

NEXTBIKE POLSKA S.A.
W RESTRUKTURYZACJI

Sprawozdanie
Zarządu
z działalności
Grupy Kapitałowej
i Spółki

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2021r.

NEXTBIKE POLSKA S.A. w restrukturyzacji

Warszawa 21.03.2022 r.



SPIS TREŚCI

1	List Zarządu	3
2	Wprowadzenie	4
3	Opis organizacji grupy kapitałowej Emitenta	5
4	Struktura akcjonariatu Emitenta	6
5	Sytuacja finansowo - majątkowa GRUPY KAPITAŁOWEJ	7
6	Stanowisko Zarządu dotyczące realizacji ogłoszonych prognoz wyników finansowych	8
7	Opis istotnych dokonań Emitenta w 2021 roku wraz z opisem najważniejszych czynników i zdarzeń oraz zdarzeń po dniu bilansowym	8
8	Perspektywy rozwoju Spółki i przewidywana sytuacja finansowa	20
9	Ryzyka i zagrożenia prowadzonej działalności	22
10	Badania i rozwój prowadzone przez Spółkę	29
11	Oddziały (zakłady) posiadane przez Spółkę	29
12	Stosowanie zasad ładu korporacyjnego w Spółce	30
13	Podpisy Członków Zarządu Spółki	31

1 LIST ZARZĄDU

Szanowni Akcjonariusze oraz inni Interesariusze Spółki,

Oddajemy Państwu niniejszy raport podsumowujący działalność Grupy Kapitałowej Nextbike w 2021 roku. Roku, który mamy nadzieję okazał się, mimo trudnego otoczenia zewnętrznego, jak i wewnętrznego, niezwykle udany.

W roku 2021 Spółka i cała grupa prowadziła szereg działań optymalizacyjnych po stronie kosztowej obejmujących zarówno lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów, redukcję kosztów operacyjnych i ogólnych czy analizę realizowanych procesów. Prowadzone prace analityczne pozwoliły zrozumieć przyczynę zaistniałych trudności Spółki i wdrożenie działań naprawczych.

Ale rok 2021 to nie tylko działania optymalizujące koszty - to przede wszystkim czas poprawy przychodów z odnawianych kontraktów. Ogromnym sukcesem było wygranie i uruchomienie kilku znaczących kontraktów na obsługę rowerów miejskich, w tym przede wszystkim na uruchomienie największego w Polsce systemu – Warszawski Rower Publiczny „Veturilo”. Dzięki wygranemu przetargowi i rozpoczętej w 2021 roku realizacji tego projektu, Spółka była w stanie wygenerować znaczące przychody. Ten projekt także pozwolił na rozpoczęcie odbudowywania przychodów z reklamy, które w minionych latach stanowiły znaczące źródło przychodów.

Pandemia wywołana przez COVID-19 bardzo mocno wpłynęła na łańcuchy dostaw komponentów wykorzystywanych w rowerach. Dzięki prowadzonym negocjacjom z największymi wierzycielami możliwe było zakumulowanie gotówki na dostawy części i dokonywanie zamówień z bardzo dużym wyprzedzeniem. Dzięki temu skutecznie przeprowadzona została akcja serwisowa w okresie zimowym i przygotowana została infrastruktura rowerowa do uruchomienia w kolejnym sezonie.

Dzięki bardzo dużemu zaangażowaniu całego zespołu Nextbike, wykorzystaniu wieloletniego doświadczenia w zarządzaniu systemami rowerów miejskich, Grupa Kapitałowa Nextbike wypracowała po raz pierwszy od kilku lat zyski na każdym poziomie rachunku wyników. Wierzymy, że jest to dopiero początek dynamicznego rozwoju i budowania wartości dla Akcjonariuszy.

Z poważaniem,

Zarząd Nextbike Polska S.A. w restrukturyzacji

2 WPROWADZENIE

Podstawowe informacje o Emitencie

NAZWA (FIRMA):	NEXTBIKE POLSKA Spółka Akcyjna w restrukturyzacji
ADRES SIEDZIBY:	ul. Przasnyska 6 B, 01-756 Warszawa
NUMER TELEFONU:	+48 22 208 99 90
STRONA INTERNETOWA:	www.nextbike.pl
NIP:	8951981007
REGON:	021336152
OZNACZENIE SĄDU REJESTROWEGO	Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
DATA REJESTRACJI	18 listopada 2016 roku
NUMER KRS	0000646950
W IMIENIU EMITENTA DZIAŁAJĄ	Tomasz Wojtkiewicz – Prezes Zarządu Konrad Kowalczyk – Członek Zarządu
SPOSÓB REPREZENTACJI EMITENTA	Emitenta reprezentuje dwóch członków Zarządu działających łącznie lub jeden członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Przedmiot działalności Grupy

Grupa Nextbike Polska jest największym w Polsce dostawcą i operatorem systemów rowerów miejskich oraz liderem branży posiadającym ponad 80% udziału w rynku. Grupa oferuje kompleksowe rozwiązania uzupełnienia tradycyjnych środków komunikacji publicznej na pierwszych i ostatnich kilometrach podróży. Współpracuje z samorządami i partnerami biznesowymi tworząc i rozbudowując największe i najpopularniejsze systemy rowerowe w Polsce. Tym samym wspiera ekologię, transport zrównoważony oraz przyczyniamy się do zmniejszania smogu w miastach.

Zgodnie z art. 55 ust. 2a Ustawy o rachunkowości oraz § 5 ust 8 Załącznika nr 3 do Regulaminu Alternatywnego Systemu Obrotu, Zarząd Spółki sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej NEXTBIKE S.A. w restrukturyzacji sporządził łącznie ze sprawozdaniem z działalności Jednostki jako jedno sprawozdanie.

3 OPIS ORGANIZACJI GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA

Na dzień 31 grudnia 2021 roku Grupa Kapitałowa Nextbike Polska (zwana dalej: „Grupą”) składała się z jednostki dominującej oraz 5 spółek zależnych. Jednostką dominującą Grupy jest Nextbike Polska S.A. (zwana dalej: „Spółką” lub „Emitentem”). Emitent jest spółką dominującą wobec całej Grupy, która poza realizacją zawartych umów koncentruje się na nadzorze nad funkcjonowaniem spółek z Grupy. Wpływ na funkcjonowanie spółek Grupy ma miejsce na poziomie Zarządu Emitenta. Spółki zależne od Nextbike Polska S.A. to spółki celowe powołane do realizacji umów o dostarczenie i obsługę systemów rowerów miejskich.

Spółka dominująca posiada:

- 100% udziałów (i głosów na zgromadzeniu wspólników) w kapitale zakładowym spółki pod firmą NB SERWIS spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (KRS nr 0000600242);
- 100% udziałów (i głosów na zgromadzeniu wspólników) w kapitale zakładowym spółki pod firmą WAWA BIKE spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (KRS nr 0000609013);
- 100% udziałów (i głosów na zgromadzeniu wspólników) w kapitale zakładowym spółki pod firmą NB SERWIS II spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (KRS nr 0000604233);
- 100% udziałów (i głosów na zgromadzeniu wspólników) w kapitale zakładowym spółki pod firmą NB Tricity spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (KRS nr 0000728432);
- 100% udziałów (i głosów na zgromadzeniu wspólników) w kapitale zakładowym spółki pod firmą NB POZNAŃ spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (KRS nr 0000748392).

Wszystkie powyższe spółki zależne podlegają konsolidacji.

Spółki zależne od Nextbike Polska S.A. to spółki celowe powołane do realizacji umów o dostarczenie i obsługę systemów rowerów miejskich. Spółki NB Serwis sp. z o.o., NB SERWIS II sp. z o.o. oraz NB Poznań sp. z o.o. do dnia sporządzenia raportu dokonały uruchomienia systemów rowerów miejskich w ramach umów zawartych odpowiednio z Województwem Łódzkim, Miastem Płock oraz Miastem Poznań. Spółka NB Tricity sp. z o.o. realizowała umowę na dostawę i zarządzanie systemem rowerów miejskich (projekt „Mevo”) zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”).

4 STRUKTURA AKCJONARIATU EMITENTA

Na dzień bilansowy i na dzień publikacji Sprawozdania Akcjonariat Spółki dominującej przedstawia się następująco:

AKCJONARIUSZ	LICZBA AKCJI	UDZIAŁ W KAPITALE	UDZIAŁ W GŁOSACH
LARQ GROWTH FUND I FIZ*	717 261	41,92%	39,30%
LARQ S.A.*	52 011	3,04%	2,10%
NEXTBIKE GMBH	771 250	45,08%	51,72%
POZOSTALI	170 478	9,96%	6,89%
RAZEM	1 711 000	100%	100%

* Porozumienie: Larq S.A. i Larq Growth Fund I Fundusz Inwestycyjny Zamknięty posiada łącznie 769 272 akcji Emitenta reprezentujących 44,96 % udziału w kapitale zakładowym Emitenta i 1.025 022 głosów stanowiących 41,40 udziału w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu Emitenta

Akcje serii A uprzywilejowane są co do głosu w ten sposób, że na jedną akcję przypadają dwa głosy. Akcjom serii B, C, D, E i F przypada jeden głos na akcję. Akcje wszystkich serii są jednakowo uprzywilejowane co do dywidendy oraz zwrotu z kapitału. Akcje serii A, D, E i F są niedopuszczone do obrotu giełdowego. Od 23 sierpnia 2017 roku Spółka jest notowana na NewConnect.

W 2021 roku oraz w okresie porównywalnym Spółka dominująca nie nabywała akcji własnych.

5 SYTUACJA FINANSOWO – MAJĄTKOWA GRUPY KAPITAŁOWEJ

W 2021 roku oraz w okresie porównywalnym podstawowe dane (w tys. PLN oraz tys. EUR) opisujące sytuację finansowo – majątkową (dane skonsolidowane) przedstawiały się następująco.

(dane w tys.)

	01.01.2021 31.12.2021		01.01.2020 31.12.2020	
	PLN	EUR	PLN	EUR
SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW				
Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	55 666	12 161	55 581	12 423
Koszt własny sprzedaży	46 872	10 240	53 244	11 900
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	8 794	1 921	2 336	522
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	1 904	416	-20 419	-4 564
Zysk (strata) brutto	784	171	-26 286	-5 875
Zysk (strata) netto	560	122	-26 501	-5 923
EBITDA	15 594	3 407	-2 234	-499
Średnia ważona liczba akcji zwykłych	1 711 000	1 711 000	1 711 000	1 711 000
Zysk (strata) netto na akcję (zł)	0,33	0,07	-15,49	-3,46
SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ				
Aktywa trwałe	41 219	8 962	53 866	12 039
Aktywa obrotowe	32 162	6 993	23 957	5 355
Kapitał własny	-22 706	-4 937	-23 262	-5 199
Zobowiązania długoterminowe	2 119	461	3 080	688
Zobowiązania krótkoterminowe	93 967	20 430	98 006	21 905
Wartość księgowa na akcję (zł)	-13,27	-2,89	-13,60	-3,04
SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH				
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	8 655	1 891	10 585	2 366
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	0	0	0	0
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-3 711	-811	-11 625	-2 598
Średnia arytmetyczna średnich kursów NBP na ostatni dzień każdego miesiąca		4,5775		4,4742
Kurs średni NBP na dzień bilansowy		4,5994		4,6148

6 STANOWISKO ZARZĄDU DOTYCZĄCE REALIZACJI OGŁOSZONYCH PROGNOZ WYNIKÓW FINANSOWYCH

Spółka nie publikowała prognoz na rok 2020.

