


The background of the entire page is a detailed, isometric illustration of a city. The buildings are rendered in various shades of blue, with some featuring windows and architectural details. The streets are filled with small cars and buses, and there are trees scattered throughout the urban landscape. The overall style is clean and modern, with a focus on geometric shapes and perspective.

NEXTBIKE POLSKA S.A.  
**SPRAWOZDANIE  
ZARZĄDU  
Z DZIAŁALNOŚCI  
SPÓŁKI**

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2019r.

 SPIS TREŚCI

1	List Prezesa Zarządu _____	3
2	Wprowadzenie _____	5
3	Opis organizacji grupy kapitałowej Emitenta _____	6
4	Struktura akcjonariatu Emitenta _____	6
5	Sytuacja finansowo – majątkowa Emitenta _____	8
6	Stanowisko Zarządu dotyczące realizacji ogłoszonych prognoz wyników finansowych _____	9
7	Opis istotnych dokonań Emitenta w 2019 roku wraz z opisem najważniejszych czynników i zdarzeń _____	9
8	Perspektywy rozwoju Spółki i przewidywana sytuacja finansowa _____	19
9	Ryzyka i zagrożenia prowadzonej działalności _____	19
10	Badania i rozwój prowadzone przez Spółkę _____	23
11	Oddziały (zakłady) posiadane przez Spółkę _____	23
12	Stosowanie zasad ładu korporacyjnego w Spółce _____	23
13	Podpisy Członków Zarządu Spółki _____	25

# 1 LIST PREZESA ZARZĄDU

Szanowni Państwo,

Jesteśmy świadkami dynamicznych zmian na rynku komunikacji współdzielonej. W 2019 nastąpił znaczny wzrost dostępności UTO (Urządzeń Transportu Osobistego) przez popularne hulajnogi elektryczne, zwiększyła się również liczba współdzielonych środków transportu (samochody, skutery). Za tym trendem podąża rozwój platform i mobilnych aplikacji wspierających wypożyczenia. Rynek MaaS (Mobility as a Service) rośnie dynamicznie a przy tym nieustannie ewoluuje.

Rok 2019 był dla Nextbike Polska S.A. rokiem bardzo wymagającym i trudnym. Sukcesy związane z wygrywaniem kolejnych przetargów i rozbudową już istniejących systemów doprowadziły do zbudowania ogromnego bagażu doświadczenia, rozwoju potencjału firmy i wzrostu liczby rowerów. Stanowiły jednak również duże obciążenie związane z koniecznością finansowania tych inwestycji.

Bardzo istotnym zdarzeniem było uczestnictwo spółki Nextbike S.A. w obsłudze projektu Mevo. Spółka zależna NB Tricity sp. z o.o. realizowała umowę na dostawę i zarządzanie systemem rowerów miejskich Mevo zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”). Nextbike Polska S.A. był podwykonawcą tej umowy. Umowa dotyczyła systemu rowerowego na nie spotykaną dotąd skalę (ponad 4 tys. rowerów, tabor w całości obejmujący rowery elektryczne, ogromny obszar 14 gmin na obszarze szeroko pojętego Trójmiasta). Realizacja jej nie przebiegała jednak zgodnie z planem (patrz sekcja 7 niniejszego sprawozdania), wiele założeń tego innowacyjnego projektu nie było doszacowanych i ostatecznie OMGGS odstąpił od umowy. Koszty dostarczenie części projektu i jego funkcjonowania od marca do października 2019 oraz nałożone na wykonawcę kary umowne spowodowały bardzo znaczne pogorszenie się sytuacji finansowej Spółki.

Jesienią 2019 nastąpiło dokapitalizowanie spółki, w wyniku którego Nextbike GmbH stał się podmiotem dominującym wobec Spółki. Nextbike GmbH posiada akcje Spółki stanowiące 45,1% kapitału zakładowego, uprawniające do 51,7% głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki.

