizji finansowej, zgodnie z art. 86



ust. 4 Ustawy o Biegłych Rewidentach oraz spełniali kryterium niezależności, zgodnie z art. 86 ust. 5 w związku z art. 56 ust. 3 pkt 1, 3 i 5 Ustawy o Biegłych Rewidentach.

Do zadań komitetu audytu należy w szczególności: (i) nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym; (ii) monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej; (iii) monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem; (iv) monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej; (v) monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług; (vi) rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki.

Rada Nadzorcza może powołać również inne komitety, w szczególności komitet nominacji i wynagrodzeń. Szczegółowe zadania oraz zasady powoływania i funkcjonowania poszczególnych komitetów, w tym komitetu audytu, określa regulamin Rady Nadzorczej.

W dniu 4 lutego 2014 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 4/2014 w sprawie powołania komitetu audytu.

W dniu 10 czerwca 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu audytu został wybrany Pan Emmanuel Roche (Uchwała 17/2015).

W dniu 16 września 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu audytu został wybrany Pan Raimondo Eggink (Uchwała 21/2015).

W dniu 16 września 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu audytu został wybrany Pan Artur Kucharski (Uchwała 22/2015).

W dniu 16 września 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu audytu został wybrany Pan Tomasz Bieske (Uchwała 23/2015).

Podczas posiedzenia komitetu audytu, w dniu 16 grudnia 2015, na przewodniczącego komitetu audytu został wybrany Pan Raimondo Eggink (Uchwała KA nr 1 z dn. 16.12.2015).

Komitet Nominacji i Wynagrodzeń:

W dniu 16 września 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu nominacji i wynagrodzeń został wybrany Pan Artur Jędrzejewski (Uchwała 25/2015).

W dniu 16 września 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu nominacji i wynagrodzeń został wybrany Pan Marcin Tobor (Uchwała 26/2015).

W dniu 5 listopada 2015 podczas posiedzenia RN PCM na członka komitetu nominacji i wynagrodzeń został wybrany Pan Emmanuel Roche (Uchwała 28/2015).

Zasady powoływania i funkcjonowania komitetu określa uchwała przyjęta w dniu 05 listopada 2015 roku o numerze 27/2015.

Komitet CSR

W dniu 5 listopada 2015 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 29/2015 w sprawie likwidacji komitetu CSR.

6.11 Opis prowadzenia przez Spółkę działalności sponsoringowej i charytatywnej.

Spółka prowadzi działalność sponsoringową i charytatywną wspierając lokalne fundacje, organizacje sportowe i kulturalne oraz wydarzenia kulturalne. Spółka współpracuje z organizacjami tj. : Fundacja Hospicyjna, Fundacja Bator Tabor, Lechia Gdańsk, Stowarzyszenie Piłki Ręcznej Wybrzeże Gdańsk, MOSiR, Gdański Teatr Szekspirowski. Spółka udostępnia wymienionym organizacjom samochody w ramach umów barterowych i sponsoringowych.





7. Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, z uwzględnieniem informacji w zakresie:

- a) postępowania dotyczącego zobowiązań albo wierzytelności emitenta lub jednostki od niego zależnej, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych emitenta
- b) dwu lub więcej postępowań dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności, których łączna wartość stanowi odpowiednio co najmniej 10% kapitałów własnych emitenta

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego raportu Spółki z Grupy nie są stroną żadnego postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, których wartość jednostkowa lub łączna stanowiłaby co najmniej 10% kapitałów własnych jednostki dominującej.

8. Informacje o podstawowych produktach, towarach lub usługach

Grupa oferuje trzy rodzaje usług:

- Leasing z Usługami, włączając FSL i semi-FSL;
- zarządzanie flotą (FM), oraz
- Leasing.

W ramach każdej kategorii Grupa wypracowała szereg złożonych usług dostosowanych do potrzeb swoich klientów.

Leasing z Usługami

W ramach Leasingu z Usługami, klienci Grupy otrzymują dwa rodzaje produktów: leasing pełnoobsługowy (**FSL**) oraz leasing niepełnoobsługowy (**semi-FSL**). Grupa jest liderem rynku w kategorii semi-FSL w Polsce pod względem liczby floty (źródło: Keralla Research).

Full service leasing (FSL) jest usługą przeznaczoną przede wszystkim dla dużych oraz małych i średnich przedsiębiorstw gotowych zaangażować zewnętrzne finansowanie na potrzeby budowy własnej floty pojazdów, jednocześnie zlecając usługi związane z zarządzaniem swoją flotą osobom trzecim. Umowy długoterminowe na usługi FSL zawierane są na okres co najmniej 24 miesiące i obejmują minimum trzy usługi pozafinansowe, w tym zawsze usługę serwisu mechanicznego. Zakres usług uwzględnia, między innymi:

- (i) finansowanie;
- (ii) pełny serwis leasingowanych pojazdów (poprzez sieć autoryzowanych serwisów samochodowych i warsztatów na terenie całej Polski), co oznacza pełną bieżącą kontrolę kosztów oraz kontrolę działalności lub wykonywanych napraw, likwidację szkód, 24-godzinną pomoc techniczną w przypadku awarii i wypadków (pojazdy są odholowywane do wyznaczonych stacji obsługi; jeżeli jest to konieczne kierowcy zapewnia się zakwaterowanie lub transport);
- (iii) ubezpieczenia (umożliwia to nadzór nad procedurą likwidacji szkód); oraz
- (iv) możliwość skorzystania z pojazdu zastępczego lub kart paliwowych (które są akceptowane 24/7 na większości stacji obsługi w Polsce i umożliwiają klientom kontrolowanie kosztów, upraszczanie administracji, zwroty kosztów paliwa, a także uzyskiwanie preferencyjnych cen paliw).

Produkty w tej kategorii są sprzedawane głównie za pośrednictwem własnego kanału Grupy B2B. Klienci mogą wybrać pełen pakiet usług lub dokonać wyboru tylko tych, które odpowiadają ich potrzebom. Produkty te są finansowane na mocy umów leasingu operacyjnego, w ramach których Grupa pozostaje właścicielem pojazdów. W przypadku usług FSL ryzyko dotyczące spadku wartości rezydualnej pojazdów leży po stronie Grupy.





Semi-FSL jest usługą finansowaną w ramach leasingu finansowego lub operacyjnego i stanowi produkt „pomostowy”, którego celem jest zachęcenie klientów do zamiany usługi Leasingu na usługę FSL. Umowy długoterminowe są zawierane przynajmniej na 24 miesiące i obejmują minimum dwie usługi takie jak likwidacja szkód, 24-godzinna pomoc techniczna z samochodem zastępczym, wymianę opon lub serwis mechaniczny. Usługi semi-FSL są skierowane zarówno do dużych, jak i do małych i średnich przedsiębiorstw. Produkty te sprzedawane są zarówno za pośrednictwem dealerów samochodów, jak i przez dział sprzedaży Grupy.

Zarządzanie flotą (FM)

Zarządzanie flotą przeznaczone jest dla dużych przedsiębiorstw, które posiadają już własne floty pojazdów i które zdecydowały się na outsourcingu usług związanych z ich zarządzaniem osobom trzecim w celu optymalizacji swojej działalności. Grupa przejmuje zarządzanie flotą, lecz nie finansuje nabycia pojazdów. Produkty związane z zarządzaniem flotą sprzedawane są w ramach kanału B2B. Umowy FM zawierane są na przynajmniej 6 miesięcy. Produkty FM nie tworzą ryzyka wartości rezydualnej dla Grupy. Zarządzanie flotą stanowi poboczną działalność Grupy. Jednak Grupa jest elastyczna i oferuje wszelkiego rodzaju usługi w ramach swojego portfela, których oczekują klienci. Ponadto Zarząd uważa, że usługi FM można rozwijać przy niskim zaangażowaniu kapitałowym i że mogą one stanowić podstawę sprzedaży krzyżowej innych produktów CFM Grupy.

Leasing

Produkty Leasingu obejmujące leasing finansowy lub operacyjny są przeznaczone przede wszystkim dla klientów indywidualnych oraz dla małych i średnich przedsiębiorstw. Produkty te koncentrują się na samym finansowaniu i oferowane są bez usług dodatkowych. Produkty Leasingu sprzedawane są zwykle poprzez kanał Grupy B2C, a w szczególności poprzez pośredników, np. dealerów samochodowych. Dominująca większość umów Leasingu nie zawiera ryzyka wartości rezydualnej dla Grupy po upływie okresu ich obowiązywania, a pojazdy są zwykle sprzedawane klientom za cenę obliczoną zgodnie z postanowieniami umowy leasingowej.

