



Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej Emitenta za rok 2018

Prime Car Management S.A.

LIST PREZESA**Szanowni Inwestorzy i Akcjonariusze,**

Z przyjemnością oddaję w Państwa ręce Raport Roczny Grupy Masterlease, w którym zamieściliśmy przegląd najważniejszych wydarzeń biznesowych oraz wyniki finansowe osiągnięte w roku 2018.

Za nami kolejny rok działalności Grupy Masterlease, który w historii naszej spółki zapisze się wyjątkowo dużą dynamiką zmian otoczenia rynkowego i regulacyjnego w jakim działamy, wyzwaniami przed jakimi stanęła spółka na rynku samochodów używanych oraz nasileniem się trendów rynkowych transformujących rynek leasingu i finansowania samochodów w Polsce.

W krótkim czasie, oprócz standardowych czynników wpływających na rynek leasingu samochodów, takich jak ogólna koniunktura gospodarcza czy poziom inwestycji małych i średnich przedsiębiorców, miały miejsce także istotne zmiany regulacyjne. Po pierwsze, wraz z rosnącymi wymaganiami co do norm emisji spalin, od 1 września 2019 dopuszczono do sprzedaży na terenie EU jedynie pojazdy spełniające wymagania normy Euro6, co wymusiło dodatkową aktywność sprzedażową producentów samochodowych, którzy chcieli pozbyć się ze swoich zapasów aut niespełniających najnowszych wymagań w tym zakresie. Po drugie, branża leasingowa została dotknięta zmianami w regulacjach podatkowych, które miały wpływ na konkurencyjność produktów leasingowych. Wprowadzone na koniec roku nowe, mniej korzystne dla korzystających z leasingowanych aut rozwiązania, spowodowały przesunięcie popytu, dodatkowo stymulując sprzedaż w czwartym kwartale roku 2018, jednocześnie ograniczając spodziewaną sprzedaż w pierwszej połowie roku 2019.

Niewątpliwie, istotnym negatywnym czynnikiem mającym wpływ na działalność Grupy Masterlease w roku 2018 był spadek cen na rynku samochodów używanych i zwiększenie ilości oferowanych do sprzedaży samochodów w wieku do 5 lat. Osłabienie się rynku w tym segmencie, potęgowane przez ogólnie słabszy sentyment do samochodów z silnikami wysokoprężnymi, skutkowało pogorszeniem się możliwości sprzedaży samochodów Grupy Masterlease, które wróciły po zakończonych kontraktach leasingu operacyjnego. Miało to negatywny wpływ na marżę na remarketingu, marżę na amortyzacji oraz przyczyniło się do wzrostu zapasów.

Wśród negatywnych czynników osłabiających potencjał spółki było pogorszenie się możliwości pozyskiwania efektywnego kosztowo finansowania działalności operacyjnej, szczególnie w obszarze finansowania się długiem obligacyjnym, spowodowane kryzysem zaufania rozprzestrzeniającym się na rynku finansowym w Polsce w pierwszej połowie roku 2018. Czynnikiem ten miał szczególne znaczenie dla percepcji spółki na rynku ze względu na jednoczesny wzrost wskaźnika zadłużenia w relacji do kapitałów własnych, spowodowany niższym zyskiem netto osiąganym przez Grupę i relatywnie wysoką dynamiką wzrostu wartości zawieranych nowych kontraktów. Powyższe czynniki, a także nieprecyzyjna komunikacja z rynkiem w zakresie możliwości wypłaty dywidendy za rok 2017 spowodowały znaczące obniżenie notowań akcji spółki na rynku giełdowym.

W tak dynamicznie zmieniającym się otoczeniu Grupa Masterlease realizowała strategię ukierunkowaną na uzyskiwanie większych synergii pomiędzy wszystkimi obszarami działalności Spółki i wzrost rentowności kapitałów własnych przez uzupełnienie portfela o wysokomarżowe produkty oferowane klientom detalicznym. Strategiczne przesunięcie się ciężaru biznesu w kierunku mniejszych klientów było kontynuowane głównie przez wzrost wagi w Master1.pl - kanału sprzedaży usług Grupy kierowanego do osób fizycznych i mikroprzedsiębiorców. Poszerzenie oferty o krótkoterminowy wynajem realizowany był przez rozwój spółki MasterRent24, która z miesiąca na miesiąc zwiększając ilość zleceń osiągnęła w drugiej połowie roku rentowność netto. Uruchomienie w kwietniu 2018 roku produktu MasterBenefit miało na celu zbudowanie potencjału do lepszego wykorzystania relacji z klientami korporacyjnymi przez bezpośrednią obsługę także ich pracowników. Produkt ten trafił w wyraźne zapotrzebowanie rynku i z pewnością będzie stanowił silne wsparcie potencjału sprzedażowego w kolejnych latach.

Szereg wyzwań, z którymi mierzyła się Grupa w roku 2018 wymagał odpowiednich działań dostosowawczych. Jednym z nich było wprowadzenie polityki dostosowującej tempo wzrostu biznesu do wskaźników zadłużenia. Dynamiczne zarządzanie rentownością nowozawieranych kontraktów pozwoliło na osiągnięcie systematycznego wzrostu rentowności nowego portfela w roku 2018 przy jednoczesnym ustabilizowaniu, a w końcówce roku, nawet zmniejszeniu wskaźników zadłużenia.

Obserwowane niższe marże na remarketingu samochodów pokontraktowych skłoniły Grupę do zrewidowania polityki pricingu, w tym do zaostrzenia polityki dotyczącej wyznaczania wartości rezydualnych pojazdów w kontraktach zawieranych w roku 2018.

Wzrost wielkości zapasów na początku roku 2018 był dodatkowym impulsem do szukania sposobów na zwiększanie potencjału sprzedażowego Master1.pl. Dzięki poprawie procesów wspomagających sprzedaż oraz dzięki rozbudowie sieci punktów sprzedaży o punkty w Poznaniu i Wrocławiu Grupa osiągała rekordowe ilości sprzedanych pojazdów w ostatnich miesiącach roku. Efektem zwiększenia wolumenu sprzedaży było najpierw zahamowanie wzrostu zapasów, a w końcówce roku ich zmniejszenie. Jestem przekonany, że praca wykonana w roku 2018 zaowocuje dalszym spadkiem poziomu zapasów w roku 2019 i osiągnięciem zakładanego w strategii Grupy stanu, w którym potencjał sprzedażowy Master1.pl jest na tyle trwały i silny, że umożliwia dodatkowe stymulowanie sprzedaży przez zasilanie oferty samochodów z innych źródeł niż samochody pokontraktowe. Potencjał sprzedażowy Master1.pl zwiększa także praktyczne wykorzystywanie w sprzedaży produktów typu abonament w pełni on-linowego procesu sprzedażowego, pozwalającego na to, że już co piąta umowa tego typu zawierana jest w systemie transakcyjnym, bez udziału przedstawiciela handlowego.

Jednym z istotnych wydarzeń w roku 2018 był także ogłoszony we wrześniu przegląd opcji strategicznych wspierających dalszy rozwój Grupy.

Przegląd miał na celu wybór najkorzystniejszego sposobu realizacji długoterminowego celu Grupy, którym jest wzrost jej wartości z perspektywy akcjonariuszy poprzez zbudowanie wiodącej pozycji rynkowej w Polsce w obszarze finansowania i serwisowania samochodów, wykorzystując do tego wzrost organiczny lub akwizycje.

Proces podzielono na dwa etapy:

- Analiza aktualności przyjętej strategii rynkowej
- Rozważenie różnych opcji strategicznych, w szczególności pozyskanie dla Grupy partnera finansowego lub strategicznego, dokonanie transakcji o innej strukturze, jak również opcje nie obejmujące powyższych działań.

Jako rezultat pierwszej części projektu przeglądu opcji, który polegał na weryfikacji przyjętej strategii, Spółka uzyskała potwierdzenie, że nakreślone w 2016 roku kierunki strategiczne są prawidłowe, a realizowane projekty strategiczne (Master1.pl, MasterBenefit i MasterRent24) są synergiczne i właściwie adresują trendy rynkowe.

Efektem drugiego etapu przeglądu, polegającego na aktywnym poszukiwaniu inwestorów finansowych lub strategicznych był intensywny proces badania spółki w styczniu i lutym 2019 roku przez podmioty, które złożyły oferty wstępne lub ogłosiły wezwania na akcje Spółki. Na dzień sporządzenia sprawozdania za rok 2018 trwa okres subskrypcji w wezwaniu do sprzedaży akcji spółki ogłoszonym jako rezultat realizowanego przeglądu opcji strategicznych.

Wierzę, że przeprowadzony przez Zarząd konkurencyjny proces przeglądu opcji strategicznych dostarczył akcjonariuszom zestawu informacji, które obiektywizują ocenę spółki, pozwalają zapoznać się z oceną jej osiągnięć z perspektywy potencjalnych nowych inwestorów, bez bezpośredniego wpływu aktualnej koniunktury giełdowej na wartość Grupy.

Jestem pewien, że wyzwania, z którymi Grupa Masterlease mierzyła się w roku 2018 uczyniły nas, jako organizację, lepiej przygotowanymi do budowy wartości spółki w konkurencyjnym otoczeniu rynkowym. Przyjęta przez nas strategia dobrze wpisuje się w trendy jakie obserwujemy na rynku finansowania i leasingu samochodów. Szerokość naszej oferty i doświadczenia które zdobyliśmy oferując produkty typu abonament powodują, że jesteśmy przygotowani do zmiany produktowej wymuszonej przez zmieniające się oczekiwania klientów. Jesteśmy też pionierem digitalizacji procesów sprzedażowych w najmie samochodów w Polsce, a sprawność operacyjną wymuszoną przez wysokie wymagania klientów korporacyjnych przenosimy na małych przedsiębiorców i klientów indywidualnych. Jednocześnie jestem przekonany, że ogromne zaangażowanie pracowników Grupy Masterlease, do których w roku 2018 dołączyło liczne grono nowych specjalistów, pozwala na optymizm w zakresie osiągnięcia planowanych celów, a tym samym daje solidne podstawy do rozwoju i budowy trwałej wartości Grupy Masterlease.

Z poważaniem



Jakub Kizielewicz

Prezes Zarządu

Spis treści

1. Definicje	7
2. O Grupie Masterlease	7
2.1. Działalność Grupy Masterlease	7
2.2. Struktura korporacyjna Grupy Masterlease	10
3. Informacje określone w przepisach o rachunkowości	11
4. Omówienie podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych	12
4.1. Informacje ogólne	12
4.2. Tendencje i ostatnie wydarzenia	13
4.3. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju przedsiębiorstwa emitenta.	14
4.4. Informacje o przyjętej strategii rozwoju emitenta i jego grupy kapitałowej oraz działaniach podjętych w ramach jej realizacji w okresie objętym raportem wraz z opisem perspektyw rozwoju działalności emitenta co najmniej w najbliższym roku obrotowym.....	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	27
6. Ład korporacyjny.....	38
6.1. Opis zastosowanych wyłączeń od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego	39
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.....	40
6.3. Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji.....	41
6.4. Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne	41
6.5. Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu	41
6.6. Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych emitenta.....	42
6.7. Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	42
6.8. Opis zasad zmiany statutu lub umowy spółki emitenta.....	43
6.9. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	43
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	44
6.11. Opis prowadzenia przez Spółkę działalności sponsoringowej i charytatywnej	55

6.12. Opis prowadzenia przez Spółkę polityki różnorodności	55
7. Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, z uwzględnieniem informacji w zakresie:	56
8. Informacje o podstawowych produktach, towarach lub usługach	56
9. Informacje o rynkach zbytu.....	58
9.1. Opis rynku usług leasingowych	58
9.2. Opis rynku usług CFM w Polsce.....	59
9.3. Rynek klienta detalicznego	60
10. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy Kapitałowej	60
11. Informacje o istotnych transakcjach zawartych przez emitenta lub jednostkę od niego zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe	60
12. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek	60
13. Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach	61
14. Informacje o udzielonych i otrzymanych w danym roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach	62
15. Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi wykazanymi w raporcie rocznym a wcześniej publikowanymi prognozami wyników na dany rok	63
16. Ocena zarządzania zasobami finansowymi	63
17. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych.....	63
17.1. Planowane nakłady kapitałowe	64
18. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik z działalności za rok obrotowy	64
18.1. Wyjaśnienie istotnych zmian w okresach sprawozdawczych	64
18.2. Zmiany umów kredytowych	65
18.3. Zmiana szacunków w zakresie odpisów aktualizujących wartości końcowe umów leasingu finansowego	65
19. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem emitenta i jego grupą kapitałową.....	65
20. 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.	65
W 2016 roku zostały zawarte poniższe umowy o pracę między Emitentem a członkami zarządu:	65
21. Wynagrodzenie i warunki umów o pracę członków Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej	66
21.1. Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Zarządu oraz zasady zatrudnienia członków Zarządu	66
21.2. Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej.....	67

22. 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)	67
23. 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	68
24. Informacje o programie akcji pracowniczych	68
25. Informacje o dacie zawarcia przez emitenta umowy z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdań finansowych oraz o jego wynagrodzeniu	68
26. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu, w tym z punktu widzenia płynności grupy kapitałowej emitenta	69
27. Ważniejsze zdarzenia mające znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe grupy kapitałowej emitenta w roku obrotowym lub których wpływ jest możliwy w następnych latach	71
28. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach grupy kapitałowej emitenta w danym roku obrotowym	71
29. Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta	71
30. Inne informacje, które zdaniem emitenta są istotne dla oceny jego sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta	71
31. Opis istotnych pozycji pozabilansowych w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i wartościowym	74
32. INFORMACJA ZARZĄDU PRIME CAR MANAGEMENT S.A. („SPÓŁKA”)	75
33. Oświadczenie Zarządu w sprawie zgodności rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz sprawozdania Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej Prime Car Management	76

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., MasterRent24 Sp. z o.o.)
Spółka, Emitent, Prime Car Management	“Prime Car Management” S.A. z siedzibą w Gdańsku
Spółki Zależne	Futura Leasing S.A., MasterRent24 Sp. z o.o. (dawniej 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 pod marką Masterlease. W skład grupy kapitałowej Spółki, oprócz jednostki dominującej, wchodzi spółki: Futura Leasing S.A., Masterlease sp. z o.o. oraz MasterRent24 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 2018 roku, flota Grupy Masterlease obejmująca usługi leasingu i usługi CFM liczyła 35.982 pojazdy. W roku 2018, Grupa Masterlease sfinansowała zakup 13.349 samochodów o wartości ok. 929 mln zł. Przychody Grupy Masterlease wyniosły 622 mln zł, zysk brutto 2,6 mln zł.

Grupa Masterlease posiada **23-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
- Własna sieć sprzedaży samochodów pokontraktowych (salony stacjonarne oraz platforma internetowa www.master1.pl)

2.1. Działalność Grupy Masterlease

Grupa Masterlease oferuje produkty dopasowane do potrzeb swoich klientów, tj. klientów indywidualnych, klientów z sektora MŚP oraz dużych przedsiębiorstw. Nie posiadając powiązań korporacyjnych z producentami samochodów lub instytucjami finansowymi, może elastycznie odpowiadać na potrzeby klientów, współpracując z producentami i dealerami różnych marek samochodów. Grupa jest jednym z prekursorów usług semi-FSL dla sektora MŚP czy usług typu Abonament dla konsumentów w Polsce.

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

- **Leasing** – produkt polegający wyłącznie na finansowaniu zakupu pojazdu bez usług dodatkowych. Głównym odbiorcą są firmy z sektora MŚP.
- **Semi-FSL** – produkt dający klientom możliwość korzystania z wybranych usług dodatkowych. Łączy w sobie korzystną formę finansowania w formie leasingu z dowolnie wybranymi usługami związanymi z obsługą serwisową, likwidacją szkód czy ubezpieczeniem. Produkt popularny wśród firm z sektora MŚP i korporacji.
- **FSL (wynajem długoterminowy)** – produkt umożliwiający korzystanie z pojazdu wraz z pełnym pakietem usług dodatkowych, takich jak: serwis mechaniczny, likwidacja szkód, ubezpieczenie, możliwość korzystania z pojazdów zastępczych, karty paliwowe. Produkt popularny wśród klientów korporacyjnych, jak i firm z sektora MŚP.
- **STR (wynajem krótkoterminowy)** – wygodny sposób na użytkowanie samochodów w krótkich okresach, wspomagający obsługę flot. Okres umowy wynosi od kilku dni do 12 miesięcy. Głównymi odbiorcami są towarzystwa ubezpieczeniowe, firmy assistance i korporacje.
- **Abonament** – produkt skierowany do klientów indywidualnych, polegający na użytkowaniu pojazdu wraz z wybranym pakietem usług dodatkowych. Okres wynajmu może wynosić od 12 do 48 miesięcy. Stały miesięczny czynsz może zawierać usługi dodatkowe: ubezpieczenie, pełną obsługę serwisową, serwis opon, samochód zastępczy.

Oferta samochodów pokontraktowych

Grupa oferuje również szeroki wybór samochodów używanych, pochodzących głównie z zakończonych umów FSL i semi-FSL. Z punktu widzenia nabywców zakup takiego samochodu jest atrakcyjny ze względu na jego cenę i sprawdzoną historię użytkowania. Samochody dostępne są w firmowych punktach sprzedaży „Master1.pl” w Gdańsku, Warszawie, Klaudynie, Rzeszowie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Wrocławiu oraz poprzez stronę internetową www.master1.pl. Klienci mogą skorzystać z różnorodnych form finansowania - poprzez tradycyjny zakup gotówkowy lub z wykorzystaniem leasingu czy produktu typu Abonament.

Master1.pl to jednocześnie platforma internetowa, za pomocą której możliwe jest przeprowadzenie transakcji wynajmu samochodów w Abonamencie całkowicie w trybie on-line. Cały proces począwszy od wyboru samochodu do zawarcia kontraktu odbywa się w kilku krokach przy wykorzystaniu autorskiego systemu transakcyjnego.