Równocześnie w listopadzie 2019 Spółka oraz Nextbike GmbH zawarła z bankiem Alior, a także z ING i BGK porozumienia dotyczące restrukturyzacji zadłużenia. Banki wyraziły zgodę na odroczenie płatności rat oraz ustanowienie nowych zasad spłat kredytów

Pomimo niekorzystnych zmian na rynku oraz trudności finansowych Nextbike Polska S.A. pozostaje liderem rynkowym w zakresie ilości obsługiwanych systemów i ilości rowerów udostępnianych użytkownikom. W roku 2019 flota rowerów powiększyła się z 16,6 tysięcy do 19,9 (bez systemu Mevo). Spółka utrzymała niekwestionowaną pozycję lidera na polskim rynku rowerowym. Zawierane kontakty są rentowne i zakładają zwiększenie zarówno floty operowanych rowerów, jak i liczby obsługiwanych miast. Jedynie projekt MEVO okazał się najdroższą w historii Spółki, ale też rynku bikesharingu, lekcją. Udowodnił, że tworzenie systemu w takim modelu wymaga przemyślenia, czasu i odpowiednich zasobów, aby spełnić oczekiwania użytkowników. Choć wyraźnie wpłynął na sytuację Spółki to jednocześnie sprawił, że dzięki temu posiada ona najbardziej doświadczony zespół, zdobytą wiedzę, a wypracowane rozwiązania są bezpieczne i będą wykorzystywane na rynku.

W styczniu 2020 objąłem stanowisko Prezesa Zarządu Nextbike S.A. Patrząc z bieżącej perspektywy chciałbym podkreślić determinację całej firmy, zarządu oraz wiodącego partnera Nextbike GmbH do naprawy Spółki i utrzymania wiodącej pozycji na rynku. Działania restrukturyzacyjne rozpoczęte jesienią 2019 są konsekwentnie realizowane. Mamy nadzieję, że nasze działania przyniosą spodziewany sukces i

spełnią oczekiwania zarówno użytkowników naszych systemów, tak miast i rowerzystów, jak i naszych kontrahentów oraz Akcjonariuszy.

Z poważaniem,

Piotr Burzyński

Prezes Zarządu Nextbike Polska S.A.



## 2 WPROWADZENIE

### Podstawowe informacje o Emitencie

NAZWA (FIRMA):	<b>NEXTBIKE POLSKA Spółka Akcyjna</b>
ADRES SIEDZIBY:	ul. Przasnyska 6 B, 01-756 Warszawa
NUMER TELEFONU:	+48 22 208 99 90
STRONA INTERNETOWA:	<a href="http://www.nextbike.pl">www.nextbike.pl</a>
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	Piotr Burzyński – Prezes Zarządu Agnieszka Masłowska – Członek Zarządu Małgorzata Dziecioł – Członek Zarządu Rafał Federowicz – Członek Zarządu
SPOSÓB REPREZENTACJI EMITENTA	Emitenta reprezentuje dwóch członków Zarządu działających łącznie lub jeden członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

### Przedmiot działalności Spółki

Nextbike Polska S.A. („Spółka”, „Emitent”) jest największym w Polsce dostawcą i operatorem systemów rowerów miejskich oraz liderem branży posiadającym ponad 80% udziału w rynku. Spółka 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.

### 3 OPIS ORGANIZACJI GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA

#### Emitent posiada:

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

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 zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”). OMGGS w dn. 28 października 2019 r. odstąpił od umowy zawartej ze spółką NB Tricity sp. z o.o. (o czym Spółka informowała raportem bieżącym ESPI nr 22 z dnia 29 października 2019 r.). W dniu 22 listopada 2019 r. spółka NB Tricity sp. z o.o. złożyła wniosek o ogłoszenie upadłości (o czym Spółka informowała raportem bieżącym ESPI nr 33/2019 z dnia 22 listopada 2019).

### 4 STRUKTURA AKCJONARIATU EMITENTA

Według stanu na dzień bilansowy akcjonariat Spółki przedstawiał się następująco:

AKCJONARIUSZ	LICZBA AKCJI	UDZIAŁ W KAPITALE	UDZIAŁ W GŁOSACH
LARQ GROWTH FUND I FIZ	717 261	55.34%	62.6%
LARQ S.A.	52 011	4.01%	2.5%
NEXTBIKE GMBH	356 250	27.49%	26.6%
POZOSTALI	170 478	13.15%	8.3%
<b>RAZEM</b>	<b>1 296 000</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