Umowy stosowane przez Grupę, w ramach których Grupa świadczy produkty Leasingu obejmującego leasing operacyjny lub finansowych, o których mowa powyżej, mogą zawierać dodatkowe usługi. Produkt klasyfikowany jako semi-FSL - wg definicji rynkowych używanych przez Keralla Research, poza finansowaniem zawiera przynajmniej dwie usługi (nie ma wymogu serwisu mechanicznego). Grupa przyjmuje bardziej restrykcyjną definicję, klasyfikując jako semi-FSL produkt zawierający dwie usługi, z których jedną jest zawsze wysokomarżowa usługa serwisu mechanicznego. Zgodnie z wewnętrzną – bardziej restrykcyjną klasyfikacją produktów stan floty spółki na dzień 31 grudnia 2015 roku wynosił 26,556 wszystkich pojazdów finansowanych oraz 839 pojazdów wyłącznie zarządzanych. W ramach floty objętej usługami CFM (FSL, SemiFSL, FM) było 19,472 pojazdy.





Stan Floty Spółki w 2015 roku wg. wewnętrznego podziału usług:

Kategoria produktu	Obejmuje usługi dodatkowe	Rodzaj klienta	Ryzyko wartości rezydualnej	Stan floty 2015 roku (liczba pojazdów)	% udział floty
FSL	Tak	Duże i małe/średnie przedsiębiorstwa	Tak	11.800	43,1%
Semi-FSL	Tak	Duże oraz małe/średnie przedsiębiorstwa	Tak/Nie	6.833	24,9%
Leasing	Nie	Klienci indywidualni i małe/średnie przedsiębiorstwa	Nie	7.923	28,9%
Zarządzanie Flotą (FM)	Tak	Duże przedsiębiorstwa	Nie	839	3,1%
Razem	–	–	–	27.395	100,0%

Źródło: Emitent

Stan Floty Spółki w 2015 roku wg. wewnętrznego podziału usług:

Kategoria produktu	Obejmuje usługi dodatkowe	Rodzaj klienta	Ryzyko wartości rezydualnej	Sprzedaż w 2015 roku (liczba pojazdów)	% udział sprzedaży	Wartość netto pojazdów 2015 roku mln PLN	% udział wartości netto
FSL	Tak	Duże i małe/średnie przedsiębiorstwa	Tak	4.140	38%	260,0	36,8%
Semi-FSL	Tak	Duże oraz małe/średnie przedsiębiorstwa	Tak/Nie	3.090	28%	221,7	31,4%
Leasing	Nie	Klienci indywidualni i małe/średnie przedsiębiorstwa	Nie	3.733	34%	224,8	31,8%
Razem	–	–	–	10.963	100,0%	706,6	100%

Źródło: Emitent

9. Informacje o rynkach zbytu

Grupa Masterlease prowadzi działalność na rynku usług leasingowych oraz CFM w Polsce. Poniżej przedstawiona została charakterystyka tego rynku.

9.1 Opis rynku usług leasingowych

Leasing samochodów jest, oprócz zakupu z wykorzystaniem kredytu bankowego lub pożyczki oraz zakupu z wykorzystaniem środków własnych nabywcy, podstawowym sposobem finansowania zakupu samochodów.

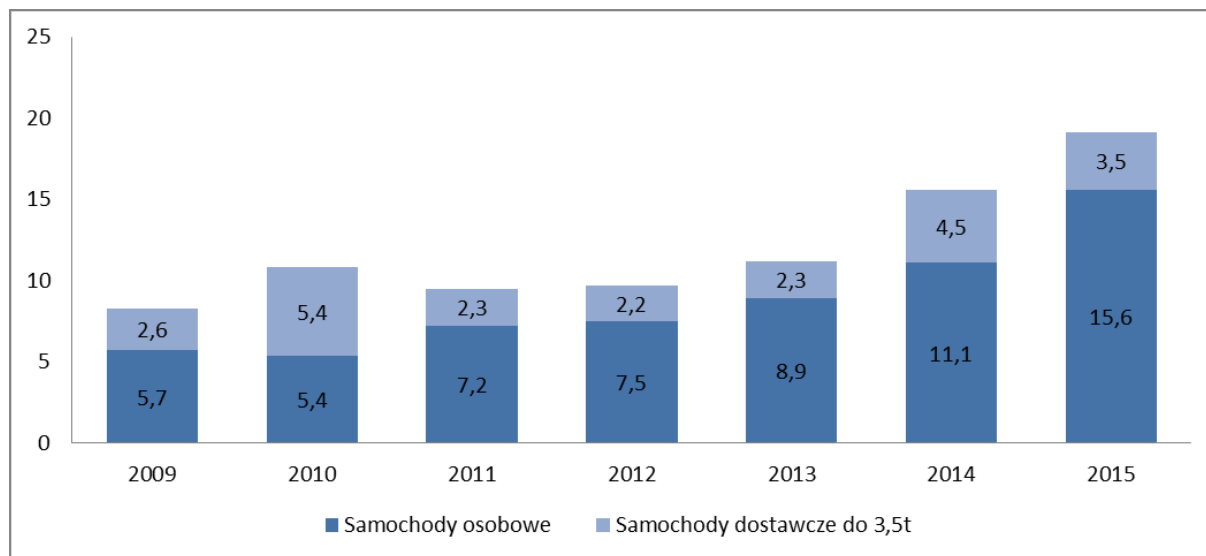




Według danych Związku Polskiego Leasingu¹ w 2015 roku w Polsce sfinansowano leasingiem 153 151 samochodów osobowych i 34 908 samochodów dostawczych do 3,5 t, co w stosunku do wyników z 2014 roku stanowi odpowiednio wzrost o 32,5% i spadek o -13,1%. Wartość samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t przekazanych w leasing w 2015 roku w odniesieniu do całego rynku szacuje się na łączną wartość 18,7 mld zł, co stanowi wzrost o 19,6% w porównaniu do 2014 roku, kiedy to wartość ta wyniosła 15,6 mld zł. W 2015 roku znacząco wzrosła wartość samochodów osobowych oddanych w leasing z 11,1 mld zł w 2014 roku do poziomu 15,2 mld zł, tj. o 36,7%.

Na wykresach poniżej przedstawiono wartość i liczbę leasingowanych samochodów osobowych oraz dostawczych do 3,5t w latach 2008 - 2015.

Szacunkowa wartość netto samochodów osobowych i dostawczych przekazanych w leasing w mld zł



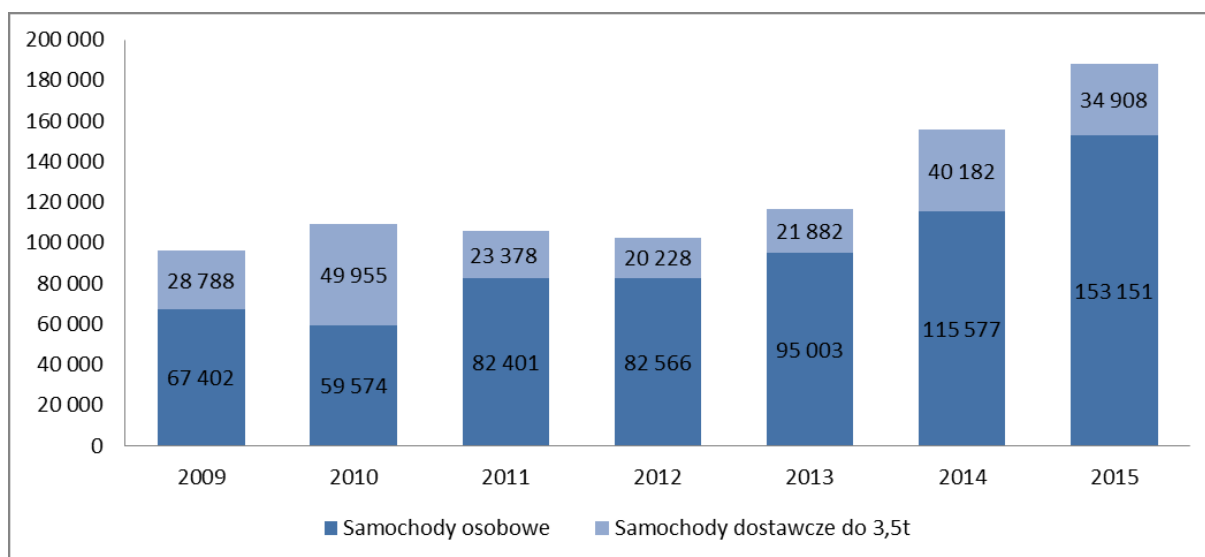
Źródło: Związek Polskiego Leasingu.