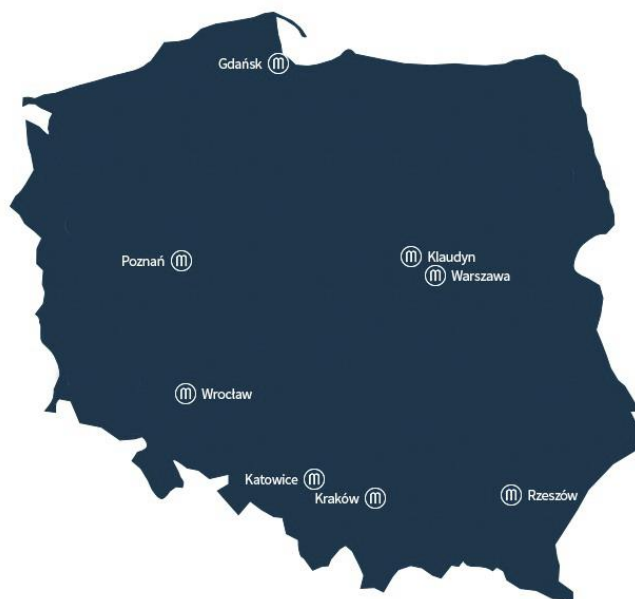
Posiadane przez jednostkę oddziały

Grupa prowadzi swoją działalność na obszarze całej Polski, poprzez **centralę w Gdańsku oraz sieć 15 oddziałów**. Regionalne Biura Handlowe zlokalizowane są w następujących miastach: Gdańsk, Warszawa, Białystok, Poznań, Wrocław, Rzeszów, Toruń, Koszalin, Bydgoszcz, Olsztyn, Kraków, Lublin, Katowice, Łódź, Szczecin, Zielona Góra.

Lokalizacje Regionalnych Biur Handlowych Grupy Masterlease:

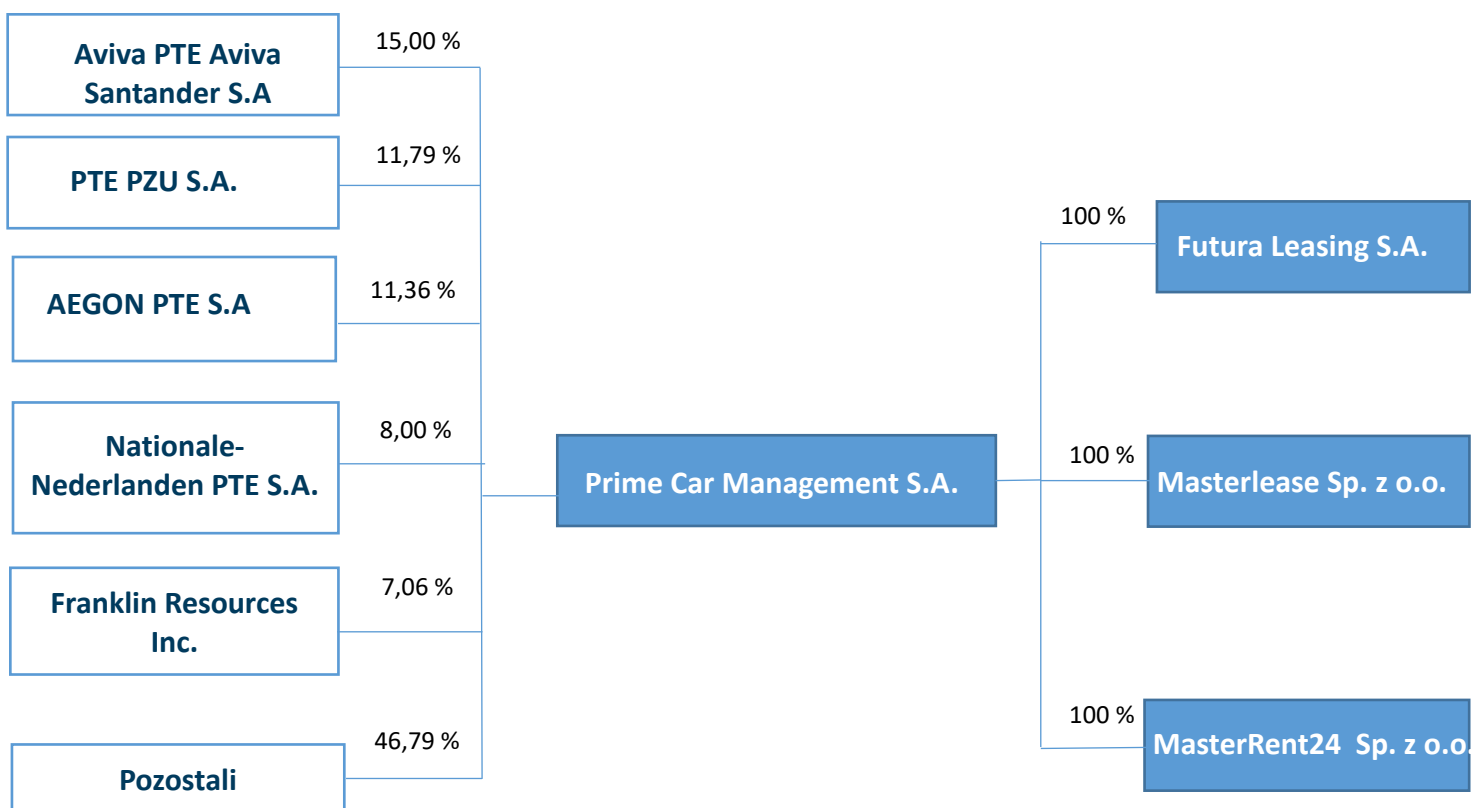


Lokalizacje salonów sprzedaży Master1.pl:



2.2. Struktura korporacyjna Grupy Masterlease

Poniższy schemat przedstawia strukturę korporacyjną Grupy na dzień 31 grudnia 2018 roku:



W skład Grupy Masterlease wchodzi:

- Prime Car Management S.A. - 100% akcji jest notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie,
- Futura Leasing S.A. (100% akcji należy do Prime Car Management S.A.),
- Masterlease Sp. z o.o. (100% udziałów należy do Prime Car Management S.A.),
- MasterRent24 Sp. z o.o. (100% udziałów należy do Prime Car Management S.A.).

Zarząd Spółek:

W skład Zarządu Spółek Prime Car Management S.A., Futura Leasing S.A., Masterlease Sp. z o.o. oraz MasterRent24 Sp. z o.o. na dzień 31 grudnia 2018 roku jak i na dzień publikacji sprawozdania wchodzi:

Jakub Kizielewicz – Prezes Zarządu

Konrad Karpowicz – Wiceprezes Zarządu

W trakcie roku 2018 skład Zarządu nie ulegał zmianie.

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

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 dotyczące ryzyka związanego z instrumentami finansowymi ujawnione zostały w sprawozdaniu finansowym emitenta.

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W grupie kapitałowej emitenta nie były prowadzone w 2018 roku działania dotyczące badań 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 2018 roku nie były nabywane udziały/akcje własne.

Zagadnienia dotyczące ochrony środowiska

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

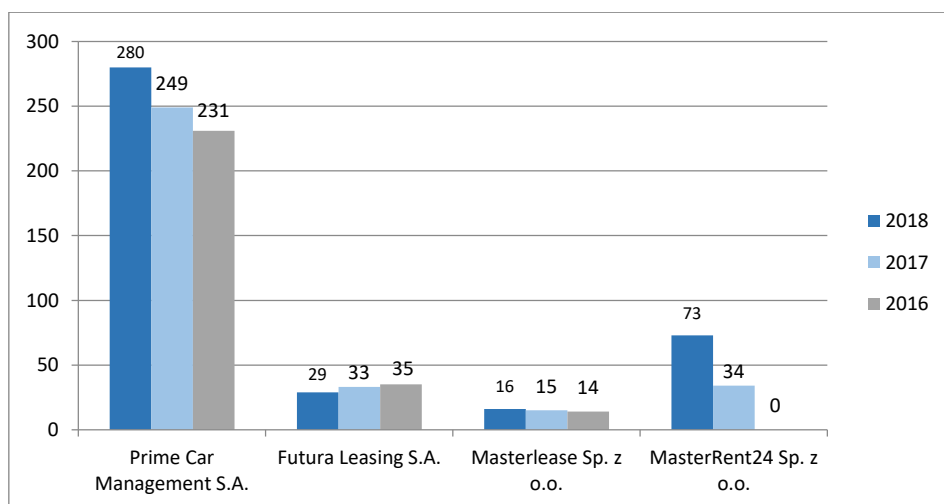
Zatrudnienie

W tabeli oraz na wykresie poniżej przedstawiono informacje na temat liczby pracowników Grupy (w pełnym lub niepełnym wymiarze czasu pracy) na daty w niej wskazane.

	31 grudnia 2018	31 grudnia 2017	31 grudnia 2016
Emitent (Prime Car Management S.A.)	280	249	231
Spółki Zależne, w tym:			
Futura Leasing S.A.	29	33	35
Masterlease Sp. z o.o.	16	15	14
MasterRent24 Sp. z o.o.	73	34	0
Razem*	360	289	240

Źródło: Spółka.

* Część pracowników zatrudniona jest jednocześnie w kilku Spółkach 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 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 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 oraz jednym z wiodących podmiotów świadczących usługi leasingowe. Na dzień 31 grudnia 2018 roku, flota Grupy Masterlease obejmująca usługi leasingu i usługi CFM liczyła **35 982 pojazdy**.

Działalność Grupy obejmuje pełen zakres usług leasingowych oraz usług CFM: leasing finansowy, leasing z serwisem, wynajem długoterminowy, zarządzanie flotą, wynajem krótkoterminowy, abonament.

Spółka prowadzi działalność wyłącznie w Polsce. Jest niezależnym podmiotem świadczącym usługi leasingowe i usługi CFM. Nie posiadając powiązań korporacyjnych z producentami samochodów lub instytucjami finansowymi, może elastycznie odpowiadać na potrzeby klientów, współpracując z producentami i dealerami różnych marek samochodów.

W roku zakończonym w dniu 31 grudnia 2018 roku Grupa uzyskała przychody w kwocie 621,7 mln zł oraz zysk brutto w kwocie 2,6 mln zł (por. także rozdział „Wyniki działalności”).

Grupa świadczy usługi na rzecz szerokiego grona klientów. Zgodnie z wewnętrzną klasyfikacją Spółka dzieli klientów według wielkości floty na:

- ▶ klientów indywidualnych (leasingujących jeden samochód),

- ▶ małe i średnie przedsiębiorstwa (tj. podmioty leasingujące od 2 do 25 pojazdów),
- ▶ duże przedsiębiorstwa (tj. podmioty leasingujące więcej niż 25 samochodów).

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa współpracowała z 18.074 klientami. Dzięki dużej dywersyfikacji portfela, **Grupa nie jest uzależniona od konkretnej branży bądź klienta**. Grupa posiada nowoczesną flotę samochodów, w której średni wiek pojazdu na dzień 31 grudnia 2018 roku wynosił 26 miesięcy. Na dzień 31 grudnia 2018 roku flota samochodów Spółki składała się z około 89% samochodów osobowych i 8% lekkich pojazdów dostawczych (LCV), a pozostałą jej część (tj. 3%) stanowiły samochody ciężarowe, ciężkie pojazdy dostawcze i inne.

4.2. Tendencje i ostatnie wydarzenia

Tendencje

W ocenie Zarządu, następujące tendencje wpływają lub będą wpływać na działalność Spółki w dłuższym terminie, przekraczającym bieżący rok obrotowy:

- ▶ Zarząd spodziewa się dalszego wzrostu znaczenia usług finansowania pojazdów poprzez leasing z usługami dodatkowymi oraz produktów typu Abonament. Spodziewana jest kontynuacja 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 dodatkowymi w ogólnej strukturze metod finansowania jest znacznie wyższy niż na polskim rynku.
- ▶ Należy oczekiwać, że konkurencja na rynku usług CFM będzie prowadzić do stopniowego spadku cen usług CFM.

Biorąc pod uwagę dynamikę uwarunkowań rynkowych, powyższe oczekiwania i zamiary Zarządu, a także ocena trendów rynkowych są obciążone wysokim stopniem niepewności.

Ostatnie wydarzenia

Przegląd opcji strategicznych

W dniu 26 września 2018 r. Zarząd Grupy Masterlease podjął decyzję o rozpoczęciu procesu przeglądu opcji strategicznych wspierających dalszy rozwój działalności Grupy Kapitałowej Emitenta. O w/w decyzji poinformował w tym samym dniu raportem bieżącym nr 38/2018.

Proces miał na celu wybór najkorzystniejszego sposobu realizacji długoterminowego celu Grupy, którym jest wzrost jej wartości z perspektywy akcjonariuszy Emitenta poprzez zbudowanie wiodącej pozycji rynkowej w Polsce w obszarze finansowania i serwisowania samochodów, wykorzystując do tego wzrost organiczny lub akwizycje.

Proces podzielono na dwa etapy:

1. Analiza aktualności przyjętej strategii rynkowej
2. Rozważenie różnych opcji strategicznych, w szczególności pozyskanie dla Grupy partnera finansowego lub strategicznego, dokonanie transakcji o innej strukturze, jak również opcje nie obejmujące powyższych działań.

W ocenie Zarządu rezultatem pierwszego etapu procesu jest potwierdzenie, że nakreślone w 2016 roku kierunki strategiczne, zarówno w wymiarze docelowych grup klientów (wzrost znaczenia klienta indywidualnego), produktów (wzrost udziału umów typu abonament o krótszym okresie), jak i w wymiarze kanałów sprzedaży (digitalizacja procesu sprzedażowego) są prawidłowe, a realizowane projekty strategiczne (Master1.pl, MasterBenefit i MasterRent24) są synergiczne i bardzo dobrze adresują trendy rynkowe.

Efektom drugiego etapu procesu polegającego na aktywnym poszukiwaniu inwestorów finansowych lub strategicznych był intensywny proces badania spółki (Due dilligence) przeprowadzony na początku 2019 roku przez podmioty, które złożyły oferty wstępne lub ogłosiły wezwania na akcje Spółki.

Podmioty, które ogłosiły wezwania na akcje Spółki:

- PKO Leasing,
- Hitachi Capital Polska,
- Pollen Street Capital III.

W wyniku nieziszczenia się warunków wezwań, na dzień publikacji niniejszego raportu z zamiaru nabycia akcji zrezygnował PKO Leasing (maksymalna cena za akcję w wezwaniu to 23,00 zł) oraz Hitachi Capital Polska (maksymalna cena za akcję w wezwaniu to 22,25 zł). Jedynym podmiotem, który w chwili obecnej – tj. od 13 marca do 15 kwietnia 2019 roku, przyjmuje zapisy na akcje Spółki jest Pollen Street Capital III; cena za jedną akcję w wezwaniu tego podmiotu to 23,25 zł.

4.3. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju przedsiębiorstwa emitenta.

Ogólne czynniki wpływające na wyniki operacyjne i finansowe

Na wyniki operacyjne i finansowe Spółki wpływają w głównej mierze:

- sytuacja gospodarcza w Polsce,
- poziom stóp procentowych,
- konkurencja na rynku finansowania pojazdów i zarządzania flotą,
- jakość portfela należności leasingowych,
- ograniczenie związane z kowenantem bankowym zadłużenie/ kapitałów własnych (D/E),
- sytuacja na rynku obrotu używanymi pojazdami.

Poniżej przedstawione zostały kluczowe czynniki, które w ocenie Zarządu wpłynęły na wyniki finansowe i operacyjne Grupy w 2018 roku. Zarząd uważa, że czynniki ogólne miały i będą mieć wpływ na działalność gospodarczą, wyniki operacyjne i finansowe, sytuację finansową oraz perspektywy rozwojowe Grupy.

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.

Według szacunków Narodowego Banku Polskiego¹, PKB Polski wzrósł w 2018 roku o 5,1% (2017 rok 4,8%). Utrzymanie tempa wzrostu PKB wynika głównie ze wzrostu nakładów inwestycyjnych (2018: 7,3%; 2017: 3,9%) oraz spożycia indywidualnego (2018: 4,5%; 2017: 4,9%). Szacuje się, że nakłady inwestycyjne ulegną zmniejszeniu w 2019 roku – dynamika na poziomie 5,4%; wg szacunków konsumpcja indywidualna spadnie w 2019 roku do 4,4%.

¹ Raport o inflacji – marzec 2019 r, Centralna ścieżka projekcji, Narodowy Bank Polski,
https://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/raport_marzec_2019.pdf

W 2018 roku utrzymała się tendencja spadku bezrobocia. Zgodnie z danymi prezentowanymi przez GUS na koniec roku stopa bezrobocia w Polsce wyniosła 5,8%. Według prognoz NBP w następnych latach dynamika wzrostu wynagrodzeń utrzymywać się będzie w przedziale 6,3-6,8% rok do roku.

NBP prognozuje, że w roku 2019 inflacja (CPI) ma wynieść 1,7%.

Wyższy wzrost gospodarczy w 2018 roku przełożył się na większą konsumpcję i większą aktywność przedsiębiorstw, co w konsekwencji pozytywnie wpłynęło na popyt na nowe pojazdy. Wyższa sprzedaż aut doprowadziła z kolei do wzrostu zainteresowania takimi formami ich finansowania jak leasing czy usługi CFM. Według danych Samar, w 2018 roku w Polsce zarejestrowano 532 tys. aut osobowych, czyli o 9,35% więcej niż rok wcześniej. Klienci indywidualni kupili ponad 147 tys. pojazdów, a ich udział w rynku wyniósł 27,7%. Do firm trafiło 384,5 tys. aut, co oznacza wzrost rejestracji o 13,4% rok do roku. Krajowy rynek usług CFM w 2018 roku wzrósł o 12,4% rok do roku (rejestracje na firmy CFM SAMAR).

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 w poprzednich latach przez RPP, mają tendencję malejącą. W 2018 roku ten trend został jednak odwrócony - udział przychodów odsetkowych w przychodach ogółem wzrósł do 15,9% (16,0% w 2017 roku), a kosztów odsetkowych w kosztach ogółem wzrósł do 9,6% (10,1% w 2017 roku).

Na dzień 31 grudnia 2018 roku udział umów opartych o stałą stopę procentową w portfolio aktywnych umów leasingowych Grupy wynosił 35% (38% w 2017 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 zawieranymi 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 2018 roku stanowiło ono 75,5% zobowiązań i kapitałów własnych Grupy (73,5% na koniec 2017 roku). Zobowiązania z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych są oprocentowane według zmiennej stopy procentowej (według stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku stawką referencyjną dla kredytów Grupy jest stopa WIBOR 1M, natomiast dla obligacji stopa WIBOR 3M). Zarząd realizuje politykę zrównoważenia poziomu aktywów i zobowiązań opartych o zmienną stopę procentową. W związku z powyższym, Prime Car Management S.A. cyklicznie zawiera kontrakty swap na stopę procentową (IRS).

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 z 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 2016 roku	-0,6	1,75	1,62
Rok zakończony 31 grudnia 2017 roku	2,0	1,75	1,66
Rok zakończony 31 grudnia 2018 roku	1,6	1,75	1,64

Źródło: GUS, NBP; stooq.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. Dodatkowo konkuruje, między innymi, ze spółkami leasingowymi należącymi do grup kapitałowych dużych instytucji bankowych. Do takich podmiotów można zaliczyć, między innymi: PKO Leasing, mLeasing, Santander Leasing, Europejski Fundusz Leasingowy oraz Idea Getin Leasing.