7 OPIS ISTOTNYCH DOKONAŃ EMITENTA W 2021 ROKU WRAZ Z OPISEM NAJWAŻNIEJSZYCH CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ ORAZ ZDARZEŃ PO DNIU BILANSOWYM

Poniżej podsumowanie istotnych zdarzeń w 2021 roku wraz z opisem najważniejszych czynników i zdarzeń, w szczególności o nietypowym charakterze, mających wpływ na osiągnięte wyniki:

7.1 Zawarcie umowy z Miastem Stołecznym Warszawa

Najważniejszym wydarzeniem mającym pozytywny wpływ na działalność całej Grupy Kapitałowej było zawarcie umowy z Miastem Stołecznym Warszawa. W dniu 5 stycznia 2021 roku Spółka powzięła informację o wyborze złożonej oferty jako najkorzystniejszej w postępowaniu przetargowym, którego przedmiotem jest uruchomienie, zarządzanie i kompleksowa eksploatacja samoobsługowego systemu najmu rowerów publicznych Warszawski Rower Publiczny sprzętem używanym lub odnowionym ("System WRP"), prowadzonym przez Miasto Stołeczne Warszawa ("Zamawiający").

W dniu 15 stycznia 2021 roku Emitent zawarł z Miastem Stołecznym Warszawa umowę (dalej: „Umowa”), której przedmiotem jest świadczenie przez Emitenta na rzecz Zamawiającego usługi polegającej na uruchomieniu oraz zarządzaniu i kompleksowej eksploatacji samoobsługowego systemu najmu rowerów publicznych Warszawski Rower Publiczny sprzętem używanym, odnowionym lub nowym zgodnie z wytycznymi wskazanymi w tej umowie Umowa została zawarta w trybie zamówień publicznych.

Umowa obejmuje uruchomienie, zorganizowanie, zarządzanie i eksploatację Systemu WRP składającego się z 4 400 rowerów standardowych, 300 terminali, 6 600 stojaków rowerowych oraz 300 sztuk pompek rowerowych oraz dostarczenie i obsługę 60 rowerów dziecięcych, 90 stojaków rowerowych pod rowery dziecięce, 6 stacji rowerowych pod rowery dziecięce, 100 rowerów ze wspomaganie elektrycznym, 150 stojaków rowerowych pod rowery ze wspomaganie elektrycznym oraz 10 stacji rowerowych pod rowery ze wspomaganie elektrycznym.

Na podstawie Umowy Emitentowi przysługuje prawo umieszczania reklam na rowerach pod warunkiem zachowania ograniczeń wskazanych w Umowie.

Umowa obowiązuje od dnia zawarcia do dnia 20 grudnia 2021 r., a dostarczenie systemu najmu rowerów objętych zamówieniem ma funkcjonować w systemie 24/7 od 1 marca 2021 r. do 30 listopada 2021 r. Zgodnie z Umową, w związku z brakiem zawarcia Umowy do dnia 30 października 2020 r. Emitent był uprawniony do uruchomienia Systemu WRP w pełnym zakresie w 2021 r. w terminie wydłużonym proporcjonalnie o liczbę dni liczonych od dnia 30 października 2020 do daty faktycznego zawarcia Umowy.

Umowa przewiduje możliwość skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji polegającego na wydłużeniu usługi zarządzania i utrzymania Systemu WRP polegającego na wydłużeniu usługi zarządzania i utrzymania Systemu WRP do 30 listopada 2022 roku. W dniu 30 czerwca br. Spółka otrzymała od Zarządu Dróg Miejskich („ZDM”) informację o skorzystaniu z przysługującego ZDM prawa opcji wynikającego z umowy, której przedmiotem jest świadczenie przez Emitenta usługi polegającej na uruchomieniu oraz zarządzaniu i kompleksowej eksploatacji samoobsługowego systemu najmu rowerów publicznych Warszawski Rower Publiczny (dalej „Umowa”), a tym samym o wydłużeniu usługi zarządzania i utrzymania Systemu Warszawskiego Roweru Miejskiego „Veturilo” do dnia 30 listopada 2022 roku.

Za realizację Zamówienia podstawowego Zamawiający zapłaci Emitentowi wynagrodzenie, którego wysokość nie przekroczy kwoty: 11.613.070,00 zł netto, tj. brutto: 14.284.076,10 zł. Wynagrodzenie powyższe będzie płatne w okresach miesięcznych. Miesięczne wynagrodzenie jest to wartość oferty podstawowej brutto, podzielona na 9 okresów rozliczeniowych. Wydłużenie świadczenia usług przez Emitenta dotyczy okresu od 1 marca 2022 r. do 30 listopada 2022 r., a ich wartość wynosić będzie 14 147 460,00 zł.

Emitent zobowiązał się do zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej obejmującej wszelkie szkody powstałe w związku ze świadczeniem usług i dostaw objętych Umową z nieredukcyjną sumą ubezpieczenia nie mniejszą niż 4.500.000,00 zł oraz zobowiązał się do utrzymywania ubezpieczenia przez cały okres obowiązywania Umowy. Emitent przed podpisaniem Umowy wniósł zabezpieczenie należytego wykonania Umowy w wysokości 5% wartości Umowy brutto. Umowa przewiduje kary umowne należne Zamawiającemu w przypadku stwierdzenia nienależytego wykonywania przedmiotu umowy przez Emitenta, w szczególności określonych w Umowie przypadkach. Zamawiający zastrzegł sobie prawo do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych kodeksu cywilnego, przenoszącego wysokość zastrzeżonych kar umownych. Pozostałe warunki wykonania Umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów zawieranych w trybie ustawy prawo zamówień publicznych.

7.2 Rozwiązanie umowy za porozumieniem z miastem Oulu w Finlandii

W dniu 21 stycznia 2021 r. zawarte zostało porozumienie z miastem Oulu w Finlandii (dalej: „Zamawiający”) o rozwiązaniu za porozumieniem Stron umowy (dalej: „Umowa”), której przedmiotem jest dostarczenie przez Emitenta i obsługa systemu roweru miejskiego dla miasta Oulu w Finlandii (dalej: „Porozumienie”). Zgodnie z treścią Porozumienia, strony postanowiły rozwiązać Umowę za porozumieniem stron ze skutkiem natychmiastowym z dniem 21 stycznia

2021 r. Zawarcie Porozumienia było wynikiem wypracowania pomiędzy Emitentem, a Zamawiającym konsensusu polegającego na rozwiązaniu Umowy za porozumieniem stron, co umożliwiło ograniczenie możliwości dochodzenia roszczeń przez strony względem siebie z tytułu Umowy. W szczególności zgodnie z Porozumieniem żadna ze stron nie wypłaci drugiej żadnej rekompensaty ani zwrotu kosztów z tytułu lub w związku z rozwiązaniem Umowy, a Strony nie mają wobec siebie żadnych roszczeń w związku z Umową i jej rozwiązaniem. Na mocy Porozumienia Strony postanowiły o wzajemnym zwolnieniu siebie z zobowiązań wynikających z Umowy, z zastrzeżeniem postanowień o zachowaniu poufności.

7.3 Utrata wyłączności licencji udzielonych przez Nextbike GmbH

W dniu 25 stycznia 2021 r. Spółka otrzymała oświadczenie Nextbike GmbH („Licencjodawca”) o utracie wyłączności udzielonych Emitentowi licencji obejmujących prawa własności intelektualnej oraz oprogramowanie do obsługi systemów rowerowych na terytorium Polski i Finlandii. Licencjodawca w otrzymanym oświadczeniu wskazał, że wobec okoliczności, że do dnia 23 grudnia 2020 r. nie doszło do ustalenia przez Emitenta z Alior Bankiem S.A., Bankiem Gospodarstwa Krajowego i ING Bankiem Śląskim S.A. ramowych warunków umowy restrukturyzacyjnej, akceptowalnych dla Nextbike GmbH, a więc takich, które umożliwią Emitentowi funkcjonowanie w latach 2021/2022 r. i jednocześnie umożliwią bieżące dokonywanie przez Emitenta opłat licencyjnych na rzecz Licencjodawcy, licencje udzielone Emitentowi przez Nextbike GmbH automatycznie utraciły wyłączność ze skutkiem od dnia 24 grudnia 2020 r., bez potrzeby zawierania odrębnego porozumienia w tym przedmiocie. Powyższe oznacza, że udzielone Emitentowi licencje stały się niewyłączne, wobec czego Nextbike GmbH lub inny licencjodawca Nextbike GmbH mają prawo do realizacji projektów związanych z rowerami miejskimi w Polsce i Finlandii.

7.4 Złożenie ponownego wniosku o ogłoszenie upadłości NB Tricity Sp. z o.o.

W dniu 26 stycznia 2021 r. nowo powołany zarząd spółki zależnej w 100% od Emitenta tj. NB Tricity Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie („Spółka Zależna”) złożył do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie, Wydziału Gospodarczego dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych, wniosek o ogłoszenie upadłości Spółki Zależnej, zgodnie z ustawą z dnia 28 lutego 2003 r. prawo upadłościowe.

7.5 Zawarcie umowy z Gminą Lublin (Lubelski Rower Miejski)

W dniu 19 maja 2021 roku Spółka powzięła informację o podpisaniu przez drugą Stronę tj. przez Gminę Lublin działającą w imieniu własnym oraz w imieniu i na rzecz: Powiatu Świdnickiego w Świdniku oraz Gminy Miejskiej Świdnik (dalej: „Zamawiający”) umowy (dalej: „Umowa”), której przedmiotem jest świadczenie przez Emitenta na rzecz Zamawiającego usługi polegającej na zarządzaniu systemem Lubelski Rower Miejski, jego kompleksowym serwisie i magazynowaniu rowerów wraz z demontowalnymi elementami stacji rowerowych ("System LRM"), prowadzonym przez Zamawiającego. Umowa została zawarta w trybie zamówień publicznych.

Celem Umowy jest kontynuacja Systemu LRM. Umowa obejmuje przekazanie Emitentowi całości infrastruktury Zamawiającego mającej składać się na System LRM oraz podjęcie przez Emitenta czynności składających się na rozruch systemu LRM, a w szczególności: przegląd i serwis sprzętu przekazanego Emitentowi przez Zamawiającego na okres obowiązywania Umowy oraz dostosowanie rowerów z grupy I (400 rowerów) i grupy II (288 rowerów) przekazanych przez Zamawiającego, do warunków technicznych dla rowerów 4 generacji tj. wyposażonych w indywidualny zamek elektroniczny, na zasadach szczegółowo określonych w Umowie. Usługa będzie obejmować również przygotowanie przekazanych Emitentowi elementów Systemu LRM do sezonu, w tym stacji rowerowych i ich elementów składowych, przedsezonowy serwis rowerów dziecięcych, przygotowanie i włączenie do systemu stacji pasywnych, dostosowanie dotychczasowego Systemu LRM zgodnie z przyjętą specyfikacją, utylizację zniszczonego sprzętu, oraz przechowanie rowerów i innych elementów Systemu LRM w okresie zimowym. Na podstawie Umowy Emitent zobowiązał się również do przygotowania i przedłożenia do uzgodnienia z Zamawiającym systemu informatycznego, projektów strony internetowej oraz aplikacji mobilnej, projektu regulaminu i wzoru umowy zawieranej z osobami korzystającymi z Systemu LRM (dalej „Użytkownicy”), zorganizowania szkoleń dla wybranych pracowników Zamawiającego we wskazanym Umową zakresie, infolinii zapewniającą kompleksową obsługę Użytkowników, jak również uruchomienia testowego Systemu LRM.