¹ Dane Związku Polskiego Leasingu dotyczą jedynie podmiotów zrzeszonych i w związku z tym wybrane dane są doszacowane dla całości rynku.





Liczba samochodów osobowych i dostawczych przekazanych w leasing



Źródło: Związek Polskiego Leasingu.

9.2 Opis rynku usług CFM w Polsce

Rynek usług CFM obejmuje cztery następujące linie produktowe²:

- **FSL**, w ramach którego zawierana jest umowa długoterminowego leasingu operacyjnego, umowa najmu lub dzierżawy (na okres przynajmniej 24 miesięcy) wraz z przynajmniej trzema usługami pozafinansowymi (w tym zawsze usługą serwisu mechanicznego). W przypadku usług FSL ryzyko dotyczące spadku wartości rezydualnej pojazdów jest po stronie podmiotu finansującego.
- **semi-FSL**, w ramach którego zawierana jest umowa długoterminowego leasingu operacyjnego, najmu, dzierżawy lub leasingu finansowego (na okres przynajmniej 24 miesięcy) wraz z przynajmniej dwiema dowolnymi usługami pozafinansowymi.
- **FM**, w ramach którego oferuje się usługi związane z zarządzaniem flotą pojazdów, których właścicielem jest klient. W ramach opisywanego produktu nie zapewnia się finansowania nabycia pojazdów w jakiegokolwiek formie przez podmiot zarządzający flotą. Umowa zawierana jest na minimum sześć miesięcy.
- **najem**, w ramach którego następuje przekazanie pojazdu do użytkowania na okres od sześciu do 24 miesięcy wraz ze świadczeniem wybranych usług pozafinansowych.

Do podstawowych usług pozafinansowych oferowanych w ramach każdej linii produktowej należą: serwis mechaniczny i blacharsko-lakierniczy, udostępnienie samochodu zastępczego na wypadek awarii lub na okres naprawy, ubezpieczenie autocasco (AC), zarządzanie likwidacją szkód, karty paliwowe, sezonowa wymiana i logistyka opon.

Struktura poszczególnych linii produktowych w ramach sektora zarządzania flotami samochodowymi na koniec 2015 roku wskazuje na to, że usługi FSL były najbardziej popularnym rodzajem usług CFM w Polsce. Zgodnie z danymi Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu (PZWLP) oraz danymi Masterlease udział usług FSL w rynku usług CFM w Polsce w 2015 roku wyniósł 70,1%. Usługi FSL cieszyły się również największą popularnością wśród

² Opisy poszczególnych linii produktowych zostały przedstawione zgodnie z definicjami używanymi przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu w raportach dotyczących rynku CFM w Polsce.

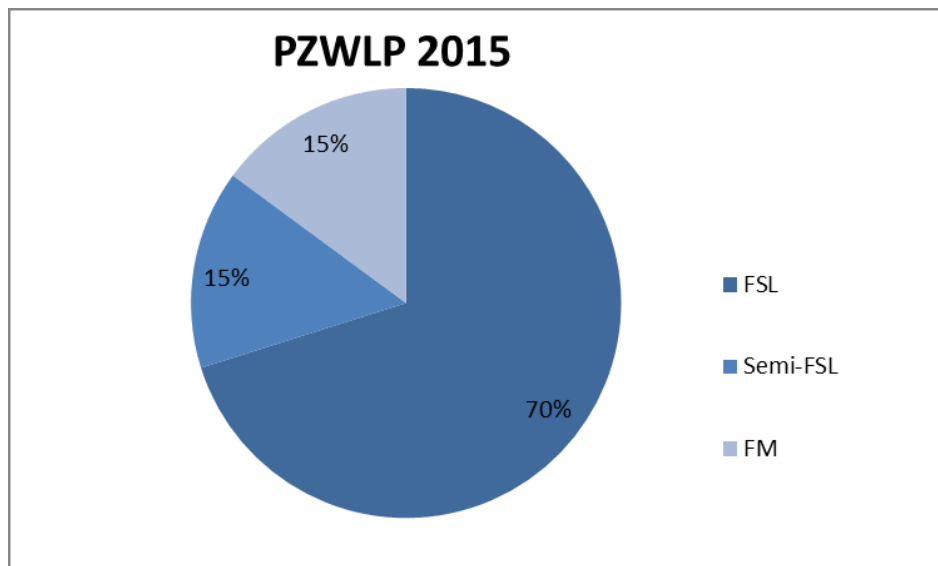


usług CFM w latach 2012-2014 (udział procentowy usług FSL w rynku usług CFM wyniósł w tych latach, odpowiednio, 78%, 76% i 74%) (źródło: PZWLP).

W 2015 roku liczba pojazdów objętych usługami FSL wzrosła o 15,7% w stosunku do wyniku na koniec 2014 roku.

Zestawienie poniżej przedstawia udział procentowy poszczególnych usług CFM na koniec grudnia 2015 roku w całym rynku CFM – zgodnie z danymi PZWLP.

Udział procentowy poszczególnych usług na koniec grudnia 2015 roku.



Źródło: PZWLP.

W ostatnich latach łączna liczba samochodów objętych usługami CFM w Polsce systematycznie rośnie. Liczba ta wzrosła z 90 901 pojazdów na dzień 31 grudnia 2009 roku do 171 590 na dzień 31 grudnia 2015 roku, czyli o blisko 89%.

Polskie przedsiębiorstwa coraz częściej korzystają z usług CFM z uwagi na szereg korzyści płynących z outsourcingu usług zarządzania flotą samochodową, w tym redukcję kosztów związanych z zakupem i administrowaniem flotą, przewidywalność kosztów utrzymania floty oraz dostęp do kompleksowych usług CFM.

Koszty leasingu zwykle nie wpływają na zdolność kredytową klientów i pozwalają uniknąć początkowego wydatku związanego z opłatą wstępną. W odróżnieniu od kredytu bankowego pozyskanie finansowania na zakup samochodu w drodze leasingu jest łatwiejsze z uwagi na mniej restrykcyjne wymogi finansowe i uproszczone procedury.

Różnorodność usług CFM pozwala na elastyczne dostosowanie zakresu świadczonych usług do indywidualnych potrzeb klientów. Z kolei kompleksowość świadczonych usług CFM pozwala przedsiębiorstwom na bardziej efektywne zarządzanie ryzykiem związanym z bieżącą eksploatacją samochodów, w tym na optymalizację kosztów serwisowych oraz kosztów związanych z likwidowaniem szkód.

Usługi CFM w Polsce cieszą się dużą popularnością wśród podmiotów należących do międzynarodowych grup kapitałowych, które poszerzają obszar swojej działalności w Europie o Polskę. Podmioty te mają jednolite zasady dotyczące zarządzania flotą wewnątrz grupy kapitałowej, co oznacza, że podmioty wykorzystujące usługi zarządzania flotą samochodową w innych krajach często automatycznie szukają podobnych rozwiązań w chwili wejścia na polski rynek. Również duże polskie spółki dysponujące rozbudowaną flotą, chcąc zmniejszyć koszty



administrowania flotami samochodowymi, wybierają usługi finansowania połączone z kompleksowym pakietem obsługi serwisowej i administrowaniem flotą.

Spółki z Grupy PCM nie są uzależnione od żadnego z dostawców lub odbiorców produktów lub usług.

10. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności emitenta

W dniu 24 marca 2015 Zarząd Grupy powziął informację o obustronnym podpisaniu w dniu 20 marca 2015 roku aneksu nr 12 do umowy kredytowej do kwoty 693.500.000,00 PLN z dnia 14 marca 2012 roku („Umowa”).

Stronami Umowy są Spółka, jej jednostki zależne, tj. Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku i MASTERLEASE Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (dalej jako „Poręczyciele”) oraz Ing Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach, Bank Zachodni WBK S.A. z siedzibą we Wrocławiu i Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej łącznie jako „Kredytodawcy”).

Przedmiotem aneksu do Umowy była zmiana definicji „Dozwolonych Świadczeń” poprzez wykreślenie z niej fragmentu dotyczącego ograniczenia w zakresie wypłaty dywidendy przez Emitenta, w którym określona została maksymalna wysokość dywidendy możliwej do wypłacenia przez Prime Car Management S.A. na poziomie nie przekraczającym 75% zysku osiągniętego w poprzedzającym roku obrotowym.

Z tytułu powyższego zdarzenia, 24 marca 2015 Spółka opublikowała raport nr 7/2015 - Aneks do umowy znaczącej.

W dniu 24 kwietnia 2015 Zarząd Grupy powziął informację o obustronnym podpisaniu w dniu 24 marca 2015 roku aneksu nr 14 do umowy kredytowej do kwoty 693.500.000,00 PLN z dnia 14 marca 2012 roku („Umowa”).