W ocenie Zarządu, między innymi, dzięki dostępowi do tańszego finansowania wewnątrz grup kapitałowych, spółki te są w stanie prowadzić agresywną 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.

Grupa jest **prekursorem usług typu abonament na samochód**, dedykowany klientom indywidualnym. Grupa Masterlease oprócz oferowania tych usług na samochody będące w sieci Master1.pl jest operatorem programów Hyundai Abonament i Fiat Abonament. Zarząd obserwuje rosnący trend oferowania usług typu abonament dla klientów indywidualnych w sieciach dealerskich takich marek jak: Alfa Romeo, Nissan, Citroen, BMW, Ford, Audi, Skoda, czy Volkswagen.

Jakość portfela należności leasingowych

Grupa prowadzi konserwatywną politykę w zakresie rozpoznawania i wyceny ryzyka kredytowego. Na dzień 31 grudnia 2018 roku odpisy aktualizujące należności z tytułu umów leasingu finansowego stanowiły 3,0% należności z tytułu umów leasingu finansowego brutto (na dzień 1 stycznia 2018 roku 2,6%). Zarząd pozytywnie ocenia jakość portfela należności leasingowych Grupy i oczekuje, że jakość portfela należności leasingowych Grupy będzie w przyszłości utrzymana ze względu na:

- a. zaawansowany system scoringowy stosowany przez Spółkę do oceny ryzyka kredytowego. System ten jest na bieżąco aktualizowany i udoskonalany.
- b. system motywacyjny dla sieci handlowej premiujący wysoką jakość pozyskanego portfela,
- c. skuteczny monitoring klientów,
- d. niską koncentrację w podziale na grupy klientów,
- e. zabezpieczenie należności Spółki w postaci pojazdów będących przedmiotami leasingu, które charakteryzują się wysokim stopniem płynności jak i odzyskiwalności.

Grupa utrzymuje wysoki wskaźnik odzyskiwalności pojazdów (obliczony jako stosunek odzyskanej w ciągu roku od daty wypowiedzenia wartości przedmiotów leasingu do łącznej wartości przedmiotów leasingu dla umów wypowiedzianych), który wyniósł 96,0% oraz 96,1%, odpowiednio, w latach zakończonych dnia 31 grudnia 2017 oraz 2016 roku. **Odzyskane pojazdy Grupa jest w stanie 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, a 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 2018 roku Grupa poniosła stratę na remarketingu w wysokości 2,9 mln zł.

W 2018 roku 82,5% poleasingowych pojazdów Grupy zostało sprzedanych w ramach sprzedaży detalicznej, a 17,5% poprzez sprzedaż hurtową.

Rok 2018 był dla Spółki kolejnym rokiem zwiększania ilości sprzedaży samochodów pokontraktowych (zarówno za gotówkę jak i do nowych umów leasingowych). Dzieje się tak za sprawą rozbudowywania sieci handlowej punktów Master1.pl. W roku 2018 Grupa sprzedała za pośrednictwem własnych punktów sprzedaży o blisko 44% samochodów więcej niż w roku 2017.

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 zmienny i uzależniony od wielu czynników, z których jednym z najważniejszych jest skala importu oraz sytuacja na rynku samochodów nowych. 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.

W analizowanym okresie na wyniki finansowe i operacyjne Grupy w szczególny sposób wpływ miał spadek cen samochodów używanych, co znalazło odzwierciedlenie zarówno w marży na amortyzacji, jak i w marży na remarketingu. Wykonana w czerwcu 2018 roku cykliczna wycena wartości rezydualnych ujawniła spadek wycen w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego o ok. 4% dla kontraktów kończących się w 2018 roku, co miało bezpośredni negatywny wpływ na dodatkowe odpisy amortyzacyjne i obniżenie marży na amortyzacji, jak również na osiągnięte ceny sprzedaży pojazdów po umowach leasingu.

4.4. Informacje o przyjętej strategii rozwoju emitenta i jego grupy kapitałowej oraz działaniach podjętych w ramach jej realizacji w okresie objętym raportem wraz z opisem perspektyw rozwoju działalności emitenta co najmniej w najbliższym roku obrotowym

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”.

22 września 2016 roku została ogłoszona Strategia Spółki na lata 2016-2019. Zarząd chce doprowadzić do wzrostu wartości Spółki dla akcjonariuszy przez modyfikację modelu biznesowego Grupy polegającą na dodaniu aktywności ukierunkowanej na obsługę klientów detalicznych i uzyskiwanie większych synergii pomiędzy wszystkimi obszarami działalności spółki. Zarząd pozytywnie ocenia potencjał rynku usług dla klienta detalicznego. W roku 2018 klienci indywidualni zarejestrowali ponad 147 tys. nowych samochodów. Ilość transakcji na rynku samochodów używanych przekroczył poziom 2,6 mln. Większość z tych transakcji (blisko 2,5 mln) zostało zawartych przez klientów indywidualnych.

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	
	2018	2017
Marża finansowa (tys. PLN) ¹	46.968	38.076
Marża na amortyzacji (tys. PLN) ²	(11.191)	835
Marża serwisowa (tys. PLN) ³	23.493	25.080
Marża na ubezpieczeniach (tys. PLN) ⁴	9.788	10.840
Marża na remarketingu (tys. PLN) ⁵	(2.893)	13.676
Marża na pozostałych usługach (tys. PLN) ⁶	2.148	1.837
Marża zysku netto (w %) ⁷	0,1%	6,0%
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE) (w %) ⁸	0,2%	8,0%
Wskaźnik zadłużenia D/E ⁹	3,69	3,24
Rozmiar floty (liczba pojazdów będących własnością Grupy) ¹⁰	35.982	33.425
Rozmiar floty finansowanej przez Grupę objętej usługami CFM* (liczba pojazdów będących własnością Grupy), w tym:	25.780	23.894
FSL	12.963	12.943
Semi-FSL	12.817	10.951
Rozmiar floty finansowanej przez Grupę nie objętej usługami CFM* (liczba pojazdów będących własnością Grupy)	9.391	9.531
Rozmiar floty MasterRent24 (liczba pojazdów będących własnością Grupy)	811	479
Wskaźnik kosztów ogólnego zarządu (w PLN w przeliczeniu na jeden pojazd) ¹¹	122	109

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 (zawierające zmianę wyceny IRS); 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 windykacji i monitoringu; oraz (ii) pozostałych przychodów, pomniejszonych o: (i) koszty zawarcia umowy; (ii) koszty windykacji; 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 i kredytów oraz 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 powstało poprzez agregację danych finansowych Spółek:

- ▶ Prime Car Management S.A. z siedzibą w Gdańsku, ul. Polanki 4,
- ▶ Futura Leasing S.A. z siedzibą w Gdańsku, ul. Polanki 4,
- ▶ Masterlease Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Polanki 4,
- ▶ MasterRent24 Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Polanki 4,

z uwzględnieniem odpowiednich korekt konsolidacyjnych, przygotowanych na dzień 31 grudnia 2018 roku, 31 grudnia 2017 roku i za lata zakończone 31 grudnia 2018 oraz 31 grudnia 2017 roku.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PCM za rok zakończony dnia 31 grudnia 2018 roku obejmuje skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2018 roku, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku oraz dane porównawcze za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku, a także zasady (polityki) rachunkowości i dodatkowe noty objaśniające.

Grupa wybrała politykę rachunkowości, w której transakcje połączenia jednostek gospodarczych znajdujących się pod wspólną kontrolą są rozliczane metodą „łączenia udziałów”. Poszczególne pozycje aktywów i zobowiązań oraz przychodów i kosztów Spółek Grupy 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 Spółkami zostały wyłączone w pełni.

W dniu 20 lutego 2013 roku Prime Car Management S.A. zawarła umowę zakupu spółki BAWAG Leasing & Fleet Sp. z o.o., obecnie MasterRent24 Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie o kapitale udziałowym w wysokości 2.850.000 zł.

Łączna cena wszystkich udziałów w BAWAG Leasing & Fleet oraz nabytych wierzytelności wyniosła 42,7 mln zł.

Celem transakcji było nabycie portfela należności leasingowych BAWAG Leasing & Fleet Sp. z o.o.

Transakcja została rozliczona jako nabycie aktywów – Zarząd Prime Car Management S.A. nie zidentyfikował transakcji jako nabycie aktywów stanowiących przedsięwzięcie zgodnie z MSSF 3, biorąc pod uwagę szczegóły porozumień rzeczowych.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało przygotowane za rok zakończony 31 grudnia 2018 roku, z danymi porównywalnymi za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku, używając tych samych zasad rachunkowości.

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 2018 roku w porównaniu z rokiem zakończonym 31 grudnia 2017 roku

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

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Działalność kontynuowana			
Przychody	621 753	521 172	19,3
Przychody z tytułu leasingu oraz opłat dodatkowych	169 543	143 542	18,1
Przychody z tytułu prowizji i opłat	210 592	187 209	12,5
Przychody odsetkowe	60 114	52 772	13,9
Pozostałe przychody finansowe	66	112	(41,4)
Przychody ze zbycia przedmiotów poleasingowych	175 855	131 793	33,4
Pozostałe przychody operacyjne	5 584	5 742	(2,8)
Koszty	619 144	475 221	30,3
Koszty napraw i serwisów przedmiotów leasingu	174 102	147 684	17,9
Amortyzacja przedmiotów leasingu operacyjnego	135 550	111 375	21,7
Koszty ogólnego zarządu	52 772	44 430	18,8
Koszty odsetkowe	59 395	47 895	24,0
Pozostałe koszty finansowe	13 440	3 182	322,4
Koszty zbycia przedmiotów poleasingowych	178 748	118 117	51,3
Pozostałe koszty operacyjne	5 138	2 537	102,5
Zysk brutto	2 609	45 951	(94,3)
Obciążenia z tytułu podatku dochodowego (bieżący)	(10 814)	(16 306)	(33,7)
Obciążenia z tytułu podatku dochodowego (odroczony)	9 121	6 121	49,0
Zysk/(strata) netto z działalności kontynuowanej	916	35 766	(97,8)
Zysk/(strata) netto za okres	916	35 766	(97,8)
Całkowite dochody razem	916	35 766	(97,8)

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 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*
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN		(%)
Marża finansowa ¹	46.968	38.076	23.4
Marża na amortyzacji ²	(11.191)	835	(1 440.4)
Marża serwisowa ³	23.493	25.080	(6.3)
Marża na ubezpieczeniach ⁴	9.788	10.840	(9.7)
Marża na remarketingu ⁵	(2.893)	13.676	(121.2)
Marża na pozostałych usługach ⁶	2.148	1.837	16.9
Pozostałe przychody i koszty ⁷	1.200	3.171	(62.2)
Koszty ogólnego zarządu	(52.772)	(44.430)	18.8
Odpisy aktualizujące należności ⁸	(14.132)	(3.136)	350.7
Zysk brutto	2.609	45.951	(94.3)

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 (zawierające zmianę wyceny IRS) 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 pomniejszonych o: (i) pozostałe koszty (spośród pozostałych kosztów finansowych); (ii) zawiązanie rezerwy emerytalnej; (iii) zawiązanie rezerwy na badanie sprawozdań; oraz (iv) 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) pomniejszonych 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.

Marża finansowa

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody finansowe	106 424*	85 984*	23,8*
Przychody odsetkowe z rat umowy leasingu operacyjnego	38 934	30 562	27,4
Przychody z tytułu działalności short term rental MR24 ¹	6 250	770	711,2
Odsetki z leasingu finansowego	59 169	51 925	14,0
Opłaty finansowe za przedłużone użytkowanie pojazdu	1 061	1 767	(40,0)
Noty odsetkowe od nieterminowych płatności	944	847	11,4
Odsetki od środków na rachunkach bankowych	66	112	(41,4)
Koszty finansowe	(59 457)*	(47 908)*	(24,1)*
Odsetki od kredytów i obligacji	(57 673)	(45 932)	(25,6)
Opłaty administracyjne dotyczące obsługi finansowania	(1 719)	(1 963)	12,4
Odsetki od pozostałych zobowiązań	(3)	(1)	(171,1)
Różnice kursowe	(61)	(13)	(377,8)
Marża finansowa	46 968*	38 076*	23,4*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

¹ Kwota przychodów została pomniejszona o koszty finansowania.

* 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, przychody z działalności short term rental prowadzonej przez MasterRent24 Sp. z o.o. oraz opłaty finansowe za pokontraktowe użytkowanie pojazdów.

W 2018 roku marża finansowa Grupy wzrosła o 8,9 mln zł, tj. o 23,4%, do poziomu 47,0 mln zł z 38,1 mln zł osiągniętych w 2017 roku.

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

W 2018 roku przychody odsetkowe z rat umów leasingu operacyjnego wzrosły o 8,4 mln zł, tj. o 27,4%, do poziomu 38,9 mln zł z 30,6 mln zł osiągniętych w 2017 roku. Wzrost ten był wynikiem wzrostu wartości bilansowej umów leasingu operacyjnego (wartość bilansowa przedmiotów leasingu operacyjnego wzrosła na

koniec 2018 roku do poziomu 858 mln zł z poziomu 704 mln zł na koniec 2017 roku) oraz wzrostem rentowności nowo zawieranych umów leasingu operacyjnego.

W 2018 roku odsetki z leasingu finansowego wzrosły do poziomu 59,2 mln zł z 51,9 mln zł w 2017 roku, tj. o 14,0%. W tym samym okresie średni poziom należności (netto) z tytułu leasingu finansowego (rozumiany jako średnia arytmetyczna stanu na początek i na koniec okresu) wzrósł o 84,7 mln tj. 9,3%.

W analizowanym okresie najistotniejszym składnikiem kosztów finansowych Grupy były koszty odsetkowe, które wzrosły o 11,7 mln zł, tj. o 25,6% do poziomu 57,7 mln zł w 2018 roku z 45,9 mln zł w 2017 roku. Wzrost ten wynikał głównie z podwyższenia wolumenu umów kredytowych wykorzystanych przez Grupę. Wzrost zadłużenia kredytowego spowodowany był istotnym wzrostem sprzedaży nowych umów Grupy.

W przypadku kredytów koszty finansowania Grupy bazują na stopie WIBOR 1M powiększonej o marżę, a w przypadku obligacji koszty finansowania bazują na stopie WIBOR 3M powiększonej o marżę.

Marża na amortyzacji

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody kapitałowe z rat umowy leasingu operacyjnego	124 358*	112 210*	10,8*
Amortyzacja przedmiotów leasingu operacyjnego	(135 550)	(111 375)	(21,7)
Marża na amortyzacji	(11 191)*	835*	(1 440,4)*

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 2018 roku marża na amortyzacji Grupy spadła o 12,0 mln zł, a Grupa poniosła stratę na amortyzacji w wysokości 11,2 mln zł, w porównaniu z zyskiem na amortyzacji w wysokości 0,8 mln zł w 2017 roku. Spadek spowodowany był głównie obniżeniem wycen wartości rezydualnych wykonanych w czerwcu 2018, co miało wpływ na zmianę planu amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego.

W 2018 roku przychody kapitałowe z rat umów leasingu operacyjnego Grupy wzrosły o 12,1 mln zł, tj. o 10,8%, do poziomu 124,4 mln zł z 112,2 mln zł w 2017 roku. W 2018 roku koszty amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego wzrosły o 24,2 mln zł, tj. o 21,7%, do poziomu 135,6 mln zł z 111,4 mln zł w 2017 roku. Wzrost kosztów amortyzacji wynikał głównie z wzrostu wartości bilansowej umów leasingu operacyjnego oraz obniżenia wycen wartości rezydualnych samochodów w leasingu operacyjnym, co miało wpływ na zmianę planu amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego.

Marża serwisowa

Rok zakończony 31 grudnia Zmiana

	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe	112 677	101 013	11,5
Koszty serwisowe	(73 022)	(62 310)	(17,2)
Koszty opon	(12 723)	(11 794)	(7,9)
Koszty samochodów zastępczych	(3 439)	(1 829)	(88,1)
Marża serwisowa	23.493*	25.080*	(6,3)*

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 25.780 według stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku z 23.894 według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku.

Przychody z tytułu opłat i prowizji za usługi serwisowe wzrosły o 11,7 mln zł, tj. o 11,5%, a więc istotnie w stosunku do poziomu z 2017 roku. Wzrost spowodowany był przede wszystkim zwiększeniem floty pojazdów finansowanych przez Grupę objętej usługami CFM.

W 2018 roku marża serwisowa Grupy spadła o 1,6 mln zł, tj. o 6,3%, do poziomu 23,5 mln zł z 25,1 mln zł w 2017 roku. Spadek marży serwisowej w analizowanym okresie wynikał przede wszystkim ze wzrostu kosztów serwisowania floty pojazdów.

Marża na ubezpieczeniach

	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z tytułu opłat i prowizji za ubezpieczenia	84 155	73 134	15,1
Przychody z tytułu prowizji od warsztatów	5 627	4 966	13,3
Koszty ubezpieczeń	(79 994)	(67 259)	(18,9)
Marża na ubezpieczeniach	9.788*	10.840*	(9,7)*

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe, Spółka.

* Dane niebędące przedmiotem badania ani przeglądu biegłego rewidenta.

W 2018 roku Grupa Masterlease zidentyfikowała, że rozpoznawała w szyku rozstawnym przychody i koszty z tytułu polis ubezpieczeniowych dotyczących przedmiotów leasingu, mimo że nie osiąga marży na tej działalności. W związku z powyższym Grupa dokonała korekty prezentacyjnej przychodów i kosztów pomniejszając je o te przychody, które odpowiadały w całości poniesionym kosztom polis. W związku z tym wysokość przychodów i kosztów za rok 2017 uległy zmianie.

Marża na ubezpieczeniach stanowi różnicę pomiędzy przychodami Grupy wynikającymi z otrzymanych opłat ubezpieczeniowych, a kosztami ponoszonymi 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 (*Koszty ubezpieczeń*).

W 2018 roku marża na ubezpieczeniach Grupy spadła o 1,1 mln zł, tj. o 9,7%, do poziomu 9,8 mln zł z 11,9 mln zł w 2017 roku.

Marża na remarketingu	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Przychody z remarketingu	175 855	131 793	33,4
(Przychody ze zbycia przedmiotów poleasingowych)			
Koszty remarketingu	(178 748)	(118 117)	(51,3)
(Koszty zbycia przedmiotów poleasingowych).....			
Marża na remarketingu	(2.893)*	13.676*	(121,2)*

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.