Umowa obowiązuje od dnia jej zawarcia do dnia 30 listopada 2022 r., przy czym realizacja Umowy powinna nastąpić zgodnie z terminami określonymi indywidualnie dla poszczególnych czynności objętych przedmiotem Umowy.

Tytułem realizacji przedmiotu Umowy Zamawiający zapłaci Emitentowi wynagrodzenie, na które składa się jednorazowa opłata za rozruch Systemu LRM w wysokości 1.642.272,56 zł netto oraz wynagrodzenie miesięczne zależne od ilości dostępnych rowerów funkcjonujących w systemie w danym miesiącu, które wyniesie iloczyn średniej ilości rowerów dostępnych w Systemie LRM w danym miesiącu oraz kwoty 409,00 zł netto. Zgodnie z postanowieniami Umowy wpływy z abonamentów, opłat za wypożyczenia oraz innych opłat związanych z korzystaniem z Systemu LRM będą stanowić przychód Zamawiającego. Emitent na warunkach szczegółowo określonych w Umowie będzie przekazywał Zamawiającemu kopię rejestru opłat pobranych od Użytkowników oraz informacje o wysokości wpływów brutto z tytułu opłat dokonanych przez Użytkowników, a otrzymane z tego tytułu wpływy będzie przekazywał na rachunki bankowe Zamawiającego.

Na podstawie Umowy Emitentowi przysługuje prawo umieszczania reklam na rowerach oraz wynajmowanie podmiotom trzecim powierzchni reklamowej rowerów do celów reklamowych z prawem uzyskiwania z tego tytułu przychodów, pod warunkiem zachowania ograniczeń wskazanych w Umowie. Emitent zobowiązał się do zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej obejmującej wszelkie szkody powstałe w związku ze świadczeniem usług objętych Umową oraz do utrzymywania ubezpieczenia przez cały okres obowiązywania Umowy oraz do upływu 60 dni po jej wygaśnięciu. Umowa ubezpieczenia powinna zapewniać wypłatę odszkodowania płatnego w walucie polskiej, w kwotach koniecznych dla naprawienia szkody.

Umowa przewiduje kary umowne należne Emitentowi od Zamawiającego w przypadku niedotrzymania terminu przekazania Systemu LRM Emitentowi określonego w Umowie, jak również

w przypadku odstąpienia od Umowy z przyczyn zależnych od Zamawiającego. Umowa przewiduje również kary umowne należne Zamawiającemu od Wykonawcy w przypadku stwierdzenia nienależytego wykonywania przedmiotu umowy przez Emitenta, w szczegółowo określonych w Umowie przypadkach. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, zastrzeżonych zarówno na rzecz Emitenta jak Zamawiającego nie może przekroczyć 20% wartości netto Umowy, określonej na podstawie oferty Emitenta w kwocie netto 6.165.812,56 zł. Emitent oraz Zamawiający zastrzegają sobie prawo do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych kodeksu cywilnego, przenoszącego wysokość zastrzeżonych kar umownych.

Umowa zastrzega dla każdej ze stron Umowy prawo do jej rozwiązania z zachowaniem 3 miesięcznego okresu wypowiedzenia. Zamawiający zastrzegł sobie również prawo do odstąpienia od Umowy w przypadku wystąpienia okoliczności szczegółowo określonych w Umowie.

Pozostałe warunki wykonania Umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów zawieranych w trybie ustawy prawo zamówień publicznych.

7.6 Zawarcie aneksu do porozumienia dodatkowego do umów licencyjnych zawartych z Nextbike GmbH

Spółka otrzymała w dniu 9 sierpnia 2021 r., podpisany przez Nextbike GmbH aneks do porozumienia dodatkowego z dnia 30 lipca 2020 r. do umów licencyjnych.

Na mocy zawartego Aneksu, Strony:

- 1) ustaliły zasady płatności opłat licencyjnych za okres od czerwca do grudnia 2021 roku;
- 2) potwierdziły dokonywanie przez Emitenta bieżących płatności opłat licencyjnych zgodnie z zawartym Porozumieniem Dodatkowym oraz zawartymi aneksami do Porozumienia Dodatkowego;
- 3) ustaliły, że Emitent jest zobowiązany jest do zapłaty opłat licencyjnych za okres od czerwca do grudnia 2021 roku według zasad ustalonych przez Strony w aneksie, o którym Emitent informował w drodze raportu ESPI nr 40/2020, tj. w miesięcznej kwocie w wysokości 30.017,33 EUR brutto, w terminie do 5 dnia każdego miesiąca;
- 4) potwierdziły, że Nextbike GmbH ma prawo do powstrzymania się ze spełnieniem świadczenia za okres od 1 stycznia 2022 r. pomimo dokonania przez Spółkę płatności;
- 5) ustaliły, że w okresie od dnia podpisania Aneksu do dnia 31 grudnia 2021 r. Nextbike GmbH nie podejmie żadnych czynności zmierzających do rozwiązania umów licencyjnych, z wyłączeniem następujących przypadków:
 - a) rozwiązania przez którykolwiek z banków zawartej pomiędzy Emitentem, NB Poznań Sp. z o.o., NB Serwis II sp. z o.o. a Alior Bank, Bankiem Gospodarstwa Krajowego, ING Bankiem Śląskim w dn. 30.07.2020 Umowy Standstill w okresie od dnia podpisania niniejszego Aneksu do dnia 31 sierpnia 2021 r. albo
 - b) niedokonania przez Emitenta opłat licencyjnych w terminach wskazanych w Aneksie.
- 6) zobowiązały się do przystąpienia do negocjacji w dobrej wierze w celu znalezienia rozwiązania w zakresie niespłaconego zadłużenia przez Emitenta i jego restrukturyzacji, a także aktualizacji zasad wzajemnej współpracy i zasad licencjonowania, w szczególności Strony zobowiązały się do zawarcia nowej umowy lub umów licencyjnych najpóźniej do 30 listopada 2021 r., z tym że w przypadku braku zawarcia nowej umowy licencyjnej do 30 listopada 2021 r. obie Strony będą

miały będą miały prawo do wypowiedzenia obowiązujących umów licencyjnych ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2022 r. za dwutygodniowym zawiadomieniem.

7.7 Wydanie postanowienia w przedmiocie określenia trybu przeprowadzenia głosowania nad układem

W dniu 31 sierpnia 2021 r, Spółka powzięła informację o wydaniu przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych postanowienia wydanego na podstawie art. 110 ust. 7 ustawy Prawo restrukturyzacyjne (dalej: „p.r.” w przedmiocie określenia trybu przeprowadzenia głosowania nad układem (dalej: „Postanowienie”).

Zgodnie z treścią Postanowienia ustalono następujący tryb przeprowadzania głosowania nad układem:

- 1) głosowanie nad układem odbędzie się z pominięciem zwoływania zgromadzenia wierzycieli;
- 2) wierzyciel ujęty na spisie wierzytelności spornych jest uprawniony w terminie 7 dni od daty uprawomocnienia się orzeczenia w przedmiocie głosowania z pominięciem zwoływania zgromadzenia wierzycieli na adres sądu restrukturyzacyjnego do złożenia wniosku do Sędziego-komisarza o dopuszczenie do udziału w głosowaniu, jeżeli uprawdopodobni istnienie wierzytelności;
- 3) nadzorca sądowy wyśle do wierzycieli ujętych w spisie wierzytelności oraz wierzycieli spornych dopuszczonych do głosowania przez sędziego-komisarza zawiadomienie o możliwości oddania głosu na piśmie, doręczając im jednocześnie propozycje układowe, opinię nadzorca sądowego o możliwości wykonania układu, główne założenia planu restrukturyzacyjnego oraz karty do głosowania wraz z informacją o sposobie głosowania i z pouczeniem o treści art. 107-110 ust. 2-5 p.r., art. 113 p.r., art. 115-119 p.r.;
- 4) wysyłka dokumentów, o których mowa w ust. 2, w formie pisemnej nastąpi nie później niż w terminie 2 miesięcy od daty doręczenia nadzorca sądowemu Postanowienia wraz ze stwierdzeniem jego prawomocności i zostanie dokonana przez nadzorcę sądowego, który przeprowadzi procedurę rozsyłania i zbierania głosów na piśmie, stosując odpowiednio przepis art. 219 ust. 2 pkt 2 p.r.;
- 5) nadzorca sądowy doręczając zawiadomienia wraz z dokumentami, o których mowa w ust. 2, określi wierzycielom siedmiodniowy termin na oddanie głosu na piśmie oraz na - w odniesieniu do wierzycieli wskazanych w art. 151 ust. 2-3 p.r. - wyrażenie zgody na objęcie układem, licząc od dnia doręczenia wierzycielowi przedmiotowego zawiadomienia;
- 6) głosy, które wpłyną do nadzorca po terminie wskazanym w ust. 5, nie będą brane pod uwagę przy ustalaniu wyników głosowania;
- 7) nadzorca sądowy przedstawi sędziemu-komisarzowi nie później niż w terminie 3 miesięcy od daty doręczenia nadzorca sądowemu Postanowienia ze stwierdzeniem prawomocności w formie pisemnej wyniki głosowania nad propozycjami układowymi wraz z zebranymi kartami do głosowania oraz dowodami doręczenia dokumentów z ust. 2 Postanowienia wierzycielom, którzy nie oddali głosu;
- 8) wyniki głosowania nad układem wraz ze spisem oddanych głosów nadzorca sądowy prześle także w wersji elektronicznej w postaci pliku w formacie Excel na nośniku pamięci, przedkładając ten nośnik do akt oraz mailowo na adres sędziego-komisarza;

- 9) zmiana propozycji układowych jest możliwa w terminie 30 dni od daty uprawomocnienia się Postanowienia poprzez ich przedłożenie do sędziego-komisarza;
- 10) wszelkie dokumenty, o których mowa w Postanowieniu, nadzorca sądowy skieruje do wierzycieli na piśmie za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe listem poleconym za potwierdzeniem odbioru.

7.8 Wniesieniu przez NB Tricity sp. z o.o. pozwu o zapłatę przeciwko Stowarzyszeniu Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (dot. systemu MEVO)

W dniu 29 grudnia 2021 r. NB Tricity sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (spółka w 100% zależną od Emitenta) wniosła pozew o zapłatę przeciwko Stowarzyszeniu Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”). Pozew obejmuje żądanie zapłaty na rzecz Spółki Zależnej łącznie kwoty 9.317.644,91 zł wraz z odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu. Na dochodzoną na drodze sądowej kwotę składa się żądanie zapłaty przez OMGSS na rzecz Spółki Zależnej kwoty:

- 8.168.094,60 zł (słownie: osiem milionów sto sześćdziesiąt osiem tysięcy dziewięćdziesiąt cztery złote 60/100) wraz z odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu tytułem wynagrodzenia za prace wykonane w ramach realizacji umowy z dnia 18 czerwca 2018 r. na dostawę, uruchomienie i zarządzanie System Roweru Metropolitalnego MEVO, o której Emitent informował w drodze raportu ESPI nr 18/2018 oraz
- 1.149.550,31 zł (słownie: milion sto czterdzieści dziewięć tysięcy pięćset pięćdziesiąt złotych 31/100) wraz z odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu tytułem skapitalizowanych na dzień 29 grudnia 2021 r. odsetek ustawowych za opóźnienie.