Stronami Umowy są Spółka, jej jednostki zależne, tj. Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku i MASTERLEASE Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (dalej jako „Poręczyciele”) oraz Ing Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach, Bank Zachodni WBK S.A. z siedzibą we Wrocławiu i Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej łącznie jako „Kredytodawcy”).

Przedmiotem aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z 693.500.000,00 PLN do kwoty 793.500.000,00 PLN, tj. o kwotę 100.000.000,00 PLN, oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.040.250.000,00 PLN do kwoty 1.190.250.000,00 PLN.

Pozostałe zapisy Umowy nie odbiegły w sposób znaczący od zapisów typowych dla tego rodzaju umów kredytowych.

W związku z zawarciem aneksu nr 14 do umowy kredytowej z dnia 14 marca 2012 roku i wynikającą z niej zmianą najwyższej sumy zabezpieczenia, zmianie uległa maksymalna kwota poręczenia udzielonego Spółce przez Poręczycieli z kwoty 1.040.250.000,00 PLN do kwoty 1.190.250.000,00 PLN. Poręczenie zostało udzielone do dnia 31 marca 2023 roku. Pozostałe warunki poręczenia nie uległy zmianie.

Z tytułu powyższego zdarzenia, 24 marca 2015 roku Spółka opublikowała raport nr 26/2015 - Aneks do umowy znaczącej.

W dniu 14 września Zarząd Grupy powziął informację o obustronnym podpisaniu w dniu 14 września 2015 roku umowy kredytu nr 809721803/218/2015 o linię wielocelową („Umowa”).

Stronami Umowy są Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („Kredytobiorca”, jednostka zależna Spółki) oraz Bank BPH S.A. z siedzibą w Gdańsku („Kredytodawca”).

Przedmiotem Umowy jest udzielenie kredytu w kwocie 50.000.000,00 PLN z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności w tym finansowanie i refinansowanie umów leasingu.

Zabezpieczenie Umowy stanowią między innymi: poręczenie udzielone przez Prime Car Management S.A. do kwoty 75.000.000,00 PLN, przelew wierzytelności przysługujących Masterlease Sp. z o.o. z tytułu umów leasingu i najmu pojazdów na rzecz Kredytodawcy oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów do łącznej kwoty 75.000.000,00 PLN.

Umowa kredytu została zawarta na okres od 14 września 2015 roku do 14 września 2020 roku.

Zapisy Umowy nie odbiegają w sposób znaczący od zapisów typowych dla tego rodzaju umów kredytowych.

W związku z zawarciem Umowy zawarta została jednocześnie „Umowa poręczenia cywilnego za spłatę istniejącej wierzytelności („poręczenie”)”.





Stronami umowy poręczenia są Prime Car Management S.A. („Poręczyciel”, podmiot dominujący względem kredytobiorcy) oraz Bank BPH S.A. („Bank”).

Zgodnie z umową poręczenia Poręczyciel poddaje się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe maksymalnie do kwoty 75.000.000,00 PLN w terminie do 31 lipca 2016 roku.

Poręczenie udzielono na warunkach rynkowych za odpowiednim wynagrodzeniem. Nie określono innych warunków finansowych poręczenia.

Zapisy Umowy poręczenia nie odbiegają w sposób znaczący od zapisów typowych dla tego rodzaju umów.

Z tytułu powyższego zdarzenia, 14 września 2015 Spółka opublikowała raport nr 47/2015 - Podpisanie umowy znaczącej przez podmiot zależny od Spółki.

W dniu 27 listopada 2015 Zarząd Grupy informował, że nawiązaniu do raportu bieżącego z dnia 24 kwietnia w okresie od publikacji ostatniego raportu bieżącego ws. umowy kredytowej z dnia 14 marca 2012 roku („Umowa”), w związku z kolejno zawartymi aneksami do Umowy, jej wartość wynosi 880.000.000,00 PLN.

Aneksiem o największej wartości jest Aneks nr 17 zawarty w dniu 27 listopada 2015 roku („Aneks”) pomiędzy Spółką, jako kredytobiorcą, jej jednostkami zależnymi, tj. Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku i Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („Poręczyciele”) oraz Ing Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach, Bank Zachodni WBK S.A. z siedzibą we Wrocławiu i Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie („Kredytodawcy”).

Przedmiotem Aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z kwoty 842.500.000,00 PLN do kwoty 880.000.000 PLN, tj. o kwotę 37.500.000,00 PLN oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.263.750.000,00 PLN do kwoty 1.320.000.000,00 PLN.

Ponadto na podstawie Aneksu, zmianie uległa maksymalna kwota poręczenia udzielonego Spółce przez Poręczycieli do kwoty 1.320.000.000 PLN. Poręczenie zostało udzielone do dnia 31 marca 2023 roku. Pozostałe warunki poręczenia nie uległy zmianie.

Pozostałe zapisy Aneksu nie odbiegały w sposób znaczący od zapisów typowych dla tego rodzaju aneksów do umów kredytowych.

Z tytułu powyższego zdarzenia, 27 listopada 2015 roku Spółka opublikowała raport nr 55/2015 - Aneks do umowy kredytowej Prime Car Management S.A

W dniu 22 grudnia 2015 Zarząd Grupy informował, iż w okresie od publikacji ostatniego raportu bieżącego (raport 55/2015 z dnia 27 listopada 2015 roku) w sprawie aneksu do umowy kredytowej z dnia 14 marca 2012 roku („Umowa”), w związku z zawarciem w dniu dzisiejszym kolejnego aneksu, aktualna wartość Umowy wynosi 930.000.000,00 PLN.

Ww. Aneks nr 18 („Aneks”) zawarty został pomiędzy Spółką, jako kredytobiorcą, jej jednostkami zależnymi, tj. Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku i MASTERLEASE Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („Poręczyciele”) oraz Ing Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach, Bank Zachodni WBK S.A. z siedzibą we Wrocławiu i Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie („Kredytodawcy”).

Przedmiotem Aneksu do Umowy jest podwyższenie łącznej kwoty kredytów z kwoty 880.000.000,00 PLN do kwoty 930.000.000,00 PLN, tj. o kwotę 50.000.000,00 PLN oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.320.000,00 PLN do kwoty 1.395.000.000,00 PLN.

Ponadto na podstawie Aneksu, zmianie uległa maksymalna kwota poręczenia udzielonego Spółce przez Poręczycieli do kwoty 1.395.000.000,00 PLN. Poręczenie zostało udzielone do dnia 31 marca 2023 roku. Pozostałe warunki poręczenia nie uległy zmianie.

Pozostałe zapisy Aneksu nie odbiegały w sposób znaczący od zapisów typowych dla tego rodzaju aneksów do umów kredytowych.

Z tytułu powyższego zdarzenia, 22 grudnia 2015 Spółka opublikowała raport nr 56/2015 - Aneks do umowy kredytowej Prime Car Management S.A

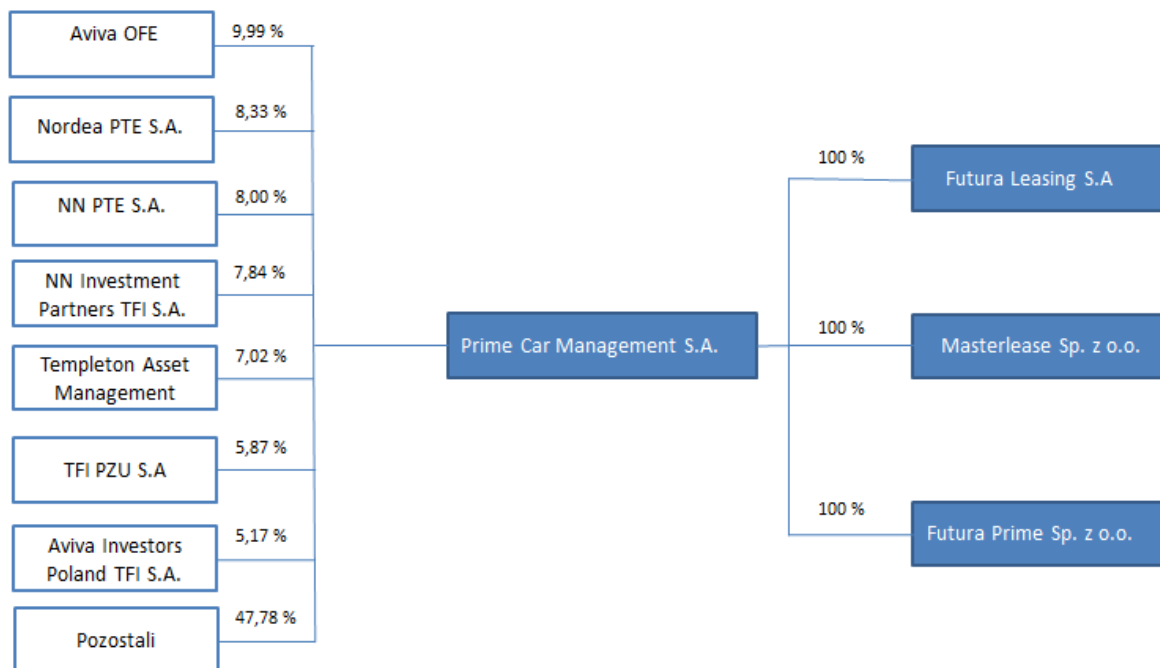


11. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych emitenta z innymi podmiotami oraz określenie jego głównych inwestycji krajowych i zagranicznych

Grupę tworzy Emitent oraz trzy podmioty zależne bezpośrednio lub pośrednio od Spółki.