W 2018 roku marża na remarketingu spadła o 16,6 mln zł, tj. o 121,2% do poziomu (2,9) mln zł z 13,7 mln zł w 2017 roku. Spadek uzyskanej marży na remarketingu w analizowanym okresie był w głównej mierze wynikiem spadku cen samochodów używanych, niższej efektywności sprzedaży oraz wyższych kosztów procesu sprzedaży.

Koszty ogólnego zarządu	Rok zakończony 31 grudnia		Zmiana
	2018	2017	2018/2017
	tys. PLN (zbadane)		(%)
Usługi obce	29 570	22 310	32,5
Wynagrodzenia	18 407	17 181	7,1
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	3 094	2 568	20,5
Amortyzacja środków trwałych własnych	1 544	2 229	(30,7)
Pozostałe koszty	157	141	11,2
Koszty ogólnego zarządu, razem	52.772	44.430	18,8

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.

W 2018 roku koszty ogólnego zarządu Grupy wzrosły o 8,3 mln zł, tj. o 18,8%, do poziomu 52,8 mln zł z 44,4 mln zł w 2017 roku. Wzrost ten wynikał głównie ze wzrostu kosztów usług obcych o 7,3 mln zł, tj. o 32,5%.

Wzrost kosztów usług obcych wynikał pośrednio ze wzrostu rozmiarów działalności Grupy i obsługiwanego wolumenu pojazdów, z czego najważniejszą przyczyną wzrostu kosztów usług był rozwój projektów Master 1 i MasterRent24 oraz koszty przeglądu opcji strategicznych.

Pozostałe przychody i koszty operacyjne

W 2018 roku wynik na pozostałych przychodach i kosztach spadł o 2,0 mln zł tj. o 62% do poziomu 1,2 mln zł z 3,2 mln zł w 2017 roku.

Wynik brutto

W wyniku wyżej wymienionych zmian w przychodach i kosztach Grupy w 2018 roku, zysk brutto spadł o 43,3 mln zł, tj. o 94,3%, do poziomu 2,6 mln zł z 45,9 mln zł w 2017 roku.

Podatek dochodowy

W 2018 roku Grupa wykazała obciążenie z tytułu podatku dochodowego w kwocie 1,7 mln zł. Na podatek dochodowy Grupy miał wpływ podatek bieżący, który wynosił 10,8 mln zł oraz podatek odroczony wpływający na zmniejszenie łącznego obciążenia podatkowego w wysokości 9,1 mln zł. Efektywna stawka podatkowa w 2018 roku wynosiła 64,9%, natomiast nominalna stawka podatku dochodowego od osób prawnych wynosi obecnie w Polsce 19%. Różnica między efektywną stawką podatkową a nominalną stawką, która powstała w 2018 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 2018 roku zysk netto spadł o 34,9 mln zł do poziomu 0,9 mln zł w porównaniu z zyskiem netto w wysokości 35,8 mln zł w 2017 roku. Na obniżenie wyniku finansowego w 2018 roku w stosunku do roku 2017 najistotniejszy wpływ miały poniższe czynniki:

- spadek marży na remarketingu z 13,7 mln zł w 2017 roku do (2,9) mln zł w 2018 roku wynikający ze spadku cen samochodów używanych na rynku,
- spadek marży na amortyzacji z 0,8 mln zł w 2017 roku do (11,2) mln zł w 2018 roku wynikający z obniżenia wycen wartości rezydualnych, co miało wpływ na zmianę planu amortyzacji przedmiotów leasingu operacyjnego,
- wzrost kosztów stałych z (44,4) mln zł w 2017 roku do (52,8) mln zł w 2018 roku,
- utworzenie odpisów aktualizujących wartość rezydualną dla umów leasingu finansowego w kwocie (7,0) mln zł.

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.** To przekłada się na mniejsze zainteresowanie zakupem nowych pojazdów, jednakże może również prowadzić do poszukiwania tańszych i bardziej efektywnych sposobów budowy floty, np. poprzez outsourcing. Ponadto może wpływać na zaostrzenie konkurencji w branży, skutkujące m.in. presją cenową i warunkami oferowanych usług i produktów, wpływając na pogarszanie marż osiąganych przez spółki leasingowe. Pomimo dobrej 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 światowej lub polskiej gospodarce. Trudności w dostępie do kapitału mogą skutkować zmniejszoną zdolnością do zawierania umów leasingowych lub umów na usługi CFM w ilości, jaka zaspokajałaby popyt na rynku. Konsekwencją wystąpienia takich trudności może być zmniejszenie udziału Grupy na rynku na rzecz jej bezpośrednich konkurentów albo na rzecz podmiotów oferujących alternatywne sposoby finansowania zakupu pojazdów. Taka sytuacja 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 od instytucji bankowych, które są niezbędne między innymi do zakupu leasingowanych samochodów, 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.

➤ **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 (opłatę końcową) na koniec okresu leasingowania. Po wygaśnięciu umów leasingu operacyjnego należące do Grupy samochody są sprzedawane na rynku wtórnym (poprzez kanały sprzedaży detalicznej albo hurtowej). W konsekwencji Grupa jest narażona na wahania cen pojazdów na rynku samochodów używanych. Grupa stara się zbywać swoje pojazdy za pośrednictwem kanału sprzedaży detalicznej, ponieważ w ten sposób osiąga zwykle wyższe ceny sprzedaży w porównaniu z cenami uzyskiwanymi w sprzedaży hurtowej. W 2018 roku 82,5% poleasingowych pojazdów Grupy zostało sprzedanych w ramach sprzedaży detalicznej, a 17,5% 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.

➤ **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 (70,9% floty Grupy na dzień 31 grudnia 2018 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. Może również utrudnić porównanie wyników Grupy osiąganych w kolejnych okresach sprawozdawczych. Jeżeli Grupa nie dokona zbycia pojazdów za cenę przynajmniej równą założonej w danej umowie wartości rezydualnej na koniec okresu leasingu, może ponieść straty.

➤ **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 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 operatorem Programów Private Label z dealerami samochodowymi i importerami marek, np. Opel i Hyundai. 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,
- Grupa będzie w stanie je przedłużyć albo odnowić po upływie terminu ich obowiązywania,
- Programy Private Label nie zostaną wypowiedziane,
- Grupie uda się zawrzeć nowe programy Private Label,
- Grupa wykorzysta przewagę wynikającą z możliwości pozyskania istotnego udziału w rynku, jakie oferują istniejące lub nowe programy.

W dniu publikacji raportu rocznego, trwają rozmowy nad formą dalszej współpracy Grupy z importerami w ramach Programów Private Label.

➤ **Niepowodzenie we współpracy z dealerami samochodów może negatywnie wpłynąć na Grupę**

Grupa dystrybuje swoje produkty m.in. za pośrednictwem sieci kilkuset dealerów samochodów. Ścisła współpraca Grupy z dealerami samochodów umożliwia uzyskanie dostępu do szerokiego spektrum nowych potencjalnych klientów i ma istotne znaczenie dla działalności Grupy. Ponadto, ścisła współpraca z dealerami samochodowymi stanowi istotną część polityki dystrybucji usług Grupy. W roku 2018 ok. 42% umów leasingowych Grupy zostało zawartych za pośrednictwem dealerów samochodów. Wszelkie niepowodzenia programu sprzedaży usług realizowane przy pomocy sieci dealerskiej mogą mieć negatywny wpływ na przychody Grupy, a także mogą spowodować utratę korzystnej pozycji w zakresie negocjowania cen i upustów na pozyskiwane usługi.

➤ **Koszty serwisowania 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 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 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.

➤ *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: większa konkurencja, brak możliwości przedłużenia, odnowienia istniejących Programów Private Label lub zawarcia nowych programów Private Label, a także niezidentyfikowanie na rynku lub brak możliwości nabycia odpowiednich nowych przedsiębiorstw lub portfeli klientów, spełniających kryteria Grupy.

Ponadto aktualny trend outsourcingu zarządzania flotą samochodową przez 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. Dodatkowo Grupa może realizować poniżej oczekiwań proces wdrażania na rynek nowego produktu typu Abonament dla osób fizycznych.

➤ *Grupa jest narażona na ryzyko zmiany stóp procentowych i ryzyko kursowe*

Zmiany stóp procentowych i innych parametrów rynków finansowych miały i będą mieć 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. **Wahania stóp procentowych mogą doprowadzić do wzrostu kosztów finansowych**, które nie zawsze mogą zostać pokryte wyższymi wpływami finansowymi z umów leasingu. Grupa narażona jest na ryzyko zmian stóp procentowych w szczególności dlatego, że 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 2018 roku odsetki od zadłużenia (koszty odsetkowe) Grupy stanowiły znaczący koszt działalności w całkowitych kosztach Grupy (9,6%). 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. Istnieje ryzyko, że zmiany stóp procentowych w przyszłości będą negatywnie oddziaływać na Grupę.

Ponadto, Grupa jest także narażona na **wahania kursów walut**, które są spowodowane zdarzeniami pozostającymi poza kontrolą Grupy. Ma to związek z faktem, iż część aktywów leasingowych Grupy (ok. 5,3 mln zł na dzień 31 grudnia 2018 roku) denominowanych jest w euro, natomiast zewnętrzne finansowanie Grupy denominowane jest w złotych. Negatywne wahania 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 2018 roku zobowiązania Grupy z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych wynosiły 1.643 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 wierzycieli. 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 finansowania 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 udzielonych przez instytucje finansowe oraz środków z emisji obligacji. Na dzień 31 grudnia 2018 roku zobowiązania Grupy z tytułu obligacji, pożyczek, kredytów i innych zobowiązań finansowych wynosiły **1.643 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.:

- ograniczenia zakresu prowadzonej działalności gospodarczej i ograniczenia lub opóźnienia planowanych nakładów inwestycyjnych,
- sprzedaży aktywów,
- pozyskania dodatkowego finansowania dłużnego lub kapitałowego,
- 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:

- anulowaniem lub obniżeniem łącznej kwoty kredytu udostępnionego na podstawie umowy kredytu,
- wypowiedzeniem umowy w całości lub części,
- 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.

W związku z trwającym procesem przeglądu opcji strategicznych, mimo prowadzonych przez Zarząd rozmów z bankami, których celem jest uzyskanie zgody banków na odstąpienie od skorzystania z ich prawa do rozwiązania lub zmiany trwających umów w przypadku zmiany kontroli nad Spółką, Grupa może być narażona na ryzyko postawienia w stan wymagalności zadłużenia kredytowego.

➤ ***Ubezpieczenie Grupy może być niewystarczające do pokrycia szkód poniesionych przez Grupę lub do zaspokojenia roszczeń wobec Grupy, a ubezpieczyciel może 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 2018 roku objęte nim było 9,4 % 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 ubezpieczania. 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 jeżeli Grupa 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, istnieje możliwość, że w przypadku części floty samochodowej Grupy objętej Funduszem Naprawczym 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 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.

➤ ***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.

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.

➤ **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 z 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. W przypadku uznania, 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 zaprzestania 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, a także skuteczne dochodzenie wobec Spółek z Grupy roszczeń związanych ze szkodami poniesionymi przez stosowanie niedozwolonych klauzul umownych, mogą mieć negatywny wpływ na działalność Grupy, jej pozycję finansową, wyniki działalności i perspektywy rozwoju.

Na moment publikacji niniejszego raportu wobec spółek z Grupy nie były prowadzone postępowania administracyjne lub sądowe dotyczące ochrony konkurencji i konsumenta. Oczywiście nie można wykluczyć takiej sytuacji w przyszłości.

► ***W przypadku naruszenia bezpieczeństwa ochrony danych osobowych osób fizycznych, Grupa może ponieść negatywne konsekwencje***

Każda ze spółek Grupy jest Administratorem danych osobowych i przetwarza dane w sposób zgodny z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO) oraz krajowymi przepisami prawa w zakresie ochrony danych osobowych w szczególności ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych. Spółki z Grupy przeprowadziły proces dostosowawczy i wprowadziły mechanizmy mające na celu wdrożenie i przestrzeganie RODO oraz przepisów krajowych dotyczących ochrony danych osobowych osób fizycznych. Za niestosowanie powyższych przepisów na spółki z Grupy mogą zostać nałożone w drodze stosownej decyzji administracyjnej pieniężne kary finansowe w wysokości do 20 mln euro lub do 4% całkowitego rocznego obrotu z poprzedniego roku obrotowego, przy czym zastosowanie ma kwota wyższa. Może to mieć negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową lub wyniki działalności Grupy i perspektywy rozwoju. Ponadto spółki z Grupy oraz ich pracownicy, w przypadku przetwarzania danych osobowych w sposób nielegalny, zgodnie z polskimi przepisami prawa, narażone mogą być na karę grzywny, karę ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat dwóch, lub w przypadku danych wrażliwych do lat trzech. Jeśli naruszenie RODO stanowić będzie naruszenie dóbr osobistych, klienci Spółek z Grupy (osoby fizyczne) mogą dochodzić roszczeń na podstawie przepisów Kodeksu Cywilnego i mogą żądać zadośćuczynienia.

Na moment publikacji niniejszego raportu wobec spółek z Grupy nie były prowadzone postępowania administracyjne lub sądowe dotyczące ochrony danych osobowych. Oczywiście nie można wykluczyć takiej sytuacji w przyszłości.

- ***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.

Podsumowując, do ryzyk związanych z działalnością Grupy i otoczeniem rynkowym Grupa zalicza następujące potencjalne czynniki:

- negatywne skutki dekonunktury
- wzrost konkurencji
- wzrost prywatnego importu używanych samochodów
- spadek wartości rezydualnych
- obniżenie jakości portfela umów
- niewykorzystanie potencjału Programów Private Label
- niepowodzenie we współpracy z dealerami samochodów
- zbyt wysokie koszty utrzymania pojazdów
- brak realizacji strategii Grupy
- zmiany stóp procentowych i ryzyko kursowe
- brak refinansowania istniejącego zadłużenia, niepozyskanie korzystnego finansowania lub wzrost kosztów finansowania
- naruszenie zobowiązań finansowych
- problemy z ubezpieczeniem Grupy
- możliwość utraty kluczowej kadry kierowniczej
- problemy systemów informatycznych Grupy
- zmiany przepisów prawa podatkowego
- rozpoznanie dodatkowych zobowiązań podatkowych Grupy
- naruszenia prawa ochrony konkurencji i konsumentów
- obowiązki narzucone przez GPW

6. Ład korporacyjny

Od 1 stycznia 2016 roku obowiązuje 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. Tekst aktualnego zbioru zasad Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW, którym podlegała Spółka, jest publicznie dostępny na stronie internetowej GPW dotyczącej ładu korporacyjnego pod adresem www.corp-gov.gpw.pl.

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.

W dniu 15.02.2016 roku Spółka wyemitowała raport nr **EBI 1/2016** oraz w dniu 23.03.2018 roku aktualizujący raport **EBI 1/2018** dotyczący zakresu stosowania Dobrych Praktyk.

Zgodnie z treścią raportu EBI 1/2018 Spółka stosuje wszystkie zasady ładu korporacyjnego zgodnie z dokumentem Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem następujących:

➤ **Polityka informacyjna i komunikacja z inwestorami**

I.Z.1.10. prognozy finansowe - opublikowane w okresie co najmniej ostatnich 5 lat, wraz z informacją o stopniu ich realizacji.

Powyższa zasada nie ma zastosowania. Spółka nie podjęła decyzji o publikowaniu prognoz finansowych.

I.Z.1.16. informację na temat planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia - nie później niż w terminie 7 dni przed datą walnego zgromadzenia.

Spółka nie stosuje powyższej zasady. Zważywszy na wysokie koszty i ryzyka Spółka nie zdecydowała się na podjęcie działań mających na celu transmisję obrad walnego zgromadzenia. Wobec tego nie będą zamieszczane na korporacyjnej stronie internetowej informacje w zakresie planowanej transmisji obrad WZ.

I.Z.1.20. zapis przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo.

Spółka nie stosuje powyższej zasady. Spółka nie przewiduje zamieszczania na swojej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia. W ocenie Zarządu dotychczasowa forma dokumentowania przebiegu obrad zapewnia transparentność oraz chroni prawa wszystkich akcjonariuszy. Ponadto, informacje dotyczące podejmowanych uchwał Emitent przekazuje w formie raportów bieżących, a także publikuje je na stronie internetowej, zatem inwestorzy mają możliwość zapoznania się ze sprawami poruszonymi na walnym zgromadzeniu.

➤ **Walne zgromadzenie i relacje z akcjonariuszami**

IV.R.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu lub zgłaszane spółce oczekiwania akcjonariuszy, o ile spółka jest w stanie zapewnić infrastrukturę techniczną niezbędną dla sprawnego przeprowadzenia walnego zgromadzenia przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, powinna umożliwić akcjonariuszom udział w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu takich środków, w szczególności poprzez:

- 1) transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym,
- 2) dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad walnego zgromadzenia, przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad walnego zgromadzenia,
- 3) wykonywanie, osobiście lub przez pełnomocnika, prawa głosu w toku walnego zgromadzenia.

Zasada nie jest stosowana. Zważywszy na wysokie koszty i ryzyka Spółka nie zdecydowała się na podjęcie działań mających na celu realizację powyższej 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 Spółka nie wyklucza rozpoczęcia stosowania przedmiotowej zasady w przyszłości.

IV.Z.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu spółki, spółka zapewnia powszechnie dostępną transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Spółka nie stosuje powyższej zasady. Zważywszy na wysokie koszty i ryzyka Spółka nie zdecydowała się na podjęcie działań mających na celu realizację powyższej zasady. 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 Spółka nie wyklucza rozpoczęcia stosowania przedmiotowej zasady w przyszłości.

► **Konflikt interesów i transakcje z podmiotami powiązanymi**

V.Z.6. Spółka określa w regulacjach wewnętrznych kryteria i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia. Regulacje wewnętrzne spółki uwzględniają między innymi sposoby zapobiegania, identyfikacji i rozwiązywania konfliktów interesów, a także zasady wyłączenia członka zarządu lub rady nadzorczej od udziału w rozpatrywaniu sprawy objętej lub zagrożonej konfliktem interesów.

Spółka nie stosuje powyższej zasady. Zasada jest stosowana częściowo. Spółka nie posiada regulacji wewnętrznych określających kryteria i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów. Jednakże odpowiednie postanowienia regulaminów organów zawierają wytyczne w zakresie postępowania członków Zarządu i Rady Nadzorczej w zakresie informowania i postępowania w przypadku możliwego zaistnienia konfliktów interesów.