W treści Pozwu Spółka zależna przedstawiła szczegółową argumentację prawną i faktyczną stanowiącą podstawę wystąpienia z Pozwem oraz wniosła liczne wnioski dowodowe.

7.9 Zawarcie aneksów do umowy Standstill z bankami

W dniu 30 lipca 2020 r. raportem bieżącym ESPI nr 23/2020 Zarząd Spółki Dominującej poinformował o zawarciu w dniu 30 lipca 2020 r. z Alior Bank S.A. („Alior”), ING Bankiem Śląskim S.A. („ING”), Bankiem Gospodarstwa Krajowego („BGK”) oraz NB Poznań sp. z o.o. i NB Serwis II sp. s o.o. („Spółki Zależne”) Umowy o utrzymaniu status quo („Umowa Standstill). Umowa ta określa warunki spłaty zobowiązań wobec banków oraz daje przestrzeń na wynegocjowanie ostatecznej umowy restrukturyzacyjnej,

Skomplikowana sytuacja prawno-finansowa, w której Spółka się znalazła, konieczność zbudowania modelu operacyjnego uwzględniającego obecne problemy z pozyskaniem znaczącego finansowania zewnętrznego na realizację nowych, dużych projektów, odbudowanie wiarygodności w oczach wierzycieli poprzez stopniową poprawę wyników operacyjnych, przekonanie wierzycieli do restrukturyzacji zobowiązań na warunkach umożliwiających dalsze funkcjonowanie Grupy i Spółki, spowodowały konieczność zawarcia aneksów do Umowy Standstill.

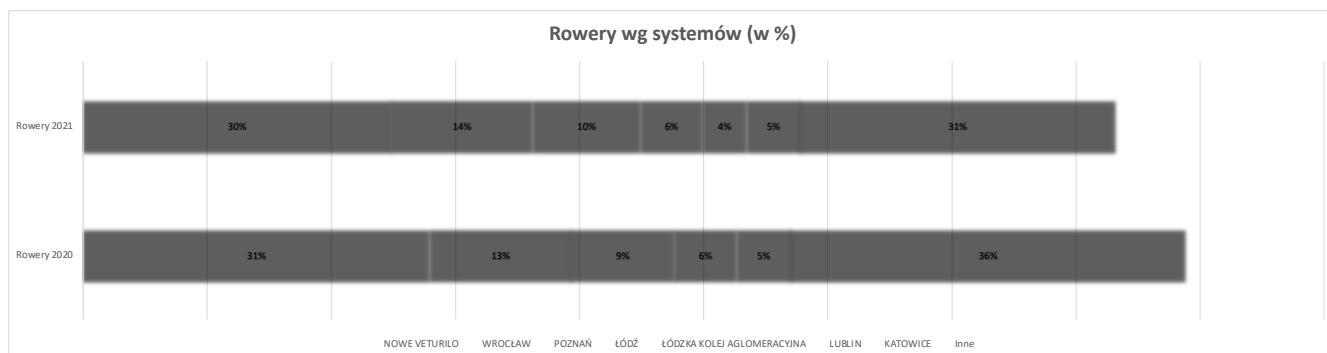
W wyniku zawieranych kolejnych aneksów do Umowy Standstill, Spółka prowadzi rozmowy z Bankami, którzy są kluczowi w całym procesie restrukturyzacji i warunkują powodzenie zawarcia i wykonania układu. Wspólnie z profesjonalnym doradcą zostały przedstawione Bankom scenariusze zakładające ich udział w finansowaniu nowych projektów oraz wariant z brakiem takiego udziału. Zgodnie z deklaracjami Banków, iż nie są one w stanie obecnie udzielić finansowania na realizację nowych projektów, głównie ze względów proceduralno-organizacyjnych oraz przepisów, którymi są związane, Spółka wspólnie z doradcą przygotowała scenariusz spłaty wierzycieli w oparciu o obecne kontrakty oraz w oparciu o założenie prowadzenia dalszej działalności w tzw. modelu serwisowym, w którym wykorzystuje swoje know-how operacyjne do zarządzania kontraktami realizowanymi na zlecenie innych podmiotów.

Niezwykle istotnym faktem, który należy podkreślić jest zrozumienie Banków dla potrzeb gotówkowych Spółki, czego wynikiem jest takie kształtowanie płatności, które umożliwia zgromadzenie istotnych środków pieniężnych w końcówce roku. W związku z występującą sezonowością (główne wpływy generowane są w miesiącach kwiecień-grudzień) Grupa potrzebuje zgromadzić wystarczające środki na funkcjonowanie na okres styczeń-marzec. Co więcej, okres ten tylko pozornie jest okresem „martwym”. Już w III kwartale (a w związku z zerwanymi łańcuchami dostaw spowodowanymi przez COVID-19 nawet już w I kwartale 2021 roku) występuje konieczność dokonania przedpłat na dostawy kluczowych komponentów. Wynika to z faktu, że w okresie grudzień- marzec większość systemów rowerowych nie funkcjonuje i przechodzi w tym okresie gruntowne przeglądy serwisowe, naprawy oraz uzupełnienia. Wiąże się to także z istotnymi kosztami osobowymi zespołów serwisowo-produkcyjnych. Bez uzyskania porozumień z Bankami i przede wszystkim bez zrozumienia przez nich potrzeb Spółki nie byłoby możliwe zbudowanie odpowiednich zapasów komponentów oraz zakumulowanie środków na pokrycie kosztów operacyjnych w tym kluczowym okresie. Spółka z sukcesem przygotowała się do sezonu 2021 oraz jest w trakcie realizacji przygotowań do uruchomienia systemów rowerowych w sezonie 2022. Jednocześnie w opinii Zarządu, Spółka jest w końcowej fazie ustalania warunków spłat z Bankami.

7.10 Flota rowerów

Liczba rowerów w systemach uruchomionych na dzień 31.12.2021 r. wyniosła 16 630 szt. i była o 6,4% niższa od liczby rowerów w systemach zarządzanych przez Grupę w analogicznym momencie roku ubiegłego (17 760 szt.). Spadek ten wynika min. ze zmniejszenia liczby rowerów w takich systemach jak Veturilo czy Lublin oraz zakończeniem kontraktu w Turku.

W 2021 roku Grupa zawarła umowy na uruchomienie lub kontynuację systemów rowerowych min. w: Warszawie, Grodzisku Mazowieckim, Płocku, Koszalinie, Kołobrzegu, Pszczynie, Kaliszu, Lublinie, Częstochowie, Konstancin-Jeziornie, Pruszkowie, Siemianowicach Śląskich, Żyrardowie, Turku, Ostrowie Wielkopolskim, Pobiedziskach, Sokołowie Podlaskim oraz zwiększyła flotę obsługiwanych rowerów w takich systemach jak: Wrocław, Sosnowiec, Tarnów, Luboń, Jurajskie Rowery, Otwock, Szczecin oraz kontynuowała współpracę z miastami w wyniku wygranych przetargów w latach poprzednich. Ponadto uruchomione zostały systemy rowerowe w Kędzierzynie Koźlu, Tychach, Siemianowicach Śląskich, Białymstoku, rozbudowała system w Luboniu, który kompatybilny jest z Poznańskim Rowerem Miejskim.



7.11 Struktura przychodów

Podstawowym źródłem przychodów dla Spółki są przychody z umów z jednostkami samorządu terytorialnego o dostarczenie i obsługę systemów rowerów miejskich.

Portfel produktów Spółka uzupełnia o przychody od odbiorców prywatnych, w tym:

- przychody z udostępniania dedykowanych stacji rowerowych odbiorcom prywatnym (galerie handlowe, biurowce);
- przychody ze sprzedaży powierzchni reklamowej na rowerach;
- inne przychody komercyjne (udostępnianie infrastruktury, komercjalizacja bazy użytkowników);
- opłaty za wypożyczenia.

W 2021 roku łączne, skonsolidowane przychody ze sprzedaży pozostały na bardzo zbliżonym w porównaniu do roku 2020 – nastąpił wzrost o 85 tys. zł do kwoty 55,7 mln zł. Najważniejszym źródłem pozostają kontrakty z miastami, które wygenerowały łącznie 46 mln zł i były porównywalne do roku poprzedniego (46,3 mln zł). Istotnym osiągnięciem mimo obecnej pandemii COVID-19 było zwiększenie przychodów ze sprzedaży reklam o 151% do kwoty 1,2 mln zł (vs. 0,5 mln zł w roku ubiegłym).

7.12 Struktura kosztów operacyjnych

Spółka dzieli koszty operacyjne na:

- koszty bezpośrednie realizacji usługi, takie jak koszty serwisowania rowerów i stacji, bilansowania systemu (tj. równomiernego rozmieszczenia rowerów na stacjach), opłat licencyjnych, kradzieży i dewastacji, obsługi Call Center. Są to koszty zmienne których wartość jest pochodną liczby rowerów w systemach operowanych przez Spółkę;
- koszt własny sprzedanych systemów – którego wartość w okresie sprawozdawczym uzależniona jest od wartości zrealizowanych kontraktów o dostawę systemów rowerów miejskich;

- koszty ogólne i sprzedaży – koszty struktur administracyjnych i sprzedażowych, których wartość jest względnie stała niezależnie od liczby rowerów w zarządzanych przez Spółkę systemach rowerów miejskich;
- amortyzację.

Łączne koszty działalności operacyjnej wyniosły w 2021 roku 53,3 mln zł i były o 6,8 mln zł niższe (11%) aniżeli rok wcześniej. Na łączny spadek kosztów operacyjnych składały się głównie:

- spadek amortyzacji o 4,5 mln zł,
- spadek zużycia materiałów i energii o 0,5 mln zł,
- spadek usług obcych o 0,3 mln zł,
- spadek wartości sprzedanych towarów i materiałów o 1,5 mln zł,
- wzrost kosztu wynagrodzeń o 0,9 mln zł.

Po dokonanych w 2020 roku znaczących odpisach dostosowujących dane rachunkowe do stanu faktycznego, w roku 2021 Grupa nie poniosła znaczących pozostałych kosztów operacyjnych.

7.13 Wyniki raportowane

Przedstawione wyniki za 2021 r. ukazują pozytywne efekty prowadzonej restrukturyzacji operacyjnej Grupy Nextbike, w szczególności programu redukcji i optymalizacji kosztów (przy rosnącej presji inflacyjnej). Jednocześnie wyniki odzwierciedlają pracę zespołu nad poprawą generowanych marż na obecnych i nowych kontraktach oraz uwzględniają wyniki prowadzonych prac w obszarze budowy kompetencji sprzedaży reklamy

Po raz pierwszy od kilku lat Grupa Kapitałowa wygenerowała zyski na każdym z poziomów rachunku wyników, co w sytuacji trwającego procesu restrukturyzacji oraz pandemii COVID-19 należy uznać za duży sukces. W porównaniu do 2020 roku Grupa wygenerowała zysk brutto na sprzedaży w kwocie 8,8 mln zł vs. strata 22,8 mln zł rok wcześniej. Na poziomie wyniku operacyjnego (EBIT) osiągnięto 1,9 mln zł zysku (20,4 mln zł straty w roku 2020). W 2021 roku zysk netto wyniósł 0,56 mln zł w porównaniu do 26,5 mln zł straty w roku poprzednim.