Głównym przedmiotem działalności Grupy jest działalność związana z leasingiem finansowym i operacyjnym, wynajmem i dzierżawą pojazdów, a także świadczeniem usług CFM.

Poniższy schemat przedstawia strukturę korporacyjną Grupy na dzień 31 grudnia 2015 roku:



Emitent ani żadna ze Spółek Zależnych nie posiada akcji ani udziałów w innych przedsiębiorstwach.

12. Informacje o istotnych transakcjach zawartych przez emitenta lub jednostkę od niego zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe

W grupie kapitałowej Emitenta nie występują istotne transakcje z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

13. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 20 marca 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 12 do umowy kredytowej do kwoty 693.500.000,00 PLN z dnia 14 marca 2012 roku („Umowa”). Stronami Umowy są Spółka, jej jednostki zależne, tj. Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku i Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku oraz ING Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach, Bank Zachodni WBK S.A. z siedzibą we Wrocławiu i Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. z siedzibą w Warszawie („Kredytodawcy”). Przedmiotem aneksu do Umowy była zmiana definicji „Dozwolonych Świadczeń” poprzez wykreślenie z niej fragmentu dotyczącego ograniczenia w zakresie wypłaty dywidendy przez Emitenta, w którym określona została maksymalna wysokość dywidendy możliwej do wypłacenia przez Prime Car Management S.A. na poziomie nie przekraczającym 75% zysku osiągniętego w poprzedzającym roku obrotowym.





W dniu 31 marca 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 13 do Umowy. Przedmiotem aneksu do Umowy była zmiana definicji „Ostateczny Dzień Spłaty”. Tym samym dostępność linii kredytowych została przedłużona o 1 rok.

W dniu 24 kwietnia 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 14 do Umowy. Przedmiotem aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z 693.500.000,00 PLN do kwoty 793.500.000,00 PLN, tj. o kwotę 100.000.000,00 PLN, oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.040.250.000,00 PLN do kwoty 1.190.250.000,00 PLN.

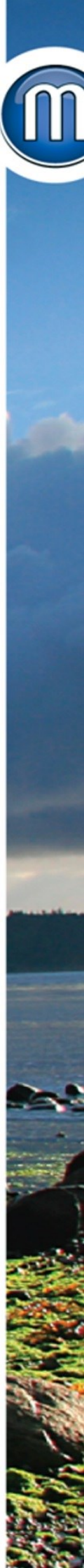
W dniu 27 sierpnia 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 15 do Umowy. Przedmiotem aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z 793.500.000,00 PLN do kwoty 817.500.000,00 PLN, tj. o kwotę 24.000.000,00 PLN, oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.190.250.000,00 PLN do kwoty 1.226.250.000,00 PLN.

W dniu 29 października 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 16 do Umowy. Przedmiotem aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z 817.500.000,00 PLN do kwoty 842.500.000,00 PLN, tj. o kwotę 25.000.000,00 PLN, oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.226.250.000,00 PLN do kwoty 1.263.750.000,00 PLN.

W dniu 27 listopada 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 17 do Umowy. Przedmiotem Aneksu do Umowy było podwyższenie łącznej kwoty kredytów z kwoty 842.500.000,00 PLN do kwoty 880.000.000 PLN, tj. o kwotę 37.500.000,00 PLN oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.263.750.000,00 PLN do kwoty 1.320.000.000,00 PLN. Ponadto na podstawie Aneksu, zmianie uległa maksymalna kwota poręczenia udzielonego Spółce przez Poręczycieli do kwoty 1.320.000.000 PLN. Poręczenie zostało udzielone do dnia 31 marca 2023 roku. Pozostałe warunki poręczenia nie uległy zmianie.

W dniu 22 grudnia 2015 roku Prime Car Management S.A. („Spółka”) zawarła aneks nr 18 do Umowy. Przedmiotem Aneksu do Umowy jest podwyższenie łącznej kwoty kredytów z kwoty 880.000.000,00 PLN do kwoty 930.000.000,00 PLN, tj. o kwotę 50.000.000,00 PLN oraz związanego z tym proporcjonalnego podwyższenia najwyższej sumy zabezpieczenia (na które składają się m.in. oświadczenia Spółki i Poręczycieli o poddaniu się egzekucji w trybie art. 97 ustawy Prawo bankowe oraz zastaw rejestrowy na zbiorze pojazdów) z kwoty 1.320.000,00 PLN do kwoty 1.395.000.000,00 PLN. Ponadto na podstawie Aneksu, zmianie uległa maksymalna kwota poręczenia udzielonego Spółce przez Poręczycieli do kwoty 1.395.000.000,00 PLN. Poręczenie zostało udzielone do dnia 31 marca 2023 roku. Pozostałe warunki poręczenia nie uległy zmianie.

W dniu 10 kwietnia 2015 roku została podpisana umowa kredytu nr FKO-PLN-ZOKK1-15-000005 o kredyt obrotowy nieodnawialny pomiędzy Powszechną Kasą Oszczędności Bankiem Polskim S.A. z siedzibą w





Warszawie, a Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Na podstawie w/w umowy Bank udzielił Spółce kredyt w wysokości 19.400.000zł. Kredyt został udzielony na okres od dnia 10 kwietnia 2015 roku do 31 grudnia 2019 roku.

W dniu 14 września 2015 roku została podpisana umowa kredytu nr 809721803/218/2015 o linię wielocelową pomiędzy Bankiem BPH S.A. z siedzibą w Gdańsku, a Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Na podstawie w/w umowy Bank udzielił Spółce kredyt w wysokości 50.000.000 PLN. Kredyt został udzielony na okres od dnia 14 września 2015 roku do 14 września 2020 roku.

W 2015 roku nie zostały wypowiedziane żadne umowy kredytów i pożyczek udzielonych emitentowi i jego spółkom zależnym.

14. Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach

Pożyczki od podmiotów zależnych dla Emitenta

Na podstawie umowy pożyczki z dnia 29 kwietnia 2015 roku Emitent otrzymał pożyczkę od podmiotu zależnego Masterlease Sp. z o.o. w kwocie 19.300.000,00 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 4,03% w skali roku. Data zapadalności pożyczki przypadała na dzień 31 grudnia 2015 roku i w tym terminie nastąpiła całkowita spłata pożyczki.

Pożyczki dla podmiotów zależnych od Emitenta

Na podstawie umowy pożyczki z dnia 7 stycznia 2015 roku, Emitent udzielił pożyczki spółce zależnej Futura Leasing S.A. w kwocie 14.000.000 mln zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 4,48% w skali roku. Data zapadalności pożyczki przypada na dzień 31 stycznia 2017 roku.

Ponadto, umowa pożyczki z dnia 31 grudnia 2012 roku do kwoty 30.000.000,00 zł, którą Emitent zawarł ze spółką zależną Futura Leasing S.A., z pierwotnym terminem spłaty na ustalonym na 31 grudnia 2016 roku, została całkowicie spłacona przez Futura Leasing S.A. w styczniu 2015 roku.

Pożyczki między spółkami Grupy Masterlease

Spółka Futura Prime Sp. z o.o. na podstawie umowy z 27 maja 2013 roku udzieliła pożyczki spółce Masterlease Sp. z o.o. w kwocie 8.500.000,00zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 5,5% w skali roku. Pierwotna data zapadalności pożyczki przypadająca na dzień 31 grudnia 2014 roku, została zmieniona na 31 grudnia 2015 roku. Jednakże w styczniu 2015 roku Masterlease Sp. z o.o. spłaciła całość udzielonej pożyczki.