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 grudnia 2018 roku oraz następująco:

Akcjonariusz	31 grudnia 2018			31 grudnia 2017		
	Liczba akcji	Udział w kapitale	Udział w głosach	Liczba akcji	Udział w kapitale	Udział w głosach
Aviva PTE Aviva Santander S.A.	1 786 780	15,00%	15,00%	1 786 780	15,00%	15,00%
Powszechne Towarzystwo Emerytalne PZU S.A.	1 403 815	11,79%	11,79%	bd	bd	bd
AEGON PTE S.A. (dawniej Nordea PTE S.A.)	1 352 768	11,36%	11,36%	1 352 768	11,36%	11,36%
Nationale-Nederlanden PTE S.A.	952 707	8,00%	8,00%	952 707	8,00%	8,00%
Franklin Resources, Inc.	841 209	7,06%	7,06%	837 464	7,03%	7,03%
Pozostali	5 571 561	46,79%	46,79%	5 129 271	43,07%	43,07%
RAZEM	11 908 840	100,00%	100,00%	11 908 840	100,00%	100,00%

Źródło: Spółka.

Na dzień publikacji niniejszego sprawozdania struktura akcjonariatu uległa zmianie się w stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku

Akcjonariusz	28 marca 2019		
	Liczba akcji	Udział w kapitale	Udział w głosach
Aviva PTE Aviva Santander S.A.	1 786 780	15,00%	15,00%
Powszechne Towarzystwo Emerytalne PZU S.A.	1 725 965	14,49%	14,49%
AEGON PTE S.A. (dawniej Nordea PTE S.A.)	1 352 768	11,36%	11,36%
Nationale-Nederlanden PTE S.A.	952 707	8,00%	8,00%
Pozostali	6 090 620	51,15%	51,15%
RAZEM	11 908 840	100,00%	100,00%

Źródło: Spółka.

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

Nie ma 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) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) 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 2018 roku nie występowały umowne ograniczenia zbywalności akcji Emitenta.

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:

- ustalenie regulaminu Zarządu,
- wystawianie, awalowanie i indosowanie weksli,
- zatwierdzanie zakładowego systemu wynagradzania pracowników Spółki,
- utworzenie i likwidacja oddziału Spółki,
- utworzenie i likwidacja przedstawicielstwa Spółki za granicą,
- zatwierdzanie regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego Spółki,
- powołanie prokurenta,
- wypłata zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego,
- 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 brzmieniem § 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:

- ▶ transmisje 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 Zgromadzenie Spółki w roku 2018 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. 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 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:

- ustalenie regulaminu Zarządu,
- wystawianie, awalowanie i indosowanie weksli,
- zatwierdzanie zakładowego systemu wynagradzania pracowników Spółki,
- utworzenie i likwidacja oddziału Spółki,
- utworzenie i likwidacja przedstawicielstwa Spółki za granicą,
- zatwierdzanie regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego Spółki,
- powołanie prokurenta,
- wypłata zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego,
- 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 ciągu okresu sprawozdawczego objętego niniejszym skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym skład Zarządu jednostki dominującej Grupy **nie uległ zmianie**.

Od dnia 16 czerwca 2016 roku składa się z dwóch członków. W dacie sporządzenia niniejszego raportu Członkami Zarządu pozostają Jakub Kizielewicz i Konrad Karpowicz:

Imię i nazwisko	Stanowisko	Data objęcia funkcji w obecnej kadencji	Data upływu obecnej kadencji
Jakub Kizielewicz	Prezes Zarządu	16 czerwca 2016 roku	15 czerwca 2019 roku
Konrad Karpowicz	Wiceprezes Zarządu	16 czerwca 2016 roku	15 czerwca 2019 roku

Źródło: Spółka

Obecni członkowie Zarządu zostali powołani uchwałami nr 11/2016 oraz nr 13/2016 Rady Nadzorczej z dnia 10 maja 2016 roku. Członkom Zarządu (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 2018 rok.

Jakub Kizielewicz - PREZES ZARZĄDU PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Jakub Kizielewicz sprawuje funkcję Prezesa Zarządu od czerwca 2016 roku. Wcześniej od kwietnia 1999 roku sprawował funkcję Dyrektora Finansowego i Członka Zarządu spółek z Grupy Masterlease. Jest współautorem projektu wykupu menedżerskiego spółki PCM przy zastosowaniu innowacyjnej metody finansowania przejęcia przez emisję obligacji notowanych na rynku Catalyst. W roku 2013 zrealizował akwizycję Spółki Bawag, a także portfela kontraktów od Pol-Mot Auto. Współautor udanego debiutu giełdowego spółki Prime Car Management S.A. w roku 2014. Ukończył Informatykę na Politechnice Gdańskiej oraz studia podyplomowe z zakresu bankowości inwestycyjnej na Uniwersytecie Gdańskim i w Gdańskiej Akademii Bankowej. Posiada również stopień MBA uzyskany na Uniwersytecie Strathclyde w Glasgow i GFKM. Doświadczenie zawodowe zdobywał pracując jako makler w Sopockim Domu Maklerskim S.A. i w Przedsiębiorstwie Maklerskim Elimar S.A., a także jako analityk i Dyrektor ds. rozwoju w Futura Leasing.

Konrad Karpowicz - WICEPREZES ZARZĄDU PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Konrad Karpowicz sprawuje funkcję Wiceprezesa Zarządu od czerwca 2016 roku. Wcześniej sprawował funkcję Dyrektora Handlowego i Członka Zarządu w Futura Leasing S.A. od kwietnia 1999, od lipca 2001 w Prime Car Management S.A., od lipca 2010 w Masterlease Sp. z o.o. oraz od kwietnia 2013 w MasterRent24 Sp. z o.o. Konrad Karpowicz ukończył Akademię Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, a także podyplomowe Profesjonalne Studium Menedżerskie Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. Uczestniczył w licznych szkoleniach z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi i sprzedaży. Doświadczenie zawodowe zdobywał, pracując m. in. jako główny specjalista ds. leasingu w Broker und Allfinanz Service BAFS (1994–1995) oraz piastując stanowiska kierownicze w Spółkach z Grupy.

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 koleგialnie, 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 4/6 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 i 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:

- wybór lub zmiana podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki,
- wyrażenie zgody na wypłatę przez Zarząd zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego,
- powoływanie i odwoływanie członków Zarządu i ustalanie ich wynagrodzeń; (iv) ustalanie liczby członków Zarządu,
- zatwierdzanie regulaminu Zarządu na wniosek Prezesa Zarządu,
- wybór i odwoływanie Przewodniczącego oraz Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej,
- przyjmowanie i zmiany regulaminu Rady Nadzorczej,

- przyjmowanie jednolitego tekstu Statutu,
- zatwierdzanie biznes planów, rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki,
- 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,
- powoływanie komitetu audytu oraz innych komitetów, o których mowa w § 23 Statutu,
- 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.

Skład Rady Nadzorczej

W okresie od dnia 01 stycznia do dnia 29 czerwca 2018 roku skład Rady Nadzorczej „Prime Car Management” S.A. („Rada Nadzorcza”) przedstawiał się następująco:

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

W dniu 29 czerwca 2018 na podstawie Uchwały ZWZA został powołany nowy skład Rady Nadzorczej. W okresie od dnia 29 czerwca do dnia 31 grudnia 2018 roku skład Rady Nadzorczej „Prime Car Management” S.A. („Rada Nadzorcza”) przedstawiał się następująco:

Imię i nazwisko	Stanowisko	Data objęcia funkcji w obecnej kadencji	Data upływu obecnej kadencji*
Piotr Stępnik	Przewodniczący Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021
Tomasz Bieske	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021
Jakub Karnowski	Członek Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021
Artur Kucharski	Członek Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021
Grażyna Sudzińska-Amroziewicz	Członek Rady Nadzorczej	29 czerwca 2018	29 czerwca 2021

Piotr Stępnik - PRZEWODNICZĄCY RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pan Piotr Stępnik posiada wykształcenie wyższe. W 1992 roku ukończył University of Guelph w Kanadzie uzyskując tytuł BA (Bachelor of Arts). Ponadto w 1995 roku ukończył ESC Rouen we Francji uzyskując tytuł EMBA (Executive Master of Business Administration) oraz uzyskał tytuł MSM (Master of Science in Management) z Purdue University USA.

Pan Piotr Stępnik zdobywał wiedzę i doświadczenie w zarządzaniu pracując w Air Canada w Toronto, Kanada (1985-1992), PepsiCola Int'l (1992-1997), Banku Handlowym S.A. w Warszawie (1998), jako Dyrektor Rozwoju w ARMARK w Toronto, Kanada (1999-2000), jako Dyrektor Marketingu w Lukas S.A. (2000-2001), a następnie jako Wiceprezes Zarządu w Lukas S.A. oraz Lukas Bank S.A. (2001-2005), a także jako Prezes Zarządu Getin Holding S.A. (2005-2008).

Pan Piotr Stępnik posiada wieloletnie doświadczenie jako Członek Rad Nadzorczych wielu spółek: Europejski Fundusz Leasingowy S.A. (2003-2004), TU Europa S.A. (2003-2007), Getin Leasing S.A. (2005-2006), Powszechny Dom Kredytowy we Wrocławiu S.A., Carcade sp. z o.o. w Rosji, Fiolet S.A. oraz Open Finance S.A. (2005-2008), następnie Prikarpatyia Bank na Ukrainie (2007-2008), Noble Funds TFI S.A. (2006-2008), Fundusz Mikro sp. z o.o. (2008-2009), Skarbiec Asset Management Holding S.A. (2008-2013).

Pan Piotr Stępnik pełnił funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej Getin Bank S.A. (2005-2008) oraz Przewodniczącego Rady Nadzorczej Noble Bank S.A. (2006-2008). Obecnie Pan Piotr Stępnik zasiada w radach nadzorczych następujących spółek: ATM Grupa S.A., Kruk S.A., Nest Bank S.A., BFF Polska S.A., Skarbiec Holding S.A., Skarbiec TFI S.A., Asseco Business Solutions S.A. oraz Grupa Kęty S.A.

Pan Piotr Stępnik spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Tomasz Bieske - WICEPREWODNICZĄCY RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pan Tomasz Bieske jest absolwentem ekonomii Uniwersytetu w Kolonii, Niemcy. Przez sześć lat pracował w centrali Dresdner Bank we Frankfurcie. Po powrocie do Polski w roku 1990 Pan Tomasz Bieske był współzałożycielem firmy Artur Andersen w Polsce i jednocześnie dyrektorem Grupy Rynków Finansowych odpowiedzialnym za współpracę z klientami sektora finansowego. Po połączeniu zespołów firm Andersen i Ernst & Young objął stanowisko dyrektora Grupy Rynków Finansowych, Audytu i Doradztwa Gospodarczego połączonej firmy. Uczestniczył w większości najistotniejszych projektów w sektorze usług finansowych m.in. przygotowywał oferty publiczne PKO BP S.A. i Kredyt Bank S.A.; przeprowadzał badania sprawozdań finansowych Narodowego Banku Polskiego, PKO S.A. oraz Getin Holding S.A, a także opracowywał koncepcję prywatyzacji GPW. Współpracował przy przygotowaniu strategii Banku Pocztowego, planu zmian operacyjnych w Ministerstwie Finansów. Uczestniczył również w transakcjach sprzedaży bankowych portfeli kredytów nieregularnych, wycenie akcji banków prywatnych w Polsce, a także w szeregu analiz due diligence na zlecenie inwestorów zagranicznych.

Pan Tomasz Bieske od 2011 r. bierze udział w pracach zespołu do spraw zmian regulacji prawnych i biznesowych sektora bankowości spółdzielczej (czwarta dyrektywa Unii Europejskiej, zmian polskich ustaw, współpraca z Ministerstwem Finansów i KNF). Współpracuje również ze Związkiem Banków Polskich i Krajowym Związkiem Banków Spółdzielczych. Posiada licencję polskiego biegłego rewidenta oraz jest autorem licznych publikacji na temat sektora bankowego i rynków finansowych. W 2011 roku otrzymał złoty medal Związku Banków Polskich za udział w rozwoju bankowości w Polsce w latach 1991-2011. Do 30 czerwca 2013 r. był związany z Ernst & Young. Od 2013 r. jest niezależnym Członkiem Rad Nadzorczych – obecnie w spółkach giełdowych: mBank S.A. oraz Kruk S.A.

Pan Tomasz Bieske spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Raimondo Eggink - CZŁONEK RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pan Raimondo Eggink w 1994 r. ukończył studia matematyki teoretycznej na Uniwersytecie Jagiellońskim. W 2010 r. uzyskał stopień doktora.

Od 2002 r. Pan Raimondo Eggink prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działających na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Skarbiec Holding S.A. (od 2017), Sygnity S.A. (od 2016), PKP Cargo (od 2015), Suwary S.A. (od 2015), Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009), a także PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008).

W przeszłości Pan Raimondo Eggink był członkiem rad nadzorczych następujących spółek: Stomil-Olsztyn S.A. (2002-2003), Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. (2002-2008), Wilbo S.A. (2003-2005), Mostostal Płock S.A. (2003-2006), Swarzędz Meble S.A. (2004-2005), PKN ORLEN S.A. (2004-2008), KOFOLA S.A. (poprzednio HOOP S.A., 2004-2012), Zachodni Fundusz Inwestycyjny NFI S.A. (2006), Firma Oponiarska Dębica S.A. (2008-2012), Netia S.A. (2006-2014), Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. (2012-2015), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A., (2015-2016) oraz AmRest Holdings S.A. (od 2010-2016).

Przed 2002 rokiem Pan Raimondo Eggink był Członkiem Zarządu, Dyrektorem Inwestycyjnym, Prezesem Zarządu i Likwidatorem w ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmie zarządzającej aktywami polskich inwestorów instytucjonalnych oraz majątnych osób fizycznych, która zakończyła działalność w 2001 r. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1995 r., w Warszawskim oddziale ING Banku N.V. gdzie odegrał znaczącą rolę w powstaniu pierwszej w Polsce firmy zarządzającej aktywami.

W marcu 1995 r. Pan Raimondo Eggink zdobył licencję doradcy inwestycyjnego. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców. W 2000 r. stowarzyszenie AIMR (obecnie CFA Institute) przyznało mu tytuł CFA (Chartered Financial Analyst), a w latach 2004-2013 Raimondo Eggink pełnił funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA *Society of Poland*. Opublikował liczne artykuły na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego, a zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Pan Raimondo Eggink jest obywatelem holenderskim na stałe zamieszkałym w Polsce.

Pan Raimondo Eggink spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Jakub Karnowski - CZŁONEK RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pan Jakub Karnowski posiada tytuł doktora nauk ekonomicznych Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, dyplom MBA University of Minnesota (USA) oraz tytuł Chartered Financial Analyst (CFA).

Pan Jakub Karnowski rozpoczął swoją karierę w Ministerstwie Finansów (1997-2000), gdzie pracował jako doradca Ministra i Szef Gabinetu Politycznego. Następnie pracował jako Dyrektor Departamentu Zagranicznego w Narodowym Banku Polskim oraz był przedstawicielem NBP w Komitecie Stosunków Międzynarodowych (IRC) Europejskiego Banku Centralnego. W tym samym okresie był również Członkiem Komitetu Inwestycyjnego Rezerw Dewizowych (2001-2003). W latach 2003-2008 był Zastępcą Dyrektora Wykonawczego w Grupie Banku Światowego w Waszyngtonie. Następnie pełnił funkcję Prezesa Zarządu i Przewodniczącego Komitetu Inwestycyjnego PKO TFI, gdzie odpowiadał za stworzenie Pionu Zarządzania Aktywami (2008-2012). W latach 2012-2015 r. był Prezesem Zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A. W ostatnim czasie pełnił funkcję Prezesa Zarządu Luma Investment S.A. (2016-2018).

Pan Jakub Karnowski pracuje jako adiunkt w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Obecnie Pan Jakub Karnowski jest niezależnym członkiem Rady Nadzorczej oraz Przewodniczącym Komitetu Audytu w HSBC Bank Polska S.A., Allianz TUIR&TUŻ, Allianz TFI oraz Euler Hermes sp. z o.o.

Pan Jakub Karnowski spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Artur Kucharski - CZŁONEK RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pan Artur Kucharski studiował na Wydziale Robotyki Moskiewskiego Instytutu Energetycznego oraz posiada tytuły: Master Of Science zdobyty na University of Central London, Magistra Inżyniera Politechniki Warszawskiej i Executive MBA Szkoły Biznesu Politechniki Warszawskiej.

Pan Artur Kucharski był związany z firmą PricewaterhouseCoopers sp. z o.o., gdzie zajmował stanowiska od Asystenta do Managera Działu Badań Sprawozdań Finansowych (1995-2002), a następnie zajmował stanowiska od Starszego Managera do Dyrektora w Dziale Doradczym PwC Polska Sp. z o.o. (2002-2010).

Pan Artur Kucharski był Członkiem Zarządu ds. Strategii odpowiedzialnym za Pion HR, Przewodniczącym Rady Nadzorczej oraz Dyrektorem ds. Rozwoju Struktur, Organizacji i Systemów Kontroli Wewnętrznych w firmie Kopex S.A. (2010-2012).

W przeszłości Pan Artur Kucharski był Członkiem Rad Nadzorczych: Mostostal Zabrze Holding S.A. (2011-2012), Hydrapres S.A. (2011-2012), Globe Trade Centre S.A. (2010-2013) oraz Zakłady Azotowe w Tarnowie-Mościcach S.A. (2011-2017).

Obecnie Pan Artur Kucharski pełni funkcję Członka Rady Nadzorczej w Asseco Poland S.A. (od 2010), Asseco South Eastern Europe S.A. (od 2016), Alior Banku S.A. (od 2017).

Pan Artur Kucharski spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Grażyna Sudzińska - Amroziewicz - CZŁONEK RADY NADZORCZEJ PRIME CAR MANAGEMENT S.A.

Pani Grażyna Sudzińska-Amroziewicz ukończyła studia wyższe z zakresu ekonomiki i organizacji handlu zagranicznego na Uniwersytecie Gdańskim oraz była słuchaczką na podyplomowych Studiach Międzywydziałowych przy Centrum Nauk Sądowych Uniwersytetu Warszawskiego. Dodatkowo ukończyła programy rozwojowe na London Business School, oraz Institut Européen d'Administration des Affaires.

Pani Grażyna Sudzińska-Amroziewicz zdobywała wiedzę i doświadczenie w zarządzaniu, kolejno pracując jako Konsultant i Senior Konsultant w Arthur Andersen sp. z o.o. (1994-1999), Dyrektor Działu Finansowego (1999-2003) oraz Dyrektor ds. Zarządzania Nieruchomościami (2004-2006) w CU TU NA ŻYCIE S.A., Członek Zarządu Commercial Union sp. z o.o. (2003-2006), Wiceprezes Zarządu Commercial Union PTE BPH CU WBK S.A. (2006-2007), Dyrektor ds. Analiz Danych i Predykcji Biznesowych Aviva sp. z o.o. (2014-2016) oraz Wiceprezes Zarządu Aviva TUO S.A. (2007-2016).