7.14 Informacji o istotnych zdarzeniach po zakończeniu roku obrotowego

Do najistotniejszych zdarzeń, które miały miejsce po zakończeniu roku obrotowego należy wymienić:

1. *podpisanie w dniu 31 stycznia 2022 r. z Alior Bank S.A., Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz NB Poznań sp. z o.o. i NB Serwis II sp. s o.o. aneksu do Umowy Standstill*

Na mocy zawartego Aneksu strony postanowiły o wprowadzeniu zmian do Umowy Standstill polegających m. in. na:

- wydłużeniu okresu obowiązywania Umowy Standstill do dnia 31 marca 2022 r.;
- potwierdzeniu przez strony faktu prowadzenia w dobrej wierze rozmów w celu uzgodnienia warunków restrukturyzacji akceptowalnych przez każdą stronę. W przypadku ich akceptacji, Banki zobowiązały się do niezwłocznego przestania oficjalnej zgody na zaproponowane warunki, które będą podstawą do zawarcia umowy restrukturyzacyjnej do dnia 31 marca 2022 r.;
- ustaleniu, że w okresie obowiązywania Umowy Standstill, tj. zgodnie z Anekssem - w okresie do dnia 31 marca 2022 r., podziału i przelewu środków z wpływów z wierzytelności przelanych na rzecz Banków w celu zabezpieczenia umów kredytowych wypowiedzianych przez Banki (o wypowiedzeniu umów kredytowych Spółka informowała w raportach bieżących ESPI nr 16/2020 z dnia 22 maja 2020 r., ESPI nr 17/2020 z dnia 28 maja 2020 r., ESPI nr 18/2020 z dnia 28 maja 2020 r.), w następujący sposób:
 - a) ALIOR w okresie od 1 lutego 2022 r. do 31 marca 2022 r. będzie dokonywał następującego podziału i przelewu środków z wpływów na rachunki bankowe Spółki i Spółek zależnych („Rachunki bankowe”) z tytułu przelanych wierzytelności:
 - a. z kwoty netto pochodzącej z wpływów na Rachunki Bankowe, ALIOR przeznaczy środki na przypadającą do spłaty kwotę miesięcznej raty za styczeń 2022 r. (o której Spółka informowała w raporcie bieżącym ESPI 31/2021 z dnia 1 grudnia 2021 r.), luty 2022 r. oraz marzec 2022 r., płatnej w ostatnim dniu roboczym odpowiednio stycznia 2022 r., lutego 2022 r. i marca 2022 r. w kwocie 250.000,00 zł każda, tytułem spłaty kapitału kredytu wynikającego z umowy kredytowej;
 - b. pozostała część wpływu na Rachunki bankowe wraz z podatkiem od towarów i usług, będzie w terminie do 3 dni roboczych od daty wpływu, udostępnione przez ALIOR w zależności z jakiego kontraktu wpływ nastąpił na rachunek bieżący Emitenta lub Spółek zależnych na poczet realizacji dozwolonych płatności, tj. płatności zaakceptowanych uprzednio przez Banki, płatności składek ubezpieczeniowych związanych z ubezpieczeniem majątku dokonywanym zgodnie z dotychczasową praktyką, płatności zobowiązań publicznoprawnych (dalej „Dozwolone Płatności”);
 - b) BGK w okresie od 1 lutego 2022 r. do 31 marca 2022 r. będzie dokonywał następującego podziału i przelewu środków z wpływów na Rachunki bankowe z tytułu przelanych wierzytelności:
 - a. z kwoty netto pochodzącej z wpływów na Rachunki bankowe, BGK przeznaczy kwotę 83.333,34 zł na przypadającą do spłaty kwotę miesięcznej raty za luty 2022 r. i marzec 2022 r., płatną w ostatnim dniu roboczym odpowiednio lutego 2022 r. i marca 2022 r., tytułem spłaty kapitału kredytu wynikającego z umowy kredytowej. W przypadku braku wpływów przelanych wierzytelności na rzecz BGK wystarczającej na pokrycie rat kapitałowych w określonej wyżej wysokości oraz raty odsetkowej obliczonej zgodnie z Anekssem, Emitent został zobowiązany do zapewnienia środków wystarczających na spłatę brakującej części rat kapitałowo-odsetkowych na rachunku bieżącym w BGK w terminie do ostatniego dnia roboczego odpowiednio lutego 2022 r. i marca 2022 r.

- b. pozostała część wpływu na Rachunki bankowe wraz z podatkiem od towarów i usług, będzie w terminie do 3 dni roboczych od daty wpływu, udostępniona przez BGK w zależności z jakiego kontraktu wpływ nastąpił na rachunek bieżący Emitenta lub Spółek zależnych na poczet realizacji Dozwolonych Płatności;
- ustaleniu, że ALIOR i BGK będą naliczać odsetki zgodnie z oprocentowaniem dla odsetek umownych określonym w umowach kredytowych. Odsetki Umowne naliczone przez ALIOR w okresie od dnia 01 września 2021 r. do dnia 31 marca 2022 r. z tytułu umów kredytowych, Emitent będzie spłacał miesięcznie w ostatnim dniu danego miesiąca, natomiast Odsetki Umowne naliczone przez ALIOR w okresie od dnia 1 grudnia 2020 r. do 31 marca 2021 roku z tytułu umów kredytowych w łącznej kwocie 167 206,70 zł (słownie: sto sześćdziesiąt siedem tysięcy dwieście sześć złotych i 70/100) zostaną spłacone do dnia 2 lutego 2022 r. Odsetki Umowne naliczone z tytułu jednej z umów kredytowych w okresie od dnia 1 kwietnia 2021 r. do 31 marca 2022 r. zostaną spłacone do dnia 31 marca 2022 roku. W zakresie Odsetek Umownych naliczanych przez BGK w okresie od 1 grudnia 2020 roku do 31 marca 2022 r., Emitent będzie spłacał odsetki naliczone za każdy miesiąc w ostatnim dniu danego miesiąca. Ponadto Strony potwierdziły, że w przypadku gwarancji bankowej, na podstawie umowy o limit na gwarancję z dnia 14 czerwca 2020 r, wypłaconej przez ALIOR, począwszy od dnia 30 września 2020 r. odsetki są naliczane zgodnie z oprocentowaniem dla odsetek umownych określonym tak jak dla umowy kredytowej. Odsetki Umowne z tytułu gwarancji spłacone zostaną w terminie do dnia 31 marca 2022 r. na zasadach obowiązujących dla Odsetek Umownych.
- ustaleniu, że odsetki pozostałe po dokonanych przez Emitenta spłatach od 30 lipca 2020 r. ewidencjonowane będą na odrębnych, nieoprocentowanych rachunkach prowadzonych przez ALIOR i spłacone zostaną w terminie do dnia 31 marca 2022 r.

2. Zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Nextbike Polska S.A. w restrukturyzacji na dzień 27 kwietnia 2022 roku

W nawiązaniu do wystąpienia przez LARQ Growth Fund I Fundusz Inwestycyjny Zamknięty z siedzibą w Warszawie z żądaniem zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki oraz umieszczenia określonych spraw w porządku obrad tego Walnego Zgromadzenia, o czym Emitent informował w drodze raport w EBI nr 16/2021, 1/2022 i 3/2022, Zarząd Emitenta zwołał Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki na dzień 27 kwietnia 2022 r., na godz. 12:00 w siedzibie Spółki w Warszawie, przy ul. Przasnyskiej 6B w Warszawie.

Porządek obrad:

1. Otwarcie obrad Walnego Zgromadzenia.
2. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.
3. Stwierdzenie prawidłowości zwołania Walnego Zgromadzenia oraz jego zdolności do podejmowania uchwał.
4. Przyjęcie porządku obrad Walnego Zgromadzenia.
5. Przeprowadzenie dyskusji odnoszącej się do zasadności zbadania przez rewidenta do spraw szczególnych określonych zagadnień związanych z prowadzeniem spraw Spółki, w tym

zgłoszenie żądania Akcjonariusza skierowanego do Zarządu Spółki o udzielenie na NWZ informacji w myśl art. 428 1 KSH oraz udzielenie ich przez Zarząd Spółki.

6. Podjęcie uchwały w sprawie zbadania przez rewidenta do spraw szczególnych, na koszt Spółki, określonych zagadnień związanych z prowadzeniem spraw Spółki.
7. Podjęcie uchwały w sprawie rekomendowania Zarządowi Spółki dochodzenia roszczeń, których zasadność i wysokość będzie wynikać m.in. z raportu z badania przez rewidenta do spraw szczególnych określonych zagadnień związanych z prowadzeniem spraw Spółki.
8. Podjęcie uchwały w sprawie pokrycia kosztów zwołania i odbycia NWZ przez Spółkę.
9. Zamknięcie obrad Walnego Zgromadzenia.

Szczegóły dotyczące Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia zostały opublikowane w raportach EBI: 4/2022, 5/2022 oraz ESPI 3/2022 i 4/2022.

8 PERSPEKTYWY ROZWOJU SPÓŁKI I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA

Strategią Zarządu jest dalsze umacnianie pozycji lidera na krajowym rynku systemów rowerów miejskich z uwzględnieniem zdolności do pozyskiwania finansowania na realizację największych nowych przetargów. Jako największy gracz na rynku polskim, Grupa posiada unikalne doświadczenie w zarządzaniu i operowaniu dużymi systemami rowerów miejskich, obejmujących nie tylko jedno miasto. Równocześnie Zarząd dąży do istotnej poprawy wyników i powrót Spółki na ścieżkę trwałego wzrostu i generowania dodatnich przepływów gotówkowych. Główne działania mające na celu wzmocnienie pozytywnych perspektyw rozwoju Grupy obejmują:

- a) restrukturyzację zadłużenia i dokończenie postępowania układowego - w tym celu Zarząd prowadzi rozmowy z największymi wierzycielami (banki oraz główny akcjonariusz) mające na celu dopasowanie wielkości, struktury oraz harmonogramu spłat do planowanych nadwyżek gotówkowych z działalności operacyjnej. Na dzień publikacji raportu ostateczna umowa restrukturyzacyjna nie została zawarta, niemniej jednak uzyskane od największych wierzycieli informacje, zaawansowanie procesu negocjacyjnego oraz pozytywne nastawienie wszystkich stron uprawdopodobniają zawarcie porozumienia, umożliwiającego dalsze funkcjonowanie Spółki i Grupy Kapitałowej,
- b) poprawa struktury bilansowej - mając na uwadze dalszą kontynuację działalności, Zarząd prowadzi rozmowy z wierzycielami mające na celu poprawę struktury bilansowej, min. poprzez umorzenie części zobowiązań oraz konwersję części zobowiązań na kapitał,
- c) odbudowa zdolności finansowania nowych projektów – poprawa generowanych wyników finansowych oraz prowadzone dalsze działania restrukturyzacyjne mają na celu

odbudowanie wiarygodności u parterów finansowych, a tym samym powrót do rozmów na temat warunków finansowania nowych, wieloletnich kontraktów na operowanie systemami rowerów miejskich,