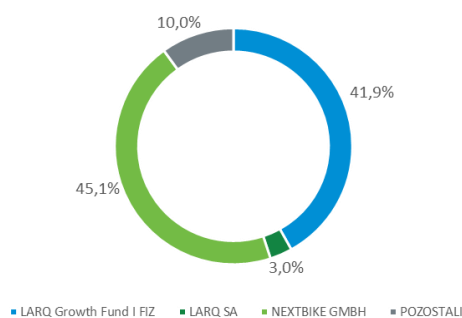
Na dzień publikacji Sprawozdania Akcjonariat Spółki przedstawia się następująco:

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%
<b>RAZEM</b>	<b>1 711 000</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

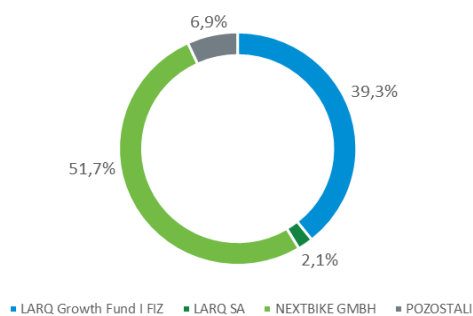
Akcje serii A uprzywilejowane są co do głosu w ten sposób, że na jedną akcję przypadają dwa głosy. Akcjom serii B, C, D, E i F przypada jeden głos na akcję. Akcje wszystkich serii są jednakowo uprzywilejowane co do dywidendy oraz zwrotu z kapitału. Akcje serii A, D, E i F są niedopuszczone do obrotu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

W 2019 roku oraz w okresie porównywalnym Spółka nie nabywała akcji własnych.

Wykres 1. Akcjonariat – udział w kapitale na dzień publikacji Sprawozdania



Wykres 2. Akcjonariat – udział w głosach na dzień publikacji Sprawozdania



## 5 SYTUACJA FINANSOWO – MAJĄTKOWA EMITENTA

W 2019 roku oraz w okresie porównywalnym podstawowe dane (w tys. PLN oraz tys. EUR) opisujące sytuację finansowo – majątkową przedstawiały się następująco.

(dane w tys. PLN)

	01.01.2019 31.12.2019		01.01.2018 31.12.2018	
	PLN	EUR	PLN	EUR
<b>RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT</b>				
Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	74 181	17 244	60 837	14 258
Koszt własny sprzedaży	78 202	18 179	49 874	11 922
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	-4 021	-935	10 963	2 336
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	-19 525	-4 539	3 281	769
Zysk (strata) brutto	-22 580	-5 249	492	115
Zysk (strata) netto	-22 887	-5 320	-292	-68
EBITDA	-3 468	-806	14 290	3 349
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	1 121 219	1 121 219	1 071 000	1 071 000
Zysk (strata) netto na akcję (zł)	-20,41	-4,75	-0,27	-0,06
<b>SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ</b>				
Aktywa trwałe	76 606	17 989	53 230	12 379
Aktywa obrotowe	28 196	6 621	49 864	11 596
Kapitał własny	5 261	1 235	14 956	3 478
Zobowiązania długoterminowe	39 192	9 203	24 924	5 796
Zobowiązania krótkoterminowe	60 348	14 171	63 214	14 701
Wartość księgowa na akcję (zł)	4,69	1,10	13,96	3,25
<b>SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH</b>				
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	33 826	7 863	2 317	543
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-37 925	-8 816	-28 982	-6 792
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	10 650	2 476	23 482	5 503



## 6 STANOWISKO ZARZĄDU DOTYCZĄCE REALIZACJI OGŁOSZONYCH PROGNOZ WYNIKÓW FINANSOWYCH

Spółka nie publikowała prognoz na rok 2019.

## 7 OPIS ISTOTNYCH DOKONAŃ EMITENTA W 2019 ROKU WRAZ Z OPISEM NAJWAŻNIEJSZYCH CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ

Poniżej podsumowanie istotnych zdarzeń w 2019 roku wraz z opisem najważniejszych czynników i zdarzeń, w szczególności o nietypowym charakterze, mających wpływ na osiągnięte wyniki:

### 7.1 Dostarczenie etapu 1 systemu MEVO oraz odstąpienie od umowy zawartej ze spółką zależną oraz złożenie wniosku o ogłoszenie upadłości spółki zależnej

Spółka zależna NB Tricity sp. z o.o. („NB Tricity”) realizowała