Pani Grażyna Sudzińska-Amroziewicz od 2017 r. pełni funkcję Członka Rady Nadzorczej i komitetu audytu w Spółce Vistula Group S.A.

Pani Grażyna Sudzińska - Amroziewicz spełnia kryteria niezależności przewidziane dla niezależnego członka rady nadzorczej w rozumieniu Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 roku dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących członkami rady nadzorczej spółek giełdowych lub komisji rady z uwzględnieniem wymagań przewidzianych Dobrymi Praktykami Spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Komitety Rady Nadzorczej

Działania Rady Nadzorczej były wspomagane przez komitety działające jako kolegialne organy doradcze i opiniotwórcze Rady Nadzorczej, powołane spośród jej członków. W roku 2018 w ramach Rady Nadzorczej funkcjonowały **trzy komitety stałe**.

Komitet Audytu

W okresie od dnia 1 stycznia 2018 roku do dnia 29 czerwca 2018 roku skład Komitetu Audytu przedstawiał się następująco:

- ▶ Pan Raimondo Eggink - Przewodniczący Komitetu,
- ▶ Pan Emmanuel Roche - Członek Komitetu,
- ▶ Pan Tomasz Bieske - Członek Komitetu,
- ▶ Pan Artur Kucharski - Członek Komitetu.

W okresie od dnia 29 czerwca 2018 roku do dnia 31 grudnia 2018 roku skład Komitetu Audytu przedstawiał się następująco:

- Pan Raimondo Eggink - Przewodniczący Komitetu,
- Pan Tomasz Bieske - Członek Komitetu,
- Pan Artur Kucharski - Członek Komitetu,
- Pani Grażyna Sudzińska-Amroziewicz – Członek Komitetu.

W 2018 roku Komitet Audytu odbył 5 posiedzeń protokołowanych oraz 3 posiedzenia telefoniczne protokołowane.

Wszyscy Członkowie Komitetu Audytu spełniają ustawowe kryteria niezależności oraz posiadają wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych.

Dodatkowo Grupa posiada zbiór opracowanych i zatwierdzonych przez Komitet Audytu polityk i procedur:

- Procedura wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania sprawozdania finansowego spółki „Prime Car Management” S.A. oraz sprawozdania skonsolidowanego Grupy Kapitałowej Masterlease,
- Polityka wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania sprawozdania finansowego spółki „Prime Car Management” S.A. oraz sprawozdania skonsolidowanego Grupy Kapitałowej Masterlease,
- Polityka świadczenia przez firmę audytorską dozwolonych usług niebędących badaniem.

Główne kryteria polityki wyboru audytora stanowią:

- a) cena zaproponowana przez podmiot uprawniony do badania,
- b) możliwość zapewnienia świadczenia pełnego zakresu usług określonych przez Spółkę w zapytaniu ofertowym,
- c) dotychczasowe doświadczenie podmiotu w badaniu sprawozdań jednostek o podobnym do Spółki profilu działalności,
- d) dotychczasowe doświadczenie podmiotu w badaniu sprawozdań jednostek zainteresowania publicznego, w tym w szczególności spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A.,
- e) bezstronność i niezależność firmy audytorskiej,
- f) kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób bezpośrednio zaangażowanych w badanie prowadzone w Spółce oraz Grupie Kapitałowej Masterlease,
- g) zapewnienie przeprowadzenia badania zgodnie z międzynarodowymi standardami rewizji finansowej i międzynarodowymi standardami sprawozdawczości finansowej,
- h) reputacja podmiotu uprawnionego do badania na rynkach finansowych,
- i) ryzyko powstania konfliktu interesów (np. w związku ze świadczeniem innych usług przez daną firmę audytorską),
- j) warunki formalne.

Działając w oparciu o wprowadzone w Spółce w 2017 r. polityki i procedury dotyczące wyboru firmy audytorskiej, w 2018 r., na podstawie rekomendacji Komitetu Audytu, sporządzonej w następstwie zorganizowanej przez emitenta procedury wyboru spełniającej obowiązujące kryteria, Rada Nadzorcza dokonała wyboru Deloitte Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie (KRS 0000446833) („Deloitte”), jako firmy audytorskiej do badania i przeglądu sprawozdań

finansowych spółek z Grupy Kapitałowej Masterlease za lata 2018-2020, z możliwością przedłużenia współpracy na kolejne dwa lata.

W ramach zawartej umowy Deloitte zobowiązała się do przeprowadzenia usługi atestacyjnej w celu wydania sprawozdania Biegłego rewidenta na temat zgodności wyliczenia wskaźników finansowych wymienionych w umowach finansowania Grupy Emitenta (dozwolone usługi niebędące badaniem).

W związku z powyższym Komitet Audytu bazując na obowiązującej w spółce polityce świadczenia przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie dozwolonych usług niebędących badaniem, dokonał oceny niezależności firmy audytorskiej oraz wyraził zgodę na świadczenie wskazanych wyżej usług.

Komitet Nominacji i Wynagrodzeń

W okresie od dnia 1 stycznia 2018 roku do dnia 29 czerwca 2018 roku skład Komitetu Nominacji i Wynagrodzeń przedstawiał się następująco:

- Pan Marcin Tobor - Przewodniczący Komitetu,
- Pan Artur Kucharski - Członek Komitetu,
- Pan Emmanuel Roche - Członek Komitetu.

W okresie od dnia 29 czerwca 2018 roku do dnia 31 grudnia 2018 roku skład Komitetu Nominacji i Wynagrodzeń przedstawiał się następująco:

- Pan Piotr Stępiak - Przewodniczący Komitetu,
- Pan Artur Kucharski - Członek Komitetu,
- Pani Grażyna Sudzińska-Amroziewicz – Członek Komitetu.

Komitet Strategii

W okresie od dnia 1 stycznia 2018 roku do dnia 29 czerwca 2018 roku skład Komitetu Strategii przedstawiał się następująco:

- Pan Emmanuel Roche - Przewodniczący Komitetu,
- Pan Tomasz Bieske – Członek Komitetu,
- Pan Marcin Tobor - Członek Komitetu.

W okresie od dnia 29 czerwca 2018 roku do dnia 31 grudnia 2018 roku skład Komitetu Strategii przedstawiał się następująco:

- Pan Piotr Stępiak - Przewodniczący Komitetu,
- Pan Tomasz Bieske – Członek Komitetu,
- Pan Jakub Karnowski - Członek Komitetu,
- Pan Artur Kucharski – Członek Komitetu.

Wykaz uchwał podjętych przez Radę Nadzorczą „Prime Car Management” S.A. w roku 2018

1. Uchwała nr 1/2018 z dnia 16.01.2018 w sprawie zatwierdzenia budżetu na rok 2018.
2. Uchwała nr 2/2018 z dnia 26.03.2018 w sprawie zmiany umowy kredytowej z Raiffeisen Bank Polska S.A.
3. Uchwała nr 3/2018 z dnia 07.05.2018 w sprawie wyboru firmy audytorskiej do badania i przeglądu sprawozdań finansowych spółek z Grupy Kapitałowej Masterlease.

4. Uchwała nr 4/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie oceny sprawozdania finansowego Spółki za rok obrotowy 2017.
5. Uchwała nr 5/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie oceny sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w roku obrotowym 2017.
6. Uchwała nr 6/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie oceny skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy kapitałowej Spółki za rok obrotowy 2017.
7. Uchwała nr 7/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie oceny sprawozdania Zarządu z działalności grupy kapitałowej Spółki w roku obrotowym 2017.
8. Uchwała nr 8/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie przydzielania warrantów subskrypcyjnych za rok 2017 do Puli Rezerwowej B.
9. Uchwała nr 9/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie przyznania Prezesowi Zarządu Spółki rocznej premii uznaniowej za rok 2017.
10. Uchwała nr 10/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie przyznania Wiceprezesowi Zarządu Spółki rocznej premii uznaniowej za rok 2017.
11. Uchwała nr 11/2018 z dnia 04.06.2018 w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących ustalania rocznej premii uznaniowej za rok 2018 dla Członków Zarządu Spółki.
12. Uchwała nr 12/2018 z dnia 14.06.2018 w sprawie opinii na temat spraw mających być przedmiotem obrad Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia.
13. Uchwała nr 13/2018 z dnia 14.06.2018 w sprawie przyjęcia pisemnego sprawozdania Rady Nadzorczej Spółki za rok obrotowy 2017.
14. Uchwała nr 14/2018 z dnia 27.06.2018 w sprawie oceny wniosku Zarządu dotyczącego sposobu rozporządzenia zyskiem netto osiągniętym przez Spółkę w roku obrotowym 2017.
15. Uchwała nr 15/2018 z dnia 29.06.2018 w sprawie wyboru Przewodniczącego Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A.
16. Uchwała nr 16/2018 z dnia 29.06.2018 w sprawie wyboru Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A.
17. Uchwała nr 17/2018 z dnia 29.06.2018 w sprawie wyboru Członków Komitetu Audytu, Komitetu Strategii oraz Komitetu Nominacji i Wynagrodzeń.
18. Uchwała nr 18/2018 z dnia 11.12.2018 w sprawie przyjęcia tekstu jednolitego Statutu Spółki.
19. Uchwała nr 19/2018 z dnia 11.12.2018 w sprawie zmiany Regulaminu Rady Nadzorczej i przyjęcia tekstu jednolitego tego Regulaminu.

Wykaz uchwał podjętych przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej „Prime Car Management” S.A. w roku 2018

1. Uchwała nr 1/2018/ KA z dnia 26.01.2018 w sprawie rozpoczęcia procedury wyboru firmy audytorskiej do badania ustawowych sprawozdań finansowych Spółki oraz sprawozdań skonsolidowanych Grupy Kapitałowej Masterlease oraz zatwierdzenia projektu zapytania ofertowego do firm audytorskich.
2. Uchwała nr 2/2018/ KA z dnia 03.04.2018 w sprawie wyrażenia zgody na świadczenie przez audytora Spółki usług w zakresie sporządzenia raportu na potrzeby wykonania obowiązku wynikającego z Warunków Emisji Obligacji.
3. Uchwała nr 3/2018/ KA z dnia 20.04.2018 w sprawie zatwierdzenia sprawozdania Spółki zawierającego wnioski z procedury wyboru firmy audytorskiej oraz przyjęcia rekomendacji ze wskazaniem firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania sprawozdań finansowych spółek z Grupy Kapitałowej Masterlease.

4. Uchwała nr 4/2018/KA z dnia 16.07.2018 w sprawie wyrażenia zgody na świadczenie przez firmę audytorską Spółki usług w zakresie przeglądu sprawozdań spółek z Grupy Kapitałowej Masterlease za pierwsze półrocza lat obrotowych, dla których firma audytorska będzie przeprowadzać badania sprawozdań finansowych spółek z Grupy Kapitałowej Masterlease.

6.11. Opis prowadzenia przez Spółkę działalności sponsoringowej i charytatywnej

Działania CSR realizowane są przez pracowników grupy Masterlease angażujących się w akcje charytatywnej pomocy jako wolontariusze przy wsparciu logistycznym i organizacyjnym Spółki.

Działania sponsorskie realizowane są głównie z partnerami działającymi w sektorze Organizacji Pożytku Publicznego oraz wsparcia wydarzeń kultury fizycznej. Skala działalności sponsorskiej w roku 2018 wyniosła ok. 100 tysięcy złotych.

6.12. Opis prowadzenia przez Spółkę polityki różnorodności

Grupa Masterlease we wszystkich swoich działaniach kieruje się zasadą równego traktowania oraz kreuje przyjazne środowisko pracy, w którym każda osoba ma możliwość rozwijać swój potencjał i realizować zadania w atmosferze szacunku oraz równego traktowania.

Pracownicy Grupy Masterlease są równo traktowani w miejscu pracy, co oznacza niedyskryminowanie w zakresie nawiązania i rozwiązania stosunku pracy, warunków zatrudnienia, awansowania oraz dostępu do szkoleń w celu podnoszenia kwalifikacji zawodowych, w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie, orientację seksualną, tożsamość płciową, status rodzinny, styl życia, formę zatrudnienia czy staż pracy.

W Grupie Masterlease polityka różnorodności przejawia się m.in. budowaniem zróżnicowanych zespołów pod względem wieku i płci, co umożliwia szerszą perspektywę i kreatywność, wzajemne wsparcie oraz transfer wiedzy, co przyczynia się do osiągnięcia przez zespół lepszych wyników.

W firmie promowane są wartości szanujące różnorodność oraz organizowane są akcje charytatywne. W procesie rekrutacji kluczową rolę pełnią kompetencje kandydata, a żadna z osób nie jest dyskryminowana w procesie ze względu na jakąkolwiek cechę osobistą. Kadra kierownicza składa się zarówno z kobiet, jak i mężczyzn w różnym wieku i w tym obszarze zapewniona jest różnorodność dająca szeroką perspektywę oraz wzajemną inspirację przy wymianie poglądów, co przyczynia się z kolei do realizacji celów strategicznych firmy.

W Grupie Masterlease wspierany jest rozwój pracowników, firma dofinansowuje inicjatywy rozwojowe zatrudnionych osób, jak również jest otwarta na zmianę miejsca pracy w ramach organizacji i wspiera pracowników w osiągnięciu wymaganych kompetencji w nowej roli. Od wielu lat firma finansuje pracownikom lekcje języka angielskiego oraz uzyskiwanie certyfikatów językowych. Wspierane są również wszelkie akcje sportowe. Firma stawia na miłą atmosferę współpracy, opartą na zaufaniu, chętnie również wspiera pracowników w godzeniu ról zawodowych i prywatnych oraz jest elastyczna w zakresie dostosowania czasu pracy do indywidualnych potrzeb.

Pracownicy mają też równy dostęp do benefitów, świadczeń dodatkowych, możliwości kształcenia się, uczestnictwa w wydarzeniach o charakterze integracyjnym.

W firmie ma miejsce również aktywne przeciwdziałanie dyskryminacji i mobbingowi. Powołana została Komisja Przeciwdziałania Mobbingowi oraz wdrożono procedurę postępowania na wypadek występowania sytuacji o charakterze mobbingu. Pracownicy odbywają też regularne szkolenia, w których omawiane są zagadnienia związane z tematyką działań o charakterze dyskryminującym i mobbingu.

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 2018 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.

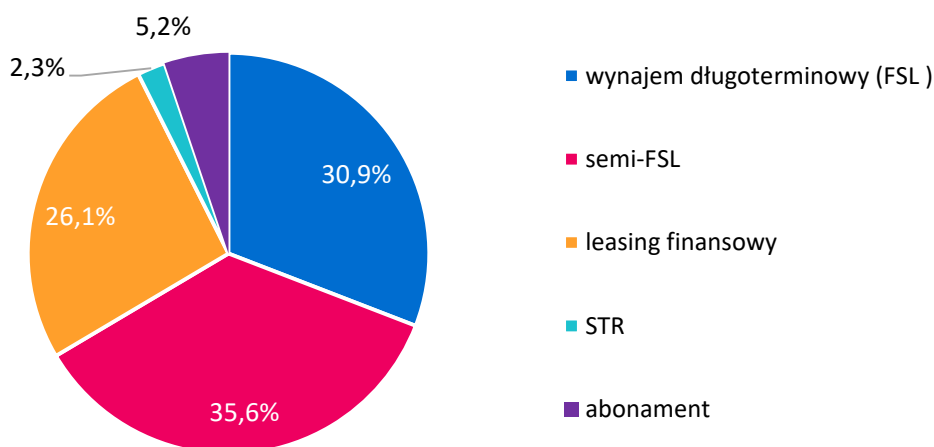
8. Informacje o podstawowych produktach, towarach lub usługach

Na dzień 31 grudnia 2018 roku, flota Grupy Masterlease obejmująca usługi leasingu i usługi CFM liczyła 35.982 pojazdy. W roku 2018 Grupa Masterlease sfinansowała 13.349 samochodów o wartości ok. 929 mln zł. Dzięki temu Grupa Masterlease uzyskała przychody w wysokości ok. 622 mln zł oraz zysk brutto w kwocie ok. 2,6 mln zł.