- d) kontynuowanie doczasowych kontraktów w zakresie dostaw i utrzymania systemów rowerów miejskich zarówno z samorządami i miastami, jak również z podmiotami prywatnymi (stacje sponsorskie) oraz stopniowe zwiększanie marżowości tych kontraktów,
- e) odbudowa, po załamaniu w roku 2020, przychodów z tytułu reklamy dzięki rozbudowie wewnętrznych kompetencji w tym obszarze,
- f) utrzymanie i dalsza realizacja kontaktów z partnerami prywatnymi, np. z Benefit Systems,
- g) udział w przetargach na nowe systemy rowerów miejskich, wszędzie tam, gdzie Spółkę będzie na to stać przy wykorzystaniu posiadanych zasobów kapitałowych, technologicznych i ludzkich i jednocześnie tam gdzie uda się przejść przez obostrzenia z nowego Prawa Zamówień Publicznych,
- h) dostosowanie kosztów stałych prowadzonej działalności i optymalizację kosztów zmiennych w celu poprawy rentowności obecnych kontraktów,
- i) wdrożenie bardziej efektywnej kontroli i zarządzania stanami magazynowymi i obrotem częściami zamiennymi, optymalizację działań relokacyjnych generujących bardzo istotną część kosztów, automatyzacja w obszarze Contact Center i obsłudze użytkowników przy wykorzystaniu min. Chat Bootów,
- j) urealnienie wycen poszczególnych przetargów na operowanie systemami rowerów miejskich z uwzględnieniem dotychczasowej znajomości specyfiki poszczególnych miast, doświadczenia w operowaniu systemami różnej wielkości i ryzyk w skalowaniu systemów z liczących kilkadziesiąt czy kilkaset rowerów do rozległych systemów o wielu tysiącach rowerów i dziesiątkach tysięcy użytkowników,
- k) realizacja nowych, szczególnie największych kontraktów w ramach modelu serwisowego.

W miarę wygasania dotychczasowych kontraktów, Grupa rozważa rozszerzenie modelu biznesowego o możliwość realizacji kontraktów w tzw. „modelu serwisowym”, w którym Grupa nie będzie samodzielnie startować w największych przetargach i nie będzie stroną w umowach z miastami, nie będzie właścicielem rowerów i infrastruktury, natomiast będzie działała jako podwykonawca podmiotów będących operatorem i stroną w kontraktach z miastami. Możliwość wdrożenia modelu serwisowego w odniesieniu w szczególności do największych nowych kontraktów wynika z faktu, że obecna kondycja finansowa w sposób bardzo znaczący utrudnia pozyskiwanie finansowania na największe projekty (nakłady inwestycyjne na nowe rowery i infrastrukturę). W przypadku takich projektów mowa jest łącznie o kilkudziesięciu milionach złotych niezbędnych na sfinansowanie nakładów oraz kolejnych kilkunastu-kilkudziesięciu milionach złotych na gwarancje należytego wykonania kontraktów. Realizacja niektórych z takich kontraktów w modelu serwisowym umożliwi dalszą kontynuację działalności Grupie i wykorzystanie know-how zbudowanego przez 10 lat funkcjonowania na rynku.

W ramach danego kontraktu serwisowego, Grupa może generować przychody w formule „koszty plus”. t.j. przychody będą obliczane jako suma kosztów bezpośrednich generowanych w ramach danego projektu i kosztów ogólnych alokowanych na dany projekt, czyli całość kosztów operacyjnych wyłączeniem kar od miast, powiększonych o uzgodnioną między stronami marżę.

W związku z transformacją modelu biznesowego Spółka może istotnie ograniczyć min.:

- nakłady inwestycyjne na nową infrastrukturę rowerową,
- koszty kradzieży rowerów,
- opłaty licencyjne,
- koszty działalności marketingowej, sprzedażowej i R&D.

Głównymi pozycjami kosztowymi staną się serwis i relokacja rowerów oraz części zamienne, a także koszty ogólne prowadzenia przedsiębiorstwa i zapewnienia działalności operacyjnej.

9 RYZYKA I ZAGROŻENIA PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI

Ryzyko braku zawarcia umowy restrukturyzacyjnej

Zgodnie z Umową Standstill oraz zawartymi aneksami Strony zobowiązały się do prowadzenia w dobrej wierze rozmów w celu uzgodnienia warunków restrukturyzacji akceptowalnych przez każdą Stronę, tak by w terminie do dnia 31 marca 2021 r. zawrzeć umowę restrukturyzacyjną. Mimo dużego zaangażowania Stron i wyrażanych chęci zawarcia porozumienia istnieje ryzyko nie zawarcia przedmiotowej umowy. Materializacja takiego ryzyka może wpłynąć negatywnie na kontynuację działalności przez Spółkę i Grupę Kapitałową.

Ryzyko braku możliwości pozyskania finansowania na realizację kontraktów

Terminy płatności z umów na dostawę i operowanie przez Spółkę systemami rowerowymi nie są skorelowane z płatnościami Spółki na rzecz dostawcy infrastruktury rowerowej. Realizacja nowego kontraktu łączy się z koniecznością dokonania przedpłaty w wysokości min. 50% wartości zamawianego sprzętu na co najmniej 4 miesiące przed planowaną dostawą (w związku z zerwanymi przez pandemię COVID-19 łańcuchami dostaw, dostawa części komponentów następuje w cyklach 6-12 miesięcznych), co z kolei wymaga zapewnienia odpowiedniego finansowania zewnętrznego. Niezapewnienie na czas wymaganych środków lub zapewnienie ich na niekorzystnych warunkach może mieć istotny, negatywny wpływ na możliwość pozyskania bądź realizacji kontraktu oraz wyniki Spółki. W obecnej sytuacji finansowej Spółki występują bardzo ograniczone możliwości pozyskania finansowania na nowe projekty. Spółka prowadzi rozmowy na temat zmiany zasad finansowania zakupu rowerów i infrastruktury towarzyszącej od Nextbike GmbH, a także prowadzenia działalności jako podwykonawca w modelu serwisowym, a nie operatorskim. Ponadto, w przypadku

braku możliwości pozyskania finansowania na nowe kontrakty, istnieje realne ryzyko braku możliwości zbilansowania przychodów i kosztów, a tym samym ryzyko braku możliwości regulowania zobowiązań. Niezapewnienie na czas wymaganych środków lub zapewnienie ich na niekorzystnych warunkach może mieć istotny negatywny wpływ na możliwość pozyskania bądź realizacji kontraktu oraz wyniki Spółki.

Ryzyko związane ze skutkami Covid-19

Długofalowe skutki wywołane Covid-19 w gospodarce obejmujące ograniczenie wykorzystania rowerów, wstrzymanie lub przesunięcia z tytułu umów od miast i partnerów prywatnych, dostępność części zamiennych, zmiany cen, efekty związane z płynnością firm oraz dostępnością zasobów ludzkich nie są w pełni znane. Istnieje ryzyko, że zakaz używania rowerów miejskich który został wprowadzony na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 marca 2020 roku w dniu 1 kwietnia 2020 roku i został uchylony w dniu 5 maja 2020 roku, zostanie w przyszłości powtórzony. Ponadto, występuje istotne ryzyko związane z niepewnością co do skali i głębokości wpływu pandemii na gospodarkę, zarówno krajową, jak i globalną, co może przełożyć się na takie obszary funkcjonowania Spółki jak przychody, koszty, harmonogram dostaw, etc. Spółka, działając w branży rowerowej, której w zasadzie cała produkcja pochodzi z Chin i Tajwanu, narażona jest na ryzyko wydłużonych dostaw, zmian cen wynikających ze zmiany kosztów logistyki lub kursu dolara a w najgorszych scenariuszach na brak dostępności elementów systemów rowerowych lub części zamiennych w wyniku zerwanych łańcuchów dostaw bądź wstrzymanych produkcji w Chinach i na Tajwanie. Wprowadzenie masowych szczepień od początku 2021 roku powala optymistycznie patrzeć na zakończenie pandemii, jednak konsekwencje zerwanych łańcuchów dostaw czy wzrostu kosztów komponentów będą miały zapewne długofalowy skutek.

Istnieje ryzyko, że dalsze pogorszenie koniunktury na rynku reklamowym lub innych rynkach, na których działają partnerzy Spółki, mogłoby w negatywny sposób wpłynąć na poziom przychodów lub marż osiąganym przez Spółkę w tym segmencie. Rynek reklamy zewnętrznej w wyniku COVID-19 załamał się w Polsce. Podjęte działania mające na celu zbudowanie kompetencji w obszarze sprzedaży reklam wewnątrz Spółki zaczęły przynosić w 2021 roku pozytywne efekty.

Ryzyko braku kontynuacji umów w zakresie zarządzania miejskimi systemami rowerowymi

Spółka jest stroną umów o zarządzanie publicznymi systemami rowerowymi, w których okres obowiązywania jest zawsze określony. Kontynuacja współpracy z miastem po wygaśnięciu umowy wymaga wygrania kolejnego, publicznego przetargu. W przypadku niewygrania takiego przetargu istnieje ryzyko obniżenia przychodów i rentowności. W celu ograniczenia ryzyka negatywnego wpływu zaprzestania współpracy z miastem na wyniki finansowe, Spółka systematycznie zwiększa liczbę miast, z którymi współpracuje dywersyfikując źródła przychodów i ograniczając efekt potencjalnego zaprzestania współpracy z jednym z miast oraz z roku na rok zwiększa strumień przychodów pochodzących nie od miast, a od użytkowników, reklamodawców i pozostałych partnerów prywatnych. Na dzień sporządzenia niniejszego planu restrukturyzacji największą obowiązującą umową jest umowa na system Veturilo – Warszawski Rower Miejski, która kończy się wraz z zamknięciem sezonu 2022. Pozostałe znaczące umowy kończące się w 2022 roku to min. Wrocław i Poznań.

Ryzyko związane z procesem pozyskiwania kontraktów w drodze przetargów

Działalność Spółki charakteryzuje się tym, że znacząca część przychodów Spółki wynika z umów zawartych z polskimi miastami, w rezultacie wygranych postępowań przetargowych. Umowy z samorządami zawierane są na czas określony i wymagają przeprowadzania kolejnych przetargów, średnio co 3 - 4 lata. Zgodnie z Prawem Zamówień Publicznych postępowania przetargowe są organizowane w sposób możliwie konkurencyjny tak, aby zapewnić zamawiającemu możliwość uzyskania jak najlepszych warunków. Warunki przetargów mogą być ustalane w różny sposób, a uczestniczenie w przetargach wymaga spełnienia szeregu wymogów formalnych. Aby wygrać dane postępowanie przetargowe trzeba w tym postępowaniu złożyć najlepszą ofertę. Spółka korzysta z technologii o danej specyfikacji technicznej i określonych ograniczeniach, posiada określone, udokumentowane doświadczenie i zdolność finansową. Miasto może w postępowaniu przetargowym postawić takie wymagania, które będą dla Spółki nie do spełnienia lub będą ograniczały konkurencyjność potencjalnej oferty Spółki. Istnieje ryzyko, że Spółka nie zawsze będzie w stanie w danym postępowaniu przetargowym uczestniczyć lub złożyć w nim konkurencyjną ofertę i w rezultacie napotka utrudnienia związane z procesem pozyskiwania nowych kontraktów. Ponadto, proces przetargowy jest procesem długotrwałym. Spółka składając ofertę na realizację dostawy i obsługi systemów rowerowych może nie móc przewidzieć zmian pozycji kosztowych, w tym związanych z dostawą rowerów od Nextbike GmbH oraz koniecznością zapewnienia obsługi przez podwykonawców. Istotna negatywna zmiana parametrów biznesowych pomiędzy dniem składania oferty w przetargu, a faktycznym momentem realizacji oferty, może mieć istotny negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową, perspektywy rozwoju i wyniki Spółki.