Spółka Futura Prime Sp. z o.o. na podstawie umowy z 26 września 2013 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 10.500.000,00zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 5,2% w skali roku. Pierwotna data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 grudnia 2015 roku. Jednakże w grudniu 2014 roku Futura Leasing Sp. z o.o. spłaciła całość udzielonej pożyczki.

Spółka Futura Prime Sp. z o.o. na podstawie umowy z 7 stycznia 2015 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 11.400.000,00zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 4,48% w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 stycznia 2017 roku.

Spółka Futura Prime Sp. z o.o. zawarła umowę pożyczki z Futura Leasing S.A. do kwoty 20.000.000,00 zł. Na podstawie tej umowy w dniu 29 listopada 2013 roku udzieliła transzy pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 4.500.000,00zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 5,0% w skali roku. Pierwotna data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 grudnia 2015 roku. Jednakże w kwietniu 2014 roku Futura Leasing Sp. z o.o. spłaciła całość udzielonej pożyczki.





15. Informacje o udzielonych i otrzymanych w danym roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach

Na dzień 31 grudnia 2015 roku emitent udzielił poręczenia spłaty kredytów dla spółki Masterlease Sp. z o.o.

Kwota 100.600.000,00 mln zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Masterlease sp. z o.o. w Banku PKO S.A. Kwota 75.000.000,00 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Masterlease sp. z o.o. w Banku BPH S.A.

Według umowy poręczenia Prime Car Management S.A. gwarantuje spłatę pełnej wysokości zadłużenia spółki Masterlease sp. z o.o. z tytułu zobowiązań kredytowych. Kwota ta w przyszłości może się różnić od kwoty zobowiązania warunkowego wykazanego w niniejszej notcie. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość zaciągniętych przez Masterlease Sp. z o.o. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 44.371.416,16 zł (na dzień 31 grudnia 2014 roku 33.301.315,00 zł). Oszacowana przez Spółkę wartość godziwa udzielonych gwarancji na dzień 31 grudnia 2015 roku wynosi 941.051,59 zł (na dzień 31 grudnia 2014 roku 652.272,51 zł).

Na dzień 31 grudnia 2015 roku Futura Leasing S.A. udzieliła poręczenia spłaty kredytów dla emitenta.

Kwota 1.395.000 000,00 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management S.A. w Konsorcjum banków ING, PKO BP S.A., BZWBK.

Według umowy poręczenia Futura Leasing S.A. gwarantuje spłatę pełnej wysokości zadłużenia spółki Prime Car Management S.A. z tytułu zobowiązań kredytowych. Kwota ta w przyszłości może się różnić od kwoty zobowiązania warunkowego wykazanego w niniejszej notcie. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość zaciągniętych przez Prime Car Management S.A. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 838.208.956,86 zł. (na dzień 31 grudnia 2014 roku 577.850.270,09 zł). Oszacowana przez Futura Leasing S.A. wartość godziwa udzielonej gwarancji wynosi 17.086.455,86 zł (na dzień 31 grudnia 2014 roku 11.054.875,56 zł).

Na dzień 31 grudnia 2015 roku Masterlease sp. z o.o. udzieliła poręczenia spłaty kredytów dla emitenta.

Kwota 1.395.000.000,00 mln zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management S.A. w Konsorcjum banków ING, PKO BP, BZWBK.

Według umowy poręczenia Masterlease Sp. z o.o. gwarantuje spłatę pełnej wysokości zadłużenia spółki Prime Car Management S.A. z tytułu zobowiązań kredytowych. Kwota ta w przyszłości może się różnić od kwoty zobowiązania warunkowego wykazanego w niniejszej notcie. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość zaciągniętych przez Prime Car Management S.A. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 838.208.956,86 zł (na dzień 31 grudnia 2014 577.850.270,09zł). Oszacowana przez Masterlease sp. z o.o. wartość godziwa udzielonej gwarancji wynosi 17.086.455,86 zł (na dzień 31 grudnia 2014 roku 11.054.875,56zł).

Poza wyżej wymienionymi, emitent nie otrzymał i nie udzielił innych poręczeń i gwarancji.





16. Opis wykorzystania wpływów z emisji papierów wartościowych

W 2015 roku nie miała miejsca emisja papierów wartościowych przez Spółki z Grupy.

17. Objasnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi wykazanymi w raporcie rocznym a wcześniej publikowanymi prognozami wyników na dany rok

Grupa Masterlease nie publikowała prognoz wyników finansowych dotyczących 2015 roku.

18. Ocena zarządzania zasobami finansowymi

Do głównych instrumentów finansowych, z których korzysta Grupa Kapitałowa Emitenta, należą kredyty bankowe, środki pieniężne i lokaty krótkoterminowe. Głównym celem tych instrumentów finansowych jest pozyskanie środków finansowych na działalność Grupy. Grupa posiada też inne instrumenty finansowe, takie jak należności i zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz należności leasingowe, które powstają bezpośrednio w toku prowadzonej przez nią działalności.

Zasadą stosowaną przez Grupę obecnie i przez cały okres objęty sprawozdaniem jest nieprowadzenie obrotu instrumentami finansowymi.

Główne rodzaje ryzyka wynikającego z instrumentów finansowych Grupy obejmują ryzyko stopy procentowej, ryzyko związane z płynnością oraz ryzyko kredytowe. Zarząd weryfikuje i uzgadnia zasady zarządzania każdym z tych rodzajów ryzyka. Grupa monitoruje również ryzyko cen rynkowych dotyczące wszystkich posiadanych przez nią instrumentów finansowych.

Grupa monitoruje ryzyko płynności przy pomocy opracowanego wewnętrznie narzędzia do zarządzania płynnością. Narzędzie to uwzględnia terminy wymagalności zobowiązań, zapotrzebowanie na środki inwestycyjne jak i zapadalność aktywów finansowych (należności, pozostałych aktywów finansowych) oraz prognozowane przepływy pieniężne z działalności operacyjnej.

Planowane wpływy z aktywów przewyższają planowane wydatki związane z obsługą zobowiązań emitenta i spółek grupy kapitałowej.

Zarząd jednostki dominującej pozytywnie ocenia zdolność wywiązywania się przez Grupę z zaciągniętych zobowiązań.

19. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

W 2015 roku nakłady kapitałowe Grupy wyniosły 710,0 mln zł i dotyczyły głównie nakładów na nabycie aktywów przeznaczonych do umów leasingu finansowego, które wyniosły 446,5 mln zł, oraz nabycie środków trwałych, które wyniosły 263,5 mln zł i obejmowały głównie pojazdy oddawane przez Grupę w leasing operacyjny.

19.1 Planowane nakłady kapitałowe

Grupa nie posiada wiążących zobowiązań dotyczących poniesienia przez Grupę nakładów kapitałowych. Głównym elementem nakładów kapitałowych Grupy są nakłady na nabycie pojazdów oddawanych przez Grupę w leasing, w odniesieniu do których Grupa nie podejmuje zobowiązań poprzedzających ich nabycie. Grupa nie posiada długoterminowych inwestycji (takich jak długoterminowe inwestycje np. w obiekty budowlane lub przemysłowe), których wartość (tj. wartość nakładów kapitałowych niezbędnych do ich przeprowadzenia) można określić według stanu na konkretną datę. Planowane nakłady kapitałowe Grupy w 2015 roku będą się koncentrowały głównie na nabyciu aktywów przeznaczonych do umów leasingu finansowego oraz nabyciu środków trwałych przeznaczonych do umów leasingu operacyjnego.

Grupa zamierza finansować swoje przyszłe nakłady kapitałowe własnymi środkami i środkami uzyskanymi od podmiotów trzecich, takimi jak kredyty bankowe. Grupa planuje finansować przyszłe nakłady kapitałowe



szacunkowo w 40% z kapitałów własnych, natomiast w 60% ze środków pozyskanych od podmiotów trzecich. Planowane nakłady kapitałowe będą prowadzone w Polsce.

Nakłady kapitałowe Grupy były i będą lokowane w Spółce Emitenta oraz w Spółkach Zależnych w zależności od podejmowanych na bieżąco decyzji biznesowych.

20. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik z działalności za rok obrotowy

1. Wyjaśnienie istotnych zmian w okresach sprawozdawczych

- a) Wzrost zobowiązań z tytułu dostaw i usług z poziomu 29.556.043 zł na dzień 31 grudnia 2014 roku do poziomu 35.086.443 zł na dzień 31 grudnia 2015 roku spowodowany był wzrostem zobowiązań z tytułu zakupów przedmiotów leasingu dokonanych w grudniu 2015 roku.
- b) Wzrost pozostałych aktywów z poziomu 54.543.236 zł na dzień 31 grudnia 2014 roku do poziomu 62.242.442 zł na dzień 31 grudnia 2015 roku spowodowany był przede wszystkim wzrostem kosztów ubezpieczeń rozliczanych w czasie jako efekt większego udziału polis wkalkulowywanych w raty w stosunku do ogółu aktywnych polis.
- c) Wzrost należności z tytułu leasingu finansowego z 452.974.744 zł na dzień 31 grudnia 2014 roku do poziomu 623.675.455 zł na dzień 31 grudnia 2015 roku spowodowany był zwiększoną istotnie akwizycją umów leasingu finansowego w 2015 roku.
- d) Wzrost środków trwałych, a w szczególności aktywów z tytułu leasingu operacyjnego, z 520.305.826 zł na dzień 31 grudnia 2014 roku do poziomu 571.087.545 zł na dzień 31 grudnia 2015 roku spowodowany był zwiększoną istotnie akwizycją umów leasingu operacyjnego w 2015 roku.
- e) Wzrost zobowiązań z tytułu Obligacji, pożyczek i kredytów i innych zobowiązań finansowych z 618.857.402 zł na dzień 31 grudnia 2014 roku do poziomu 882.580.373 zł na dzień 31 grudnia 2015 roku spowodowany był uruchomieniem kolejnych transz kredytów na sfinansowanie zwiększonej akwizycji umów leasingu w 2015 roku oraz wypłatą dywidendy za rok 2014.

2. Zmiany umów kredytowych

Z uwagi na wartość transakcji nowe umowy kredytowe oraz zmiany istniejących umów kredytowych mają istotny wpływ na wyniki finansowe Grupy. Szczegółowy opis zmian w umowach kredytowych Grupy przedstawiony został w pkt. 13 niniejszego sprawozdania.

22. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem emitenta i jego grupą kapitałową

Dnia 19 października 2015 roku Naczelnik Pomorskiego Urzędu Skarbowego w Gdańsku dokonał rejestracji umowy o utworzeniu podatkowej grupy kapitałowej, w skład której wchodzi Emitent oraz następujące spółki zależne: Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o.

W celu utworzenia Podatkowej Grupy Kapitałowej oraz spełnienia warunków formalnych niezbędnych do jej rejestracji Emitent dokonał zmiany porządkowej w zakresie struktury własnościowej w spółkach grupy kapitałowej Prime Car Management, polegającej na sprzedaży 100.000 _słownie: sto tysięcy_ udziałów w Masterlease sp. z o.o. posiadanych przez Futura Leasing S.A. _100 % udziałów posiadanych przez Futura Leasing S.A. stanowiących 63,25 % w kapitale zakładowym i głosach Masterlease sp. z o.o._ na rzecz Emitenta za kwotę 27 mln zł. Tym samym Emitent stał się bezpośrednim posiadaczem łącznie 100% udziałów w Masterlease sp. z o.o.

Emitent poinformował o ww. zdarzeniach w raporcie bieżącym nr 50/2015.





Poza powyższym, w roku obrotowym 2015, Prime Car Management S.A. nie wprowadzała zmian w podstawowych zasadach zarządzania Spółką dominującą i spółkami zależnymi.

23. Wszelkie umowy zawarte między emitentem a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia emitenta przez przejęcie.

W 2015 roku nie zostały zawarte takie umowy między Emitentem a osobami zarządzającymi.

24. Wynagrodzenie i warunki umów o pracę członków Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej

24.1 Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Zarządu oraz zasady zatrudnienia członków Zarządu

W tabeli poniżej przedstawiono wysokość wynagrodzenia (wynagrodzenia brutto) otrzymanego przez poszczególnych członków Zarządu od Spółki oraz Spółek Zależnych w 2015 roku.

Imię i nazwisko	Wynagrodzenie otrzymane od Spółki		Wynagrodzenie otrzymane od Spółek Zależnych	
	Wynagrodzenie podstawowe	Wynagrodzenie dodatkowe	Wynagrodzenie podstawowe	Wynagrodzenie dodatkowe
	(w tys. PLN)			
Jerzy Kobylński	64,9	48,0	649,0	487,0
Konrad Karpowicz	187,7	125,9	187,7	256,5
Jakub Kizielewicz	111,8	58,4	336,0	240,0

Źródło: Spółka.

Łączna wartość wynagrodzenia otrzymanego od Spółki oraz Spółek Zależnych przez wyżej wymienionych członków Zarządu w 2015 roku wyniosła 2.752.919 zł. Na dzień publikacji sprawozdania w Spółce nie występują świadczenia warunkowe lub odroczone przysługujące członkom Zarządu.

Spółka zawarła z członkami Zarządu umowy o pracę na czas nieokreślony. Umowy mogą zostać wypowiedziane przez Spółkę z zachowaniem: (a) w przypadku Prezesa Zarządu sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia; (b) w przypadku pozostałych członków Zarządu, trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. W przypadku rozwiązania umowy Prezesowi Zarządu przysługuje odprawa w wysokości dziewięciomiesięcznego wynagrodzenia, a pozostałym członkom Zarządu w wysokości sześciomiesięcznego wynagrodzenia, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w umowie. W odniesieniu do Jakuba Kizielewicza oraz Konrada Karpowicza w przypadku rozwiązania umowy o pracę na mocy porozumienia stron przysługuje im dodatkowa odprawa w wysokości proporcjonalnej części premii rocznej określonej w umowie o pracę.

Umowa o pracę zawarta z członkami Zarządu określa wysokość wynagrodzenia członka Zarządu, która składa się z części stałej, czyli miesięcznego wynagrodzenia określonego kwotowo, oraz części zmiennej w postaci rocznej premii uznaniowej określonej procentowo w stosunku do wynagrodzenia. Decyzję o przyznaniu premii podejmuje według własnej oceny i uznania Rada Nadzorcza Spółki. Decyzja ta jest zależna od pozytywnej oceny rocznych wyników pracy członka Zarządu.

Członkowie Zarządu korzystają z samochodów oraz telefonów służbowych wyłącznie dla celów związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych. Ponadto, członkom Zarządu przysługuje zwrot wszelkich uzasadnionych wydatków poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązków określonych w umowie.

W spółce Futura Leasing członkowie Zarządu zatrudnieni są na podstawie umów o pracę na czas nieokreślony. W przypadku rozwiązania umowy, Prezesowi Zarządu przysługuje odprawa w wysokości dziewięciomiesięcznego wynagrodzenia, a w przypadku pozostałych członków Zarządu odprawa w wysokości sześciomiesięcznego wynagrodzenia, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w umowie. W odniesieniu do Jakuba Kizielewicza oraz Konrada Karpowicza w przypadku rozwiązania umowy o pracę na mocy porozumienia stron





przysługuje im dodatkowa odprawa w wysokości proporcjonalnej części premii rocznej określonej w umowie o pracę.

Poza przypadkami wskazanymi w niniejszym punkcie, na dzień publikacji raportu nie istnieją umowy zawarte pomiędzy członkami Zarządu i Spółką lub Spółkami Zależnymi określające świadczenia wypłacane członkom Zarządu w chwili rozwiązania umowy.

24.2 Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej

W tabeli poniżej przedstawiono wysokość wynagrodzenia (wynagrodzenia brutto) otrzymanego przez poszczególnych członków Rady Nadzorczej od Spółki oraz Spółek Zależnych w 2015 roku.

Imię i nazwisko	Wynagrodzenie otrzymane od Spółki	Wynagrodzenie otrzymane od Spółek Zależnych
Emmanuel Roche	48,3	0,0
Tomasz Bieske.....	43,6	0,0
Marcin Tobor	36,2	0,0
Artur Kucharski	36,2	0,0
Artur Jędrzejewski	35,6	0,0
Raimondo Eggink	35,5	0,0
Grzegorz Waluszewski*	269,0	308,3**
Artur Gabor*	18,2	0,0
Michał Kobosko*	16,4	0,0

** Pan Grzegorz Waluszewski zasiadał w Radzie Nadzorczej do dnia 12 listopada 2015 roku (zgodnie z Raportem bieżącym nr 52/2015); pan Artur Gabor zasiadał w Radzie Nadzorczej do dnia 21 lipca 2015 roku (zgodnie z Raportem bieżącym nr 40/2015), pan Michał Kobosko zasiadał w Radzie Nadzorczej do dnia 21 lipca 2015 roku (zgodnie z Raportem bieżącym nr 39/2015)*

*** Jedynym członkiem Rady Nadzorczej, który otrzymał wynagrodzenie od Spółek Zależnych w 2015 roku był Grzegorz Waluszewski. Wynagrodzenie, jakie otrzymał od Spółek Zależnych wyniosło 308,3 tys. zł i obejmowało wyłącznie wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji przewodniczącego w radach nadzorczych Spółek z Grupy.*

Członkowie Rady Nadzorczej nie otrzymali w 2015 roku świadczeń w naturze.