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

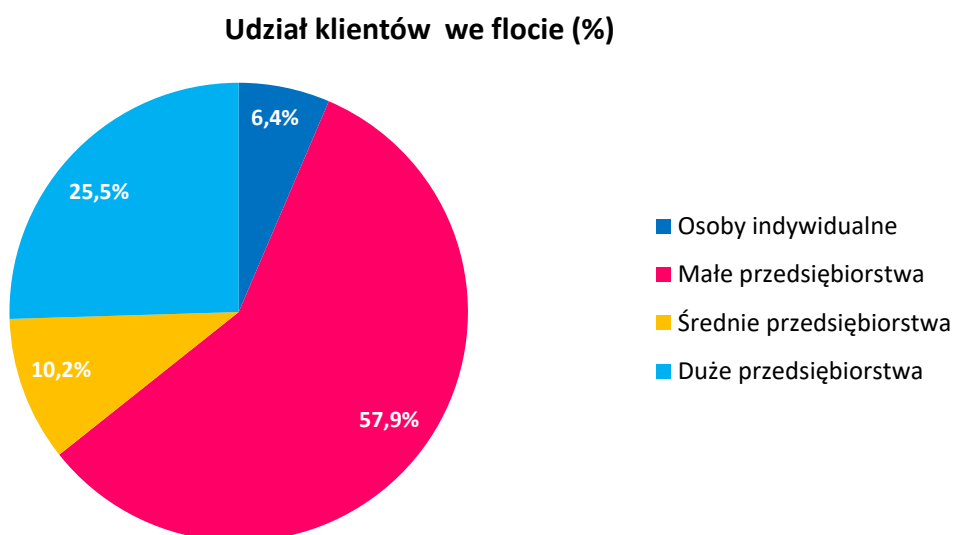
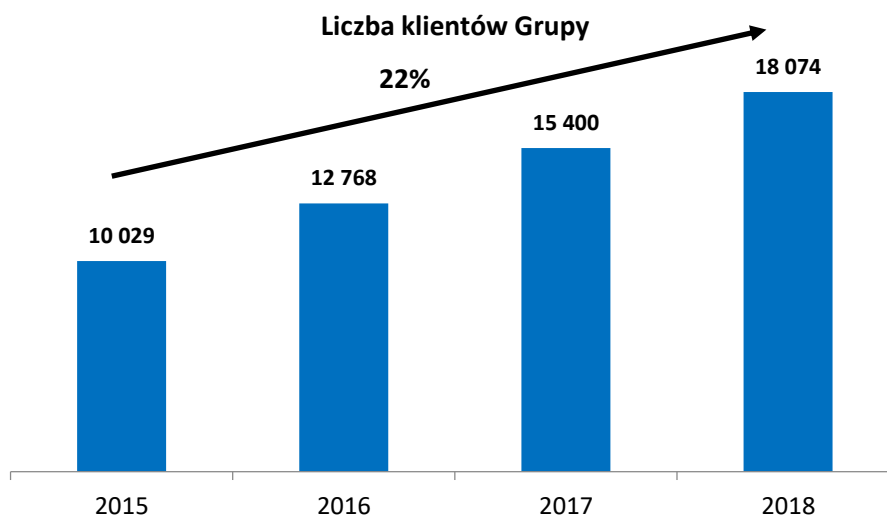
- Leasing (finansowy)
- Semi-FSL
- FSL (wynajem długoterminowy)
- STR (wynajem krótkoterminowy)
- Abonament

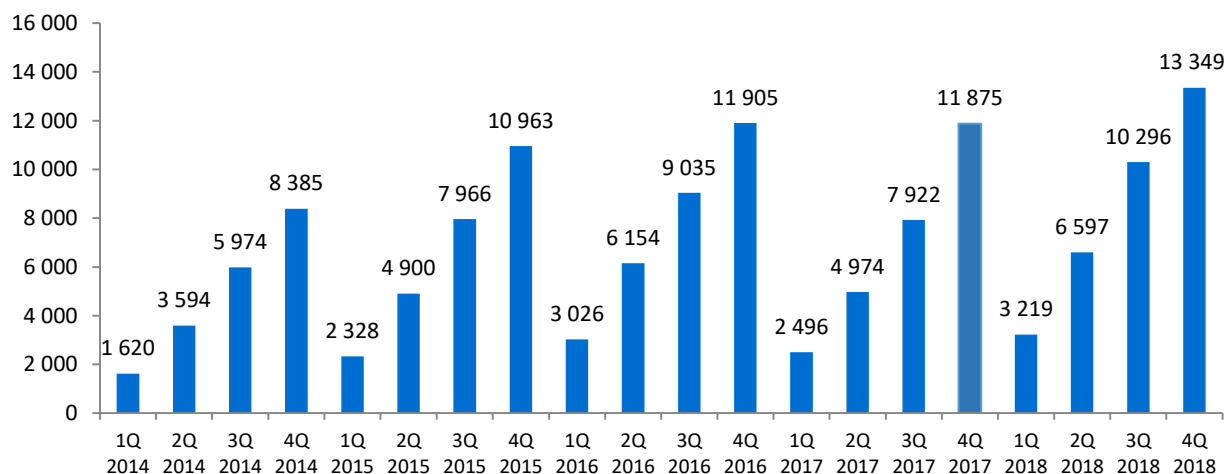
Udział % we flocie w rozbiciu na poszczególne kategorie produktów



Portfel klientów

Grupa świadczy usługi na rzecz klientów indywidualnych oraz małych, średnich i dużych przedsiębiorstw. Na koniec grudnia 2018 roku Grupa obsługiwała ponad 18 tysięcy klientów. W związku z obecnością Grupy na terenie całej Polski oraz szerokim wachlarzem oferowanych produktów portfel klientów jest bardzo zdywersyfikowany.



Dostawy narastająco (szt.)**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.

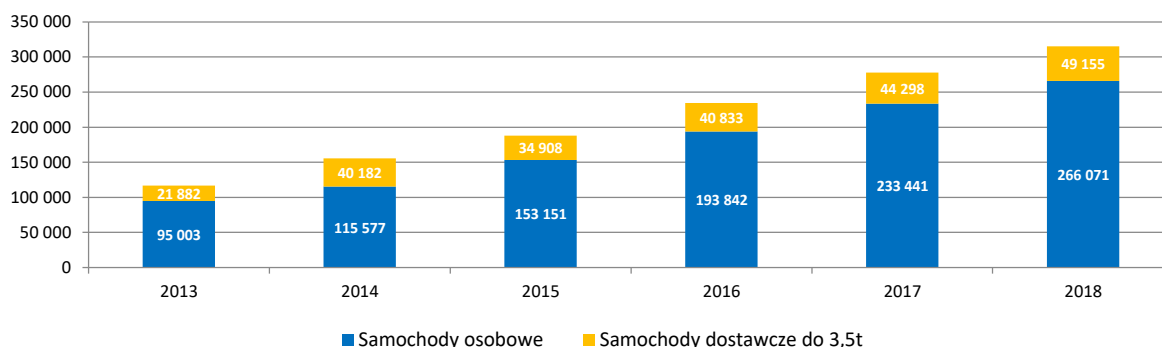
Według danych Związku Polskiego Leasingu² w 2018 roku w Polsce sfinansowano leasingiem 266 tysięcy samochodów osobowych i 49 tysięcy samochodów dostawczych do 3,5 t, co w stosunku do wyników z 2017 roku stanowi odpowiednio wzrost o 14 % i 11%.

Łącznie rynek leasingu w 2018 roku zanotował wzrost o 13,5%.

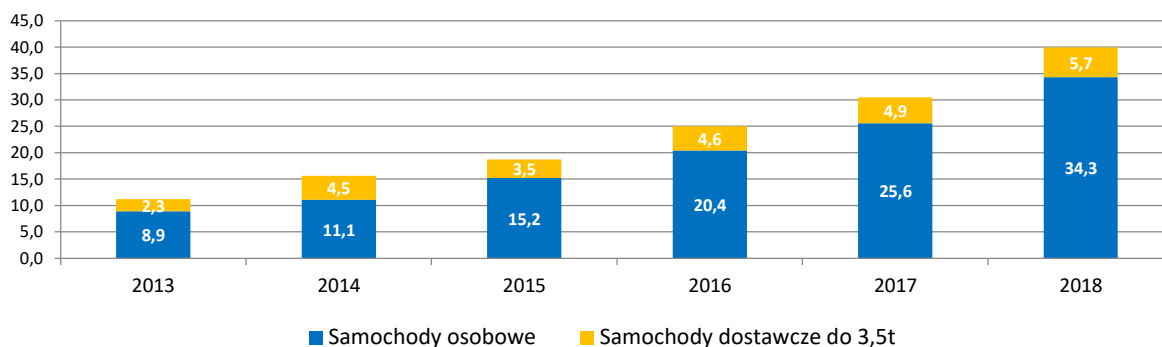
Grupa Masterlease w tym samym czasie zanotowała wzrost mierzony ilością samochodów oddanych w leasing na poziomie 12,4%.

Na wykresach poniżej przedstawiono liczbę i wartość leasingowanych samochodów osobowych oraz dostawczych do 3,5t w latach 2013 - 2018.

² 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 (nowe i używane)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Związek Polskiego Leasingu.

Szacunkowa wartość netto samochodów osobowych i dostawczych przekazanych w leasing w mld zł (nowe i używane)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Związek Polskiego Leasingu.

9.2. Opis rynku usług CFM w Polsce

Rynek usług CFM obejmuje dwie następujące linie produktowe:

- ▶ 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 (w tym zawsze usługą serwisu mechanicznego).

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.

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.

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.

Stan floty Grupy Masterlease objętej usługami CFM na dzień 31 grudnia 2018 roku wynosił 25.780 pojazdów.

9.3. Rynek klienta detalicznego

22 września 2016 roku została ogłoszona Strategia Spółki na lata 2016-2019. Zarząd chce doprowadzić do wzrostu wartości Spółki dla akcjonariuszy przez modyfikację modelu biznesowego Grupy polegającą na dodaniu aktywności ukierunkowanej na obsługę klientów detalicznych i uzyskiwanie większych synergii pomiędzy wszystkimi obszarami działalności spółki. Zarząd pozytywnie ocenia potencjał rynku usług dla klienta detalicznego. W roku 2018 klienci indywidualni zarejestrowali ponad 147 tys. nowych samochodów. Ilość transakcji na rynku samochodów używanych przekroczył poziom 2,6 mln. Większość z tych transakcji (blisko 2,5 mln) zostało zawartych przez klientów indywidualnych.

10. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy Kapitałowej

Grupa nie zawierała w 2018 roku umów znaczących.

11. 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.

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

W dniu 27 marca 2018 roku został podpisany aneks do umowy kredytowej pomiędzy Prime Car Management S.A., 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") a Raiffeisen Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie ("Kredytodawca"). Przedmiotem umowy było zwiększenie udzielonego kredytu terminowego z 60.000.000 PLN (słownie: sześćdziesiąt milionów złotych) do 80.000.000 PLN (słownie: osiemdziesiąt milionów złotych).

W dniu 26 czerwca 2018 roku podpisana została umowa kredytowa o kredyt w rachunku bieżącym pomiędzy Spółką, jako kredytobiorcą oraz ING Bank Śląski S.A. z siedzibą w Katowicach ("Kredytodawca"). Przedmiotem

umowy było udzielenie nowego kredytu w rachunku bieżącym na kwotę 25.000.000 PLN (słownie dwadzieścia pięć milionów złotych).

W 2018 roku nie zostały wypowiedziane żadne umowy kredytów i pożyczek udzielonych emitentowi i jego spółkom zależnym.

13. Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach

Pożyczki dla akcjonariusza Emitenta

W 2018 roku Emitent nie udzielał pożyczek dla akcjonariuszy.

Pożyczki od podmiotów zależnych dla Emitenta

W 2018 roku Emitent nie otrzymał pożyczek od podmiotów zależnych.

Pożyczki dla podmiotów zależnych od Emitenta

W 2018 roku Emitent nie udzielał pożyczek podmiotom zależnym.

Pożyczki między spółkami Grupy Masterlease

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 30 marca 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 7.500.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 marca 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 27 kwietnia 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 3.500.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 marca 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 30 maja 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 2.500.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 maja 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 29 czerwca 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 4.000.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 30 czerwca 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 31 lipca 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 2.000.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 30 lipca 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 31 sierpnia 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 3.000.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 sierpnia 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 24 grudnia 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 5.700.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 grudnia 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 31 grudnia 2018 roku udzieliła pożyczki spółce Futura Leasing S.A. w kwocie 2.000.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,49 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 31 grudnia 2021 roku.

Spółka Masterlease Sp. z o.o. na podstawie umowy z 14 lutego 2018 roku udzieliła pożyczki spółce MasterRent24 Sp. z o.o. w kwocie 2.500.000 zł. Oprocentowanie pożyczki jest stałe i wynosi 3,50 % w skali roku. Data ostatecznej spłaty pożyczki to 28 lutego 2022 roku.

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

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Spółka udzieliła poręczenia spłaty kredytów dla spółki Masterlease Sp. z o.o.

Kwota 6.500.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Masterlease sp. z o.o. w Banku PKO BP S.A.

Kwota 75.000.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Masterlease sp. z o.o. w Alior Banku 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 notce. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość zaciągniętych przez Masterlease Sp. z o.o. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 19.884.979,48 zł (na dzień 31 grudnia 2017 roku 33.019.514,68 zł). Oszacowana przez Spółkę wartość godziwa udzielonych gwarancji na dzień 31 grudnia 2018 roku wynosi 414 463,05 zł (na dzień 31 grudnia 2017 roku 878.122,92 zł).

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Futura Leasing S.A. udzieliła poręczenia spłaty kredytów dla Emitenta.

Kwota 2.068.749.999 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w Konsorcjum banków ING, PKO BP, Santander, BGŻ BNP Paribas i HSBC Bank Polska.

Kwota 200.000.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w mBank S.A.

Kwota 120.000.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w Raiffeisen Bank Polska S.A.

Kwota 375.000.000 zł wynika z umowy poręczenia obligacji dla spółki Prime Car Management.

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 notce. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość zaciągniętych przez Prime Car Management S.A. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 1.622.959.782,36 zł (na dzień 31 grudnia 2017 roku 1.435.835.250,33 zł). Oszacowana przez Spółkę wartość godziwa udzielonej gwarancji wynosi 35.626.297,17 zł. (na dzień 31 grudnia 2017 roku 35.963.842,94 zł).

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Masterlease Sp. z o.o. udzieliła poręczenia spłaty kredytów dla Emitenta.

Kwota 2.068.749.999 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w Konsorcjum banków ING, PKO BP, Santander, BGŻ BNP Paribas i HSBC Bank Polska

Kwota 200.000.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w mBank S.A.

Kwota 120.000.000 zł wynika z umowy poręczenia kredytu dla spółki Prime Car Management w Raiffeisen Bank Polska S.A.

Kwota 375.000.000 zł wynika z umowy poręczenia obligacji dla spółki Prime Car Management.

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 notce. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego dokładna kwota zobowiązania warunkowego z w/w tytułu jest trudna do oszacowania.

Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość zaciągniętych przez Prime Car Management S.A. zobowiązań z tytułu powyższych kredytów wyniosła 1.622.959.782,36 zł (na dzień 31 grudnia 2017 roku 1.435.835.250,33 zł). Oszacowana przez Spółkę wartość godziwa udzielonej gwarancji wynosi 35.626.297,17 zł. (na dzień 31 grudnia 2017 roku 35.963.842,94 zł).

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

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

Grupa Masterlease **nie publikowała** prognoz wyników finansowych dotyczących 2018 roku.

16. 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.

17. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

W 2018 roku nakłady kapitałowe Grupy wyniosły 929 mln zł i dotyczyły głównie nakładów na nabycie aktywów przeznaczonych do umów leasingu finansowego, które wyniosły 425 mln zł, oraz nabycie środków trwałych, które wyniosły 504 mln zł i obejmowały głównie pojazdy oddawane przez Grupę w leasing operacyjny.

17.1. 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 2019 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 zarówno z kapitałów własnych, jak i ze środków pozyskanych od podmiotów trzecich. Zgodnie z szacunkami planowany wskaźnik zadłużenia kredytowego do kapitałów własnych (D/E) na koniec roku 2019 nie powinien przekroczyć wartości 3,8. 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.

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

18.1. Wyjaśnienie istotnych zmian w okresach sprawozdawczych

- Wzrost poziomu należności z tytułu leasingu finansowego z poziomu 985.479.075,45 zł na dzień 31 grudnia 2017 roku do poziomu 1.002 923.074,90 zł na dzień 31 grudnia 2018 roku spowodowany był wzrostem floty samochodów oddanych Klientom w leasing finansowy,
- Wzrost wartości środków trwałych, a w szczególności aktywów z tytułu leasingu operacyjnego, z 703.514.570,53 zł na dzień 31 grudnia 2017 roku do poziomu 857.659.684,14 zł na dzień 31 grudnia 2018 roku spowodowany był wzrostem floty samochodów oddanych klientom w leasing operacyjny,
- Wzrost zobowiązań z tytułu Obligacji, pożyczek i kredytów i innych zobowiązań finansowych z 1.468.854.930,80 zł na dzień 31 grudnia 2017 roku do poziomu 1.642.844.761,84 zł na dzień 31 grudnia 2018 roku spowodowany wzrostem poziomu finansowania zewnętrznego Grupy, podążającego za rosnącymi nakładami na aktywa leasingowe Grupy,
- Wzrost zapasów z poziomu 86.979.977,49 zł na dzień 31 grudnia 2017 roku do poziomu 94.816.986,86 zł na dzień 31 grudnia 2018 roku spowodowany był większą ilością samochodów pokontraktowych znajdujących się na zapasach,
- Wzrost Rozliczeń międzyokresowych biernych i przychodów przyszłych okresów z poziomu 26.693.565,68 zł w 2017 roku do poziomu 44.685.206,57 zł w 2018 roku spowodowany był wzrostem odroczonego przychodu odsetkowego z tytułu opłat wstępnych, wynikających z zawartych umów leasingu operacyjnego.

18.2. 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. 12 niniejszego sprawozdania.

18.3. Zmiana szacunków w zakresie odpisów aktualizujących wartości końcowe umów leasingu finansowego

Grupa dokonała przeglądu portfela leasingu finansowego pod kątem ryzyka wartości rezydualnej i pewności, że klient po zakończeniu umowy leasingu zrealizuje prawo wykupu przedmiotu umowy.

Dla umów leasingu finansowego, które zostały zidentyfikowane jako obarczone ryzykiem wartości rezydualnej, Grupa dokonała porównania wartości rezydualnej wynikającej z umowy z szacowaną wartością w oparciu o Eurotax hurt. Zgodnie z punktem 41 MSR 17 Leasing, Grupa zweryfikowała w ten sposób szacunkowe niegwarantowane wartości końcowe przyjęte do wyliczenia wartości inwestycji leasingowej brutto. Dla 1.821 umów, w których szacunkowa niegwarantowana wartość końcowa na dzień 31 grudnia 2018 roku wynosiła mniej niż szacowana wartość sprzedaży w oparciu o Eurotax hurt, Grupa rozpoznała odpis z tytułu utraty wartości.

W/w zmiana skutkowała obniżeniem wyniku netto Grupy o kwotę 5,6 mln zł.

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

Zmiany w składzie osobowym Zarządu oraz Rady Nadzorczej Emitenta - opisane w punkcie 6.10.

Poza powyższym, w roku obrotowym 2018 Prime Car Management S.A. nie wprowadzała zmian w podstawowych zasadach zarządzania Spółką dominującą i spółkami zależnymi.

20. 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 2016 roku zostały zawarte poniższe umowy o pracę między Emitentem a członkami zarządu:

Jakub Kizielewicz

Umowa o pracę z dnia 04.10.2016r – na podstawie tej umowy przysługuje odprawa:

W przypadku wypowiedzenia umowy przez Pracodawcę, pracownikowi przysługuje jednorazowa odprawa w kwocie 260.000 zł (słownie: dwieście sześćdziesiąt tysięcy złotych). Odprawa jest płatna jednorazowo w terminie 7 (siedem) dni od daty rozwiązania umowy. Odprawa nie przysługuje w momencie rozwiązania umowy przez Pracownika lub rozwiązania umowy przez pracodawcę w trybie art. 52 Kodeksu Pracy.

Umowa o zakazie konkurencji z dnia 04.10.2016 roku – na podstawie tej umowy przysługuje odszkodowanie:

W okresie obowiązywania zakazu konkurencji, tj. w ciągu 12 miesięcy od ustania obowiązywania umowy o pracę, Pracodawca wypłaci odszkodowanie w wysokości 50% wynagrodzenia zasadniczego za pracę.