Nie można także wykluczyć ryzyka, że samorzady zmienią preferencje zakupowe lub ograniczą finansowanie inicjatyw proekologicznych, w tym systemów rowerowych, szczególnie jako konsekwencja napięć w finansach publicznych spowodowanych pandemią COVID-19. Zmniejszenie liczby zamówień ze strony samorządów wpłynęłoby na zmniejszenie dynamiki wzrostu liczby rowerów w krajowych systemach rowerowych, natomiast ograniczenie finansowania wypożyczania rowerów (np. skrócenie czasu darmowego korzystania) mogłoby wpłynąć na ograniczenie zainteresowania końcowych użytkowników tym typem transportu publicznego. Ponadto, istnieje ryzyko, że samorzady będą dążyły do zmiany istniejącego i sprawdzonego modelu działalności operatorów systemów rowerowych, m.in. nie jest wykluczone, że zaczną samodzielnie rozwijać systemy rowerowe, co może doprowadzić do wzrostu konkurencyjności na rynku.

Dnia 1 stycznia 2021 r. weszła w życie ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (PZP), która zastąpiła ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. („sPzp”). Nowe prawo zamówień publicznych wprowadza szereg zmian odnoszących się m.in. do tak istotnych kwestii jak podstawy wykluczenia wykonawców z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Art. 109 ust. 1 pkt 4 nPzp przewiduje bowiem, iż wykluczenie obejmuje wykonawców, w stosunku do których: (i) otwarto likwidację, (ii) ogłoszono upadłość, (iii) którego aktywami zarządza likwidator lub sąd, (iv) zawarto układ z wierzycielami, (v) zawieszono działalność gospodarczą, bądź (vi) wystąpiła analogiczna sytuacja przewidziana w przepisach miejsca wszczęcia tej procedury.

Zastosowanie przesłanek warunkujących wykluczenie, o których mowa w tym przepisie uzależnione jest od przewidzenia ich i wskazania w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia (art.

109 ust. 2 nPzp). Zamawiający ma obowiązek zastosowania danej podstawy wykluczenia tylko wtedy, gdy przewidzi ją w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia.

Self-cleaning jest to procedura, która pozwala wykonawcom uniknąć wykluczenia z postępowania, pomimo ziszczenia się przesłanki niezbędnej do zastosowania tej sankcji. Istotne jest, że procedura ta znaleźć może zastosowanie jedynie do enumeratywnie wymienionych podstaw wykluczenia (w tym do tej wymienionej w art. 109 ust. 1 pkt 4 nPzp). Powyższe oznacza, że w opisywanym przypadku Nextbike może bronić się poprzez wykazanie spełnienia przesłanek z art. 110 ust. 2 nPzp. Zgodnie z art. 110 ust. 2 nPzp: „Wykonawca nie podlega wykluczeniu w okolicznościach określonych w art. 108 ust. 1 pkt 1, 2 i 5 lub art. 109 ust. 1 pkt 2-5 i 7-10, jeżeli udowodni zamawiającemu, że spełnił łącznie następujące przesłanki:

- 1) naprawił lub zobowiązał się do naprawienia szkody wyrządzonej przestępstwem, wykroczeniem lub swoim nieprawidłowym postępowaniem, w tym poprzez zadośćuczynienie pieniężne;
- 2) wyczerpująco wyjaśnił fakty i okoliczności związane z przestępstwem, wykroczeniem lub swoim nieprawidłowym postępowaniem oraz spowodowanymi przez nie szkodami, aktywnie współpracując odpowiednio z właściwymi organami, w tym organami ścigania, lub zamawiającym;
- 3) podjął konkretne środki techniczne, organizacyjne i kadrowe, odpowiednie dla zapobiegania dalszym przestępstwom, wykroczeniom lub nieprawidłowemu postępowaniu, w szczególności:
 - a) zerwał wszelkie powiązania z osobami lub podmiotami odpowiedzialnymi za nieprawidłowe postępowanie wykonawcy,
 - b) zreorganizował personel,
 - c) wdrożył system sprawozdawczości i kontroli,
 - d) utworzył struktury audytu wewnętrznego do monitorowania przestrzegania przepisów, wewnętrznych regulacji lub standardów,
 - e) wprowadził wewnętrzne regulacje dotyczące odpowiedzialności i odszkodowań za nieprzebrzeżenie przepisów, wewnętrznych regulacji lub standardów”.

Jak wynika z powyższego, obowiązkiem Nextbike byłoby zatem wykazanie, że pomimo wystąpienia okoliczności teoretycznie skutkującej wykluczeniem (zawarcie układu) doszło do ziszczenia się przesłanek wyłączających zasadność wykluczenia Nextbike z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. W szczególności zwrócić tu należy uwagę na okoliczności wymienione w art. 110 ust. 2 pkt 3 PZP, tj. podjęcie odpowiednich środków technicznych, organizacyjnych czy kadrowych. Zgodnie z art. 110 ust. 1 PZP zamawiający może wykluczyć wykonawcę na każdym etapie postępowania. Zamawiający może zatem w każdej sytuacji, po powzięciu wiadomości o zaistnieniu przesłanki wykluczenia, wyeliminować wykonawcę z postępowania. Powyższe oznacza, że zamawiający może wykluczyć wykonawcę nawet, jeśli dokonano już pozytywnej weryfikacji

podmiotowej, a podczas kolejnych czynności w postępowaniu okazuje się, że przesłanka wykluczenia wykonawcy jednak zaistniała.

Przepisy PZP nie wskazują momentu, w którym procedura samooczyszczenia powinna zostać przeprowadzona. Co więcej – orzecznictwo zarówno sądów, jak i Krajowej Izby Odwoławczej również nie dostarcza w tym zakresie jednoznacznej odpowiedzi. Znaleźć można zarówno orzeczenia traktujące to zagadnienie w sposób restrykcyjny (zgodnie z tą koncepcją samooczyszczenie przeprowadzone musi być w pierwszym możliwym momencie, tj. najczęściej już wraz ze złożeniem wniosku/oferty, ale również takie, które podchodzą do tego zagadnienia dość liberalnie (wskazując, że, teoretycznie, jest to dopuszczalne również na późniejszym, niż składanie ofert, etapie).

Niezależnie od procedury *self-cleaningu*, ustawa PZP wprost przewiduje, że wykonawca może uniknąć wykluczenia z postępowania mimo zawarcia układu w postępowaniu restrukturyzacyjnym w oparciu o art. 109 ust. 1 pkt 4 PZP, gdy wykluczenie to byłoby w sposób oczywisty nieproporcjonalne. Obowiązkiem wykonawcy w takim przypadku jest wykazanie, że mimo zawarcia układu w postępowaniu restrukturyzacyjnym jego sytuacja ekonomiczna lub finansowa jest wystarczająca do wykonania zamówienia.

Ryzyko związane z zawieraniem długoterminowych kontraktów

Umowy zawierane z samorządami na dostawę i obsługę systemów rowerowych mają charakter długoterminowy, a ich czas trwania wynosi średnio 3 - 4 lata. Ze względu na długi okres obowiązywania kontraktów, występuje znaczne ryzyko zmiany otoczenia biznesowego, w szczególności wysokości planowanych kosztów operacyjnych (koszty realokacji, zakupu części zamiennych, etc.), przy jednoczesnym braku możliwości renegotjowania warunków cenowych z zamawiającym, bez konieczności powtórnego przeprowadzania postępowania przetargowego, może wiązać się z wygenerowaniem na danym kontrakcie niższej marży, niż planowano składając ofertę. Ponadto, w związku z możliwością zaistnienia istotnych zmian kosztów dostawców i podwykonawców, pierwotne szacunki rentowności kontraktów długoterminowych mogą odbiegać od rentowności, jaka zostanie faktycznie osiągnięta. Nie można mieć pewności, że w związku ze wzrostem kosztów będących poza kontrolą Spółki, w tym zdarzeń losowych, osiągnięte i przewidywane wyniki na realizowanych przez Spółkę kontraktach nie ulegną negatywnym zmianom, a tym samym nie będzie to miało negatywnego wpływu na działalność, sytuację finansową, perspektywę rozwoju i wyniki Spółki.

Ryzyko utraty znaczącego klienta

Największym pod względem liczby rowerów systemem obsługiwanym przez Spółkę jest Warszawski System Rowerów Publicznych. Pomimo ponownego wygrania przetargu w 2020 r. i zawarcia przez Spółkę umowy na kolejny rok oraz skorzystania przez miasto z opcji przedłużenia na rok 2022, istnieje ryzyko związane z niewygraniem na drodze przetargu kolejnego kontraktu. Możliwe jest także pogorszenie warunków handlowych z tym kontrahentem w ewentualnym kolejnym kontrakcie, w związku z możliwym wzrostem presji konkurencyjnej. W przypadku utraty tego klienta wystąpi konieczność przekazania miastu kwoty 9,4 mln zł z tytułu nierozliczonych wpłat otrzymanych od użytkowników systemu.

Ryzyko związane z nasileniem się konkurencji

Spółka jest liderem na polskim rynku systemów rowerowych. Obecnie Spółka posiada ok. 80% udział w rynku, mierzony liczbą rowerów na koniec sezonu. Rynek systemów rowerowych charakteryzuje się tym, że duża część umów zawieranych z samorządami wynika z wygranych przetargów. Rynek systemów rowerowych jest konkurencyjny, przetargi są otwarte, a zwykle głównym kryterium decyzji jest najkorzystniejsza cena. Nie można wykluczyć, że istniejące na rynku podmioty lub nowy podmiot będą w stanie zaoferować bardziej konkurencyjne warunki niż Spółka, tym samym wygrywając kolejne przetargi oraz zwiększając presję konkurencyjną przy kolejnych postępowaniach. Istnieje ryzyko, że w przypadku osłabienia posiadanych przewag względem konkurentów lub zaostrezenia przez obecne na rynku podmioty walki konkurencyjnej o klientów, osiągnięte marże mogą podlegać presji, a pozycja rynkowa Spółki może zostać osłabiona. Ponadto, istnieje ryzyko zmiany modelu biznesowego obowiązującego obecnie. Istnieje ryzyko wejścia na polski rynek międzynarodowego gracza dostarczającego systemy rowerowe, niewymagające stacji rowerowych i konieczności zawierania umów z samorządami, co mogłoby doprowadzić do zwiększenia presji konkurencyjnej i ograniczenie popytu na usługi Spółki.