Na dzień publikacji raportu w Spółkach oraz Spółkach Zależnych nie występują świadczenia warunkowe lub odroczone przysługujące członkom Rady Nadzorczej.

Na dzień publikacji raportu nie istnieją umowy zawarte pomiędzy członkami Rady Nadzorczej i Spółką lub Spółkami Zależnymi określające świadczenia wypłacane w chwili rozwiązania stosunku pracy.

25. Określenie łącznej liczby i wartości nominalnej wszystkich akcji (udziałów) emitenta oraz akcji i udziałów w jednostkach powiązanych emitenta, będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących emitenta (dla każdej osoby oddzielnie)

Zgodnie z oświadczeniem kandydata na niezależnego członka Rady Nadzorczej z dnia 9 lipca 2015 roku, członek Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A., pan Raimondo Eggink, oświadczył, że poprzez podmiot zależny posiada 1.479 akcji Emitenta.

Zgodnie z oświadczeniem członka Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A. pana Tomasza Bieske, jest on posiadaczem 2.690 akcji Emitenta, nabytych przed powołaniem w skład Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A.

Pozostali członkowie organów nie posiadają akcji Emitenta.



26. Informacje o znanych emitentowi umowach (w tym również zawartych po dniu bilansowym), w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy i obligatariuszy

Emitent nie ma wiedzy o umowach w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy i obligatariuszy.

27. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Grupa nie prowadziła w 2015 roku programu akcji pracowniczych.

28. Informacje o dacie zawarcia przez emitenta umowy z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdań finansowych oraz o jego wynagrodzeniu

W dniu 10 sierpnia 2015 roku została zawarta umowa między Emitentem a Ernst & Young Audyt Polska sp. z o.o. sp. komandytowa (dawniej, Ernst & Young Audit sp. z o.o.) o przeprowadzenie badania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego za rok 2015 oraz inne usługi poświadczające.

Rolę niezależnego biegłego rewidenta Spółki pełni Ernst & Young Audyt Polska sp. z o.o. sp. komandytowa (dawniej, Ernst & Young Audit sp. z o.o.) z siedzibą w Warszawie, (00-124 Warszawa, Rondo ONZ 1). EY nie jest w żaden sposób powiązany ze Spółką. EY jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów pod numerem ewidencyjnym 130.

EY przeprowadził badanie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz wydał opinię bez zastrzeżeń z jego badania. W imieniu EY, badanie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego przeprowadził Łukasz Szczepański (nr wpisu na listę biegłych rewidentów: 12168).

Poniższa tabela przedstawia wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych wypłacone lub należne za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku w podziale na rodzaje usług:

<i>Rodzaj usługi</i>	<i>Rok zakończony 31 grudnia 2015 roku</i>	<i>Rok zakończony 31 grudnia 2014 roku</i>
Obowiązkowe badanie rocznych jednostkowych sprawozdań finansowych	219 350	351 640
Inne usługi poświadczające	123 000	273 280
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
Pozostałe usługi	0	0
Razem	342 350	624 920





29. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu, w tym z punktu widzenia płynności grupy kapitałowej emitenta

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej

	Stan na dzień 31 grudnia (tys. PLN)		Zmiana		Udział w sumie bilansowej (%)	
	2015	2014	tys. PLN	%	2015	2014
AKTYWA						
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	6 822	12 760	(5 938)	(46,5)%	0,5%	1,1%
Pochodne instrumenty finansowe	0	0	0	0	0,0%	0,0%
Należności z tytułu leasingu finansowego	623 675	452 975	170 701	37,7 %	44,0%	38,7%
Pozostałe należności, w tym:	62 130	54 838	7 292	13,3 %	4,4%	4,7%
-należności z tytułu bieżącego podatku dochodowego	0	540	(540)	(100,0)%	0,0%	0,0%
Zapasy	39 063	32 639	6 425	19,7 %	2,8%	2,8%
Wartości niematerialne	209	175	34	19,4 %	0,0%	0,0%
Rzeczowe aktywa trwałe, w tym	580 001	526 082	53 919	10,2 %	40,9%	44,9%
Rzeczowe aktywa trwałe	571 088	520 306	50 782	9,8 %	40,3%	44,4%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	39 911	34 142	5 770	16,9 %	2,8%	2,9%
Pozostałe aktywa	62 242	54 543	7 699	14,1 %	4,4%	4,7%
Rozliczenia międzyokresowe czynne	3 027	2 963	63	2,1 %	0,2%	0,3%
Aktywa razem	1 417 081	1 171 116	245 965	21,0 %	100,0%	100,0%
Zobowiązania						
Obligacje, pożyczki, kredyty i inne zobowiązania finansowe	882 580	618 857	263 723	42,6 %	62,2%	53,4%
Pochodne instrumenty finansowe	53	114	(60)	100,0 %	0,0%	0,0%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	35 086	29 556	5 530	18,7 %	2,5%	2,6%
Pozostałe zobowiązania, w tym:	2 636	3 599	(963)	(26,8)%	0,2%	0,3%
- zobowiązania z tytułu bieżącego podatku dochodowego	1 032	1 260	(228)	(18,1)%	0,1%	0,1%



	Stan na dzień 31 grudnia (tys. PLN)		Zmiana		Udział w sumie bilansowej (%)	
	2015	2014	tys. PLN	%	2015	2014
Rezerwy	1 486	1 472	14	1,0 %	0,1%	0,1%
Rozliczenia międzyokresowe bierne i przychody przyszłych okresów	20 512	18 822	1 690	9,0 %	1,4%	1,6%
Zobowiązania razem	942 355	672 421	269 934	40,1 %	66,5%	58,0%
Kapitały własne						
Kapitały własne	440 072	440 933	12 680	3,0 %	31,1%	37,0%
Zysk (strata) za okres	34 655	57 763	-23 108	(40,0)%	2,4%	5,0%
Kapitały własne razem	474 726	498 696	-10 428	(2,1)%	33,5%	42,0%
Kapitały własne oraz zobowiązania łącznie	1 417 081	1 171 116	245 965	21,0 %	100,0%	100,0%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.

Łączna wartość aktywów Grupy wyniosła 1.417,1 mln PLN, co w porównaniu do stanu na koniec 2014 roku oznacza wzrost o 21,0% (246,0 mln PLN). Struktura bilansu ujawnia wysoki udział finansowania aktywów Grupy poprzez kapitał własny. Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej wg stanu na koniec 2015 roku wyniósł 33,5% i był niższy niż w roku poprzedzającym, w którym wyniósł 42,0%. Taka struktura bilansu oznacza wysoki stopień wypłacalności Grupy – zobowiązania stanowią jedynie 66,5% aktywów Grupy.

30. Ważniejsze zdarzenia mające znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe grupy kapitałowej emitenta w roku obrotowym lub których wpływ jest możliwy w następnych latach

Informacje na temat zdarzeń i okoliczności mających istotny wpływ na działalność Spółki dominującej oraz jednostek zależnych w roku obrotowym 2015 zostały szczegółowo przedstawione w innych częściach niniejszego sprawozdania.

31. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach grupy kapitałowej emitenta w danym roku obrotowym

W ramach grupy kapitałowej emitenta nie dokonywano lokat kapitałowych w 2015 roku.

32. Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta

Struktura grupy kapitałowej Emitenta jest efektem realizacji strategii rynkowej grupy ukierunkowanej na świadczenie usług finansowania i serwisowania pojazdów.

Grupa kapitałowa Emitenta stanowi spójną całość organizacyjną z dominującym udziałem Emitenta w grupie. Identyfikacja rynkowa podmiotów z grupy kapitałowej Emitenta jest jednolita, w działalności handlowej wykorzystywany jest wspólny znak handlowy „Masterlease”.



Wykorzystywanie w działalności grupy wielu podmiotów prawnych jest efektem historycznych przekształceń kapitałowych, akwizycji dokonanej w roku 2013 oraz bieżącej dostępności źródeł finansowania zakupu przedmiotów leasingu w poszczególnych spółkach grupy.

Działalność spółek z grupy nie jest zróżnicowana pod względem biznesowym. Emitent obecnie nie planuje zmian koncepcji funkcjonowania grupy kapitałowej.

33. Opis istotnych pozycji pozabilansowych w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i wartościowym

W Grupie kapitałowej nie wystąpiły pozycje pozabilansowe w 2015 roku.