Konrad Karpowicz

Umowa o pracę z dnia 18.10.2016 roku – na podstawie tej umowy przysługuje odprawa:

W przypadku wypowiedzenia umowy przez Pracodawcę, pracownikowi przysługuje jednorazowa odprawa w kwocie 225.000 zł (słownie: dwieście dwadzieścia pięć tysięcy złotych). Odprawa jest płacona jednorazowo w terminie 7 (siedem) dni od daty rozwiązania umowy. Odprawa nie przysługuje w momencie rozwiązania umowy przez Pracownika lub rozwiązania umowy przez pracodawcę w trybie art. 52 Kodeksu Pracy.

Umowa o zakazie konkurencji z dnia 18.10.2016r – na podstawie tej umowy przysługuje odszkodowanie:

W okresie obowiązywania zakazu konkurencji, tj. w ciągu 12 miesięcy od ustania obowiązywania umowy o pracę, Pracodawca wypłaci odszkodowanie w wysokości 50% wynagrodzenia zasadniczego za pracę.

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

21.1. Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Zarządu oraz zasady zatrudnienia członków Zarządu

W tabeli poniżej przedstawiono wysokość wynagrodzenia brutto otrzymanego przez poszczególnych członków Zarządu od Spółki oraz Spółek Zależnych w 2018 roku.

Imię i nazwisko	Wynagrodzenie otrzymane od Spółki		Wynagrodzenie otrzymane od Spółek Zależnych	
	Wynagrodzenie podstawowe	Wynagrodzenie dodatkowe	Wynagrodzenie podstawowe	Wynagrodzenie dodatkowe
	(w tys. PLN)			
Jakub Kizielewicz	720,0	187,2	0	0
Konrad Karpowicz	570,0	148,2	0	0

Źródło: Spółka.

Łączna wartość wynagrodzenia otrzymanego od Spółki oraz Spółek Zależnych przez wyżej wymienionych członków Zarządu w 2018 roku wyniosła 1.625,4 tys. 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 trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. W przypadku rozwiązania umowy Prezesowi Zarządu przysługuje odprawa w wysokości 260.000 zł, a Wiceprezesowi Zarządu w wysokości 225.000 zł, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w umowie.

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.

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.

21.2. Wynagrodzenie i zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej

W tabeli poniżej przedstawiono wysokość wynagrodzenia brutto otrzymanego przez poszczególnych członków Rady Nadzorczej od Spółki oraz Spółek Zależnych w 2018 roku.

Imię i nazwisko	Wynagrodzenie otrzymane od Spółki	Wynagrodzenie otrzymane od Spółek Zależnych
	(w tys. PLN)	
Emmanuel Roche	126,8	0
Tomasz Bieske	123,4	0
Marcin Tobor	57,1	0
Artur Kucharski	123,4	0
Raimondo Eggink	104,7	0
Grażyna Sudzińska- Amroziewicz	54,6	0
Piotr Stępnia	84,9	0
Jakub Karnowski	48,5	0

Źródło: Spółka.

Członkowie Rady Nadzorczej nie otrzymali w 2018 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.

Grupa nie posiada zobowiązań wynikających z emerytur i świadczeń o podobnym charakterze dla byłych osób zarządzających, nadzorujących albo byłych członków organów administrujących oraz o zobowiązaniach zaciągniętych w związku z tymi emeryturami.

Zgodnie z § 11 Statutu Spółki 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.

22. 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 oświadczeniami członków Zarządu i Rady Nadzorczej Prime Car Management S.A. w okresie od dnia publikacji raportu za III kwartał 2018 roku, tj. od dnia 7 listopada 2018 roku do dnia publikacji raportu rocznego za 2018 rok (28 marca 2019r.) nie miały miejsca zmiany w stanie posiadania akcji Emitenta.

Zarząd	Liczba akcji na dzień 7 listopada 2018 roku	Zbycie	Nabycie	Liczba akcji na dzień 28 marca 2019 roku
Jakub Kizielewicz – Prezes	3.000	-	-	3.000
Konrad Karpowicz – Wiceprezes	0	-	-	0
Rada Nadzorcza				
Piotr Stępnia – Przewodniczący	0	-	-	0
Tomasz Bieske – Wiceprzewodniczący	12.371	-	-	12.371
Raimondo Eggink - Członek (pośrednio i bezpośrednio)	16.479	-	-	16.479
Grażyna Sudzińska-Amroziewicz – Członek	0	-	-	0
Jakub Karnowski – Członek	0	-	-	0
Artur Kucharski – Członek	37.000	-	-	37.000

23. 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.

24. Informacje o programie akcji pracowniczych

W 2016 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Prime Car Management S.A. podjęło uchwałę o uruchomieniu w Spółce Programu Motywacyjnego dla kluczowych osób zarządzających Spółką („Program Motywacyjny”). Jednakże po publikacji sprawozdania za pierwsze półrocze 2018 roku Zarząd przeprowadził weryfikację możliwości realizacji warunków Programu. W ocenie Zarządu nie ma przesłanek do realizacji jego warunków, w związku z czym dokonano rewaluacji wyceny Programu do wartości godziwej. Wartość godziwą określono na 0,00 złotych. Zmianę wyceny w kwocie 788 063,98 ujęto odpowiednio w kapitale rezerwowym i kosztach wynagrodzeń (ze znakiem ujemnym).

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

Rolę niezależnego biegłego rewidenta Spółki pełni Deloitte Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, 00-133 Warszawa, Al. Jana Pawła II 22 („Deloitte”). Deloitte nie jest w żaden sposób powiązany ze Spółką. Deloitte jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów pod numerem ewidencyjnym 73.

W dniu 23 sierpnia 2018 roku została zawarta umowa między Emitentem a Deloitte Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa („Deloitte”) o przeprowadzenie badania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego za lata 2018-2020 oraz inne usługi poświadczające. Wyboru

firmy audytorskiej dokonała Rada Nadzorcza Emitenta. Deloitte przeprowadzał badanie jednostkowych sprawozdań finansowych Emitenta oraz Futura Leasing S.A. za lata 2002-2009.

Deloitte przeprowadził badanie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz wydał opinię bez zastrzeżeń z jego badania. W imieniu Deloitte, badanie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego przeprowadziła Dorota Snarska - Kuman (nr wpisu na listę biegłych rewidentów: 9667).

Poniższa tabela przedstawia wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych wypłacone lub należne za usługi dotyczące roku zakończony dnia 31 grudnia 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku w podziale na rodzaje usług:

Rodzaj usługi	Rok zakończony 31 grudnia 2018 roku	Rok zakończony 31 grudnia 2017 roku
Obowiązkowe badanie rocznych jednostkowych sprawozdań finansowych	288 750	219 350
Inne usługi poświadczające	138 900	117 000
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
Pozostałe usługi	0	0
Razem	427 650	336 350

26. 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. zł)		Zmiana		Udział w sumie bilansowej (%)	
	2018	2017	tys. zł	%	2018	2017
AKTYWA						
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	1 740	2 149	(409)	(19,0)%	0,1%	0,1%
Pochodne instrumenty finansowe	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Należności z tytułu leasingu finansowego	1 002 923	985 479	17 444	1,8 %	46,1%	49,3%
Pozostałe należności, w tym:	63 029	82 097	(19 069)	(23,2)%	2,9%	4,1%
-należności z tytułu bieżącego podatku dochodowego	941	673	268	39,7 %	0,0%	0,0%
Zapasy	94 817	86 980	7 837	9,0 %	4,4%	4,4%
Wartości niematerialne	386	383	3	0,9 %	0,0%	0,0%

	Stan na dzień 31 grudnia (tys. zł)		Zmiana		Udział w sumie bilansowej (%)	
	2018	2017	tys. zł	%	2018	2017
Rzeczowe aktywa trwałe, w tym	867 587	712 061	155 525	21,8 %	39,9%	35,6%
- leasing operacyjny	857 660	703 515	154 145	21,9 %	39,4%	35,2%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	67 085	55 980	11 106	19,8 %	3,1%	2,8%
Pozostałe aktywa	77 971	71 591	6 380	8,9 %	3,6%	3,6%
Rozliczenia międzyokresowe czynne	980	703	277	39,3 %	0,0%	0,0%
Aktywa razem	2 176 518	1 997 424	179 094	9,0 %	100,0%	100,0%
Zobowiązania						
Obligacje, pożyczki, kredyty i inne zobowiązania finansowe	1 642 845	1 468 855	173 990	11,8 %	75,5%	73,5%
Pochodne instrumenty finansowe	727	214	514	100,0 %	0,0%	0,0%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	38 011	44 648	(6 636)	(14,9)%	1,7%	2,2%
Pozostałe zobowiązania, w tym:	2 556	1 787	769	43,1 %	0,1%	0,1%
- zobowiązania z tytułu bieżącego podatku dochodowego	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Rezerwy	2 119	1 323	797	60,2 %	0,1%	0,1%
Rozliczenia międzyokresowe bierne i przychody przyszłych okresów	44 685	26 694	17 992	67,4 %	2,1%	1,3%
Zobowiązania razem	1 730 944	1 543 519	187 425	12,1 %	79,5%	77,3%
Kapitały własne						
Kapitały własne	442 970	406 429	36 541	9,0 %	20,4%	20,3%
Zysk (strata) za okres	2 604	47 475	(44 872)	(94,5)%	0,1%	2,4%
Kapitały własne razem	445 574	453 904	(8 330)	(1,8)%	20,5%	22,7%
Kapitały własne oraz zobowiązania łącznie	2 176 518	1 997 424	179 094	9,0 %	100,0%	100,0%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe.

Łączna wartość aktywów Grupy wyniosła 2.176,5 mln PLN, co w porównaniu do stanu na koniec 2017 roku oznacza wzrost o 9,0% (179,1 mln PLN). Struktura bilansu wskazuje stosunkowo wysoki udział finansowania aktywów Grupy poprzez kapitał własny. Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej wg stanu na koniec 2018 roku wyniósł 20,5% i był niższy niż w roku poprzedzającym, w którym wyniósł 22,7%.

27. 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 2018 zostały szczegółowo przedstawione w innych częściach niniejszego sprawozdania.

28. 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 2018 roku.

29. 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.

30. Inne informacje, które zdaniem emitenta są istotne dla oceny jego sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta

Uzyskane przez Grupę ceny sprzedaży samochodów pokontraktowych pozostających na zapasach na dzień 31 grudnia 2018 roku

Grupa zaobserwowała w okresie grudzień 2017 - grudzień 2018 obniżenie się poziomu wskaźników porównawczych (benchmark Eurotax Carwert). Potencjalne zmiany w kształtowaniu się poziomu wskaźników porównawczych w kolejnych kwartałach będą miały wpływ na wartość marży na remarketingu rozpoznawanej przez Grupę.

Analiza wrażliwości wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 roku

Zmiana ceny o 1% może skutkować wpływem na marżę na remarketingu w kwocie podanej w poniższej tabeli:

	31 grudnia 2018 roku
Zapasy*	94 816 986,86
Wpływ zmiany ceny o +/- 1% na marżę na remarketingu	+/- 948 169,87

*wartość bilansowa pozycji zapasy na dzień 31 grudnia 2018 roku.

Analiza wiekowania zapasów na dzień 31 grudnia 2018 roku

<i>Okres*</i>	<i>Ilość samochodów</i>
do - 90 dni	1.716
91 - 180 dni	392
Powyżej 180 dni	284
Razem	2.392

*Okres od dnia wstawienia samochodu do oferty sprzedaży do dnia 30 września 2018 roku

Ilościowa analiza struktury zapasów na dzień 31 grudnia 2018 roku

Razem zapasy	2.392
Pojazdy przedleasingowe	186
Pojazdy poleasingowe	2.206

Aktualizacja szacunków Grupy dotycząca przyszłych cen sprzedaży samochodów pokontraktowych

Grupa dokonuje cyklicznych (co najmniej raz w roku) aktualizacji szacunków przyszłych cen samochodów w zawartych kontraktach. Efektem tej aktualizacji jest dostosowanie stawek amortyzacji samochodów w kontraktach leasingu operacyjnego z ekspozycją na ryzyko wartości rezydualnej samochodu, co ma przełożenie na marżę na amortyzacji. W momencie sprzedaży samochodu, Grupa rozpoznaje wynik na remarketingu jako różnicę pomiędzy uzyskaną ceną sprzedaży a pierwotnie ustaloną w kontrakcie wartością rezydualną. Jednocześnie odwróceniu ulega wcześniej dokonywana korekta odpisów amortyzacyjnych związana z wcześniejszą aktualizacją wycen.

Ostatnia aktualizacja szacunków przez Grupę, mająca odzwierciedlenie w stawkach amortyzacyjnych samochodów w kontraktach leasingu operacyjnego, przeprowadzona została na koniec drugiego kwartału 2018 roku.

Grupa prezentuje w rocznych raportach okresowych udział floty pojazdów z szacowanym ryzykiem wartości rezydualnej we flocie ogółem. Wartość udziału podano w poniższej tabeli:

	<i>Na dzień 31 grudnia 2018 roku</i>	<i>Na dzień 31 grudnia 2017 roku</i>	<i>Na dzień 31 grudnia 2016 roku</i>
Udział floty z ryzykiem wartości rezydualnej we flocie ogółem, w tym:	70,9%	66,0%*	68,2%**
- flota leasingu operacyjnego	100,0%	100,0%	100,0%
- flota leasingu finansowego	52,8%	43,8%	46,3%

*źródło: Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej Emitenta za rok 2017

** źródło: Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej Emitenta za rok 2016

Grupa cyklicznie analizuje ekspozycję na ryzyko wartości rezydualnej. Poniższa tabela prezentuje szacunki Grupy w zakresie ekspozycji na ryzyko wartości rezydualnej na dzień 31 grudnia 2018 roku w podziale na typ produktu lub typ paliwa.

Flota z ryzykiem wartości rezydualnej na dzień 31 grudnia 2018 roku:

	<i>Ilość*</i>	<i>Wartość rezydualna</i>
semi-FSL (leasing finansowy)	11 728	528 931 320
FSL (leasing operacyjny)	13 774	540 599 574
ON	13 912	612 617 737
PB	11 590	456 913 158
Razem	25 502	1 069 530 895

w tym:

- a. Flota z ryzykiem wartości rezydualnej na dzień 31 grudnia 2018 roku, która wyceniona była zgodnie z Eurotax hurt +2,5% na dzień 30 czerwca 2018 roku:

	<i>Ilość*</i>	<i>Wartość rezydualna</i>	<i>Benchmark**</i>	<i>Benchmark minus wartość rezydualna</i>
Semi-FSL (leasing finansowy)	8 970	418 001 846	416 685 492	-1 316 354
FSL (leasing operacyjny)	10 597	406 082 250	398 760 350	-7 321 900
ON	11 140	493 667 646	488 704 580	-4 963 066
PB	8 427	330 416 450	326 741 262	-3 675 187
Razem	19 567	824 084 096	815 445 842	-8 638 254

* ilość maksymalna przy założeniu zwrotu przez klientów 100% pojazdów po zakończonych umowach leasingu. W leasingu operacyjnym uwzględniono również pojazdy MasterRent24.

** Eurotax hurt +2,5% (benchmark aktualnie przyjmowany do okresowej wyceny wartości rezydualnych). Wycena dotyczy modelu bazowego danego pojazdu i tym samym nie uwzględnia rzeczywistego wyposażenia dodatkowego oraz planowanej marży na sprzedaży.

- b. Flota z ryzykiem wartości rezydualnej na dzień 31 grudnia 2018 roku, nie posiadająca wyceny Eurotax hurt (pojazdy nie występujące w aktywnej flocie wycenianej na dzień 30 czerwca 2018)** :

	<i>Ilość*</i>	<i>Wartość rezydualna</i>
semi-FSL (leasing finansowy)	2 758	110 929 474
FSL (leasing operacyjny)	3 177	134 517 324
ON	2 769	118 848 718
PB	3 166	126 598 081
Razem	5 935	245 446 799

*** brak wyceny wynika z faktu, iż pojazdy te zostały zakupione na potrzeby umów leasingu po 30 czerwca 2018, podczas gdy ostatnia wycena wartości rezydualnych miała miejsce na dzień 30 czerwca 2018. Pojazdy te będą przedmiotem kolejnej wyceny wartości rezydualnej, którą Grupa wykonuje co najmniej raz w roku.*

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

W Grupie kapitałowej **nie wystąpiły pozycje pozabilansowe** w 2018 roku.



32. INFORMACJA ZARZĄDU PRIME CAR MANAGEMENT S.A. („SPÓŁKA”)

W związku z wymogami § 70 ust. 1 pkt 7-8 oraz § 71 ust. 1 pkt 7-8 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757), Zarząd Prime Car Management S.A., w oparciu o oświadczenie wydane przez Radę Nadzorczą Prime Car Management S.A., niniejszym informuje, że:

1. Wybór Deloitte Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, jako firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznych sprawozdań finansowych Spółki oraz Grupy Kapitałowej Spółki, został dokonany zgodnie z przepisami, w tym dotyczącymi wyboru i procedury wyboru firmy audytorskiej, obowiązującymi w dacie wyboru.
2. Firma audytorska oraz członkowie zespołu wykonującego badanie spełniali warunki do sporządzenia bezstronnego i niezależnego sprawozdania z badania rocznego sprawozdania finansowego zgodnie z obowiązującymi przepisami, standardami wykonywania zawodu i zasadami etyki zawodowej.
3. Przestrzegane są obowiązujące przepisy związane z rotacją firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta oraz obowiązkowymi okresami karencji. Wybór firmy audytorskiej został dokonany na mocy Uchwały nr 3/2018 Rady Nadzorczej z dnia 7 maja 2018 r., która została podjęta zgodnie z obowiązującymi w dniu 7 maja 2018 r. przepisami ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1089 ze zm.).
4. Spółka posiada „Politykę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania sprawozdania finansowego spółki Prime Car Management S.A. oraz sprawozdania skonsolidowanego Grupy Kapitałowej Masterlease”, „Procedurę wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania sprawozdania finansowego spółki Prime Car Management S.A. oraz sprawozdania skonsolidowanego Grupy Kapitałowej Masterlease” oraz „Politykę świadczenia przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie, przez podmioty powiązane z tą firmą audytorską oraz przez członka sieci firmy audytorskiej, dozwolonych usług niebędących badaniem”.

33. Oświadczenie Zarządu w sprawie zgodności rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz sprawozdania Zarządu z działalnością Grupy Kapitałowej Prime Car Management

My niżej podpisani oświadczamy, że wedle naszej najlepszej wiedzy roczne skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej Prime Car Management za rok obrotowy 2018 i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy Grupy Kapitałowej Prime Car Management.

Oświadczamy ponadto, iż roczne sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej Prime Car Management za rok obrotowy 2018 zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Gdańsk, 27 marca 2019 roku

Jakub Kizielewicz
Prezes Zarządu

Konrad Karpowicz
Wiceprezes Zarządu

Maciej Letniowski
Dyrektor Finansowy