Ryzyko związane ze zmianami technologicznymi w branży i rozwojem nowych produktów

Fakt posiadania wyłączności rynkowej na terytorium Polski na technologię Nextbike stanowiło jedną z kluczowych przewag konkurencyjnych Spółki (o utracie wyłączności udzielonych licencji Spółka informowała w drodze raportu ESPI 7/2021). Dostępne na rynku technologie systemów rowerów miejskich cały czas dynamicznie się rozwijają. Spółka wybrała sprawdzoną i jednocześnie optymalną kosztowo technologię, która pozwoliła jej na szybki rozwój na rynku polskim. Technologia ta jest stale rozwijana we współpracy z Nextbike GmbH. Dodatkowo, Spółka w oparciu o rozwiązania Nextbike GmbH stale rozszerza i unowocześnia swoją ofertę produktową. Istnieje ryzyko, że miasta mogłyby wprowadzić wymóg rozwiązań technologicznych posiadanych przez konkurencję, a niedostępnych lub kosztownych dla Spółki. W rezultacie mogłoby to doprowadzić do pogorszenia pozycji konkurencyjnej Spółki w postępowaniach przetargowych a w efekcie do spadku udziałów rynkowych Spółki.

Ryzyko ewentualnych pozwów składanych przez użytkowników

Działalność Spółki polega m.in. na operowaniu publiczną siecią rowerów. Niepożądanym rezultatem takiej działalności mogą być szkody osobowe lub majątkowe poniesione m.in. przez użytkowników obsługiwanych przez Spółkę systemów rowerowych. Spółka nie może zagwarantować, że w przypadku wadliwego sprzętu lub innych zdarzeń losowych, wyżej wymienione szkody nie nastąpią. Ich wystąpienie może narazić Spółkę na procesy odszkodowawcze lub utratę znacznej wartości mienia. Szkody te mogą nie zostać pokryte przez ubezpieczenia posiadane przez Spółkę lub przez umowy z dostawcami Spółki. Wystąpienie szkód może także mieć negatywny wpływ na postrzeganie Spółki.

Ryzyko związane ze zjawiskiem kradzieży i dewastacji rowerów

Umowy na dostawę i obsługę systemów rowerowych zawierane przez Spółkę z samorządami określają między innymi minimalną liczbę rowerów w systemie. Spółka jest zobowiązana zapewnić ich dostępność w okresie obowiązywania umowy. Ponadto Spółka jest zobowiązana do

zapewnienia we własnym zakresie i na własny koszt serwisu i naprawy wszystkich elementów wyposażenia systemu rowerowego. W związku z powyższym, nasilenie się zjawisk kradzieży i dewastacji infrastruktury rowerowej Spółki wiązałoby się z koniecznością ponoszenia przez Spółkę dodatkowych kosztów związanych z koniecznością zapewnienia prawidłowego i zgodnego z umową działania systemu rowerowego, w szczególności związanego z zapewnieniem określonego poziomu dostępności rowerów. Spółka posiada wieloletnie doświadczenie w monitoringu poziomu kradzieży i dewastacji rowerów w wielu systemach rowerowych. Niemniej jednak dopiero potwierdzenie w warunkach realnych pozwala na określenie specyfiki danego systemu i wielkości ilości rowerów które będą musiały być uzupełnione, zgodnie z zapisami umowy.

Ryzyko związane z zapisami dotyczącymi kar umownych

Umowy zawierane przez Spółkę z miastami dotyczące operowania i dostawy systemów rowerów miejskich zawierają postanowienia wprowadzające kary umowne m. in. za niedotrzymanie terminów uruchomienia, za niezapewnienie określonej dostępności rowerów w określonych stacjach, za brak uzgodnionej obsługi systemu i użytkowników. Istnieje zatem ryzyko ponoszenia przez Spółkę kosztów kar umownych. Przypadki niedotrzymania warunków umów mogą być także podstawą ich wypowiedzenia.

Ryzyko związane ze zmianami kursów walut

Spółka narażona jest na ryzyko zmiany kursów walut z uwagi na fakt, że większość nakładów inwestycyjnych ponoszonych w związku z realizacją kontraktów o dostawę i zarządzanie systemami rowerów miejskich realizowanych jest w walucie obcej. Istotna zmiana kursu waluty może mieć wpływ na koszt realizacji kontraktów i ich rentowność.

Ryzyko zmiany cen i wzrostu inflacji

Spółka realizując działania operacyjne związane z uruchomieniem, zarządzaniem i serwisem systemów rowerowych narażona jest na ryzyko związane z niekorzystnymi zmianami cen materiałów i usług wykorzystywanych w działalności operacyjnej. Część komponentów kupowana jest u zewnętrznych partnerów i na ich ostateczną cenę wpływają min. koszty frachtu morskiego, które wzrosły kilkukrotnie w stosunku do roku 2019. Co więcej, rosnące ceny energii i paliw powodują wystąpienie kolejnej presji cenowej ze strony dostawców i usługodawców, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Dopełnieniem ryzyka w tym obszarze jest rosnąca presja pracowników na podwyżki wynagrodzeń co wiąże się min. z bardzo wysokim poziomem inflacji nienotowanym od wielu lat.

Ryzyko związane ze zmianą preferencji zakupowych przez samorządy

Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest wdrażanie i zarządzanie systemami bezobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich. Działalność ta realizowana jest na podstawie umów z samorządami. Rozwój działalności jest możliwy dzięki sprzyjającym trendom związanym m.in. z ekologią, zdrowym trybem życia, ograniczaniem ruchu spalinowego w centrach miast, rosnącymi problemami z korkami, smogiem i hałasem w miastach, rozwojem publicznego transportu intermodalnego. Wypracowany model współpracy z samorządami oparty jest na procedurze przetargowej, w ramach której samorząd wybiera dostawcę i operatora systemu

rowerowego. Miasto pokrywa koszt wynajmu roweru za określony czas użytkowania (przeważnie 20 min). Po przekroczeniu tego czasu użytkownicy systemu korzystają z systemu odpłatnie.

Nie można wykluczyć ryzyka, że samorzady zmienią preferencje zakupowe lub ograniczą finansowanie inicjatyw proekologicznych, w tym systemów rowerowych. Zmniejszenie zamówień ze strony samorządów wpłynęłoby na zmniejszenie dynamiki wzrostu liczby rowerów w krajowych systemach rowerowych, natomiast ograniczenie finansowania wypożyczania rowerów (np. skrócenie czasu darmowego korzystania) mogłoby wpłynąć na ograniczenie zainteresowania końcowych użytkowników tym typem transportu publicznego.

Ponadto istnieje ryzyko, że samorzady będą dążyły do zmiany istniejącego i sprawdzonego modelu działalności operatorów systemów rowerowych, m.in. nie jest wykluczone, że zaczną samodzielnie rozwijać systemy rowerowe, co może doprowadzić do wzrostu konkurencyjności na rynku.

Ryzyko związane z wpływem koniunktury na przychody ze źródeł prywatnych

Istotną część przychodów do roku 2020 Spółka uzyskała dzięki współpracy z partnerami prywatnymi zainteresowanymi reklamowaniem się na rowerach Spółki, posiadaniem prywatnych stacji rowerowych, korzystaniem z infrastruktury posiadanej przez Spółkę lub dostępem do użytkowników systemów obsługiwanych przez Spółkę. Istnieje ryzyko, że potencjalne pogorszenie koniunktury na rynku reklamowym lub innych rynkach na których działają partnerzy Spółki, mogłoby w negatywny sposób wpłynąć na poziom przychodów lub marż osiągniętych przez Spółkę w tym segmencie. Ponadto istnieje ryzyko utrudnienia komercjalizacji systemów rowerowych na rzecz partnerów prywatnych z uwagi między innymi na zmianę podejścia samorządów do możliwości udostępniania systemów rowerowych partnerom prywatnym Spółki.

10 BADANIA I ROZWÓJ PROWADZONE PRZEZ SPÓŁKĘ

W 2021 roku Spółka nie prowadziła prac badawczych i rozwojowych.

11 ODDZIAŁY (ZAKŁADY) POSIADANE PRZEZ SPÓŁKĘ

Spółka nie posiada oddziałów (zakładów).

12 STOSOWANIE ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO W SPÓŁCE

Spółka przestrzega zasad ładu korporacyjnego zawartych w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect w brzmieniu określonym uchwałą Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych nr 293/2010 z dnia 31 marca 2010 r., z zastrzeżeniem niżej opisanych odstępień od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego. Zbiór zasad stosowanych przez Emitenta dostępny jest na stronie: <http://relacje.nextbike.pl/relacje/spółka/ład-korporacyjny/>

W roku 2021 Spółka stosowała zasady ładu korporacyjnego, o którym mowa powyżej z wyłączeniem:

- Pkt.1 dokumentu Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect: *Spółka powinna prowadzić przejrzystą i efektywną politykę informacyjną, zarówno z wykorzystaniem tradycyjnych metod, jak i z użyciem nowoczesnych technologii, zapewniających szybkość, bezpieczeństwo oraz szeroki dostęp do informacji. Spółka korzystając w jak najszerszym stopniu z tych metod, powinna zapewnić odpowiednią komunikację z inwestorami i analitykami, umożliwić transmitowanie obrad walnego zgromadzenia z wykorzystaniem sieci Internet, rejestrować przebieg obrad i upubliczniać go na stronie internetowej.*

Spółka nie prowadzi zapisu i transmisji przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia Nextbike Polska S.A. za pomocą środków audiowizualnych. Umożliwienie transmitowania obrad walnego zgromadzenia z wykorzystaniem sieci Internet, rejestrowania przebiegu obrad i upubliczniania go na stronie internetowej generowałyby koszty niewspółmiernie do dodatkowej wartości informacyjnej takiego rozwiązania dla inwestorów. Treść podejmowanych uchwał Spółka publikuje w formie raportów bieżących oraz zamieszcza odpowiednie informacje na stronie internetowej Spółki. tym samym zapewniając Akcjonariuszom dostęp do wszystkich istotnych informacji i spraw poruszanych na Walnym Zgromadzeniu.

- Pkt.5 dokumentu Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect: *Spółka powinna prowadzić politykę informacyjną ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb inwestorów indywidualnych. W tym celu Spółka, poza swoją stroną korporacyjną powinna wykorzystywać indywidualną dla danej spółki sekcję relacji inwestorskich znajdującą na stronie www.gpwinfostrefa.pl*

Spółka spełnia wyżej wskazany wymóg z wyłączeniem wykorzystywania sekcji relacji inwestorskich na stronie www.gpwinfostrefa.pl. W ocenie Spółki bieżąco aktualizowana sekcja relacji inwestorskich prowadzona w ramach korporacyjnej strony internetowej jest wystarczającym źródłem wiedzy dla Inwestorów.

- Pkt.16 dokumentu Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect: *Emitent publikuje raporty miesięczne, w terminie 14 dni od zakończenia miesiąca. Raport miesięczny powinien zawierać co najmniej: informacje na temat wystąpienia tendencji i zdarzeń w otoczeniu rynkowym emitenta, które w ocenie emitenta mogą mieć w przyszłości istotne skutki dla kondycji finansowej oraz wyników finansowych emitenta.*

W opinii Spółki publikowane raporty okresowe oraz informacje prezentowane na korporacyjnej stronie internetowej zapewniają Akcjonariuszom oraz Inwestorom dostęp do kompletnych i wystarczających informacji dających pełen obraz sytuacji Spółki.

13 PODPISY CZŁONKÓW ZARZĄDU SPÓŁKI

.....
Tomasz Wojtkiewicz
Prezes Zarządu

.....
Konrad Kowalczuk
Członek Zarządu



NEXTBIKE POLSKA S.A. w restrukturyzacji

ul. Przasnyska 6B 01-756 Warszawa

tel.: +48 (22) 208 99 90

fax: +48 (22) 244 29 63

e-mail: biuro@nextbike.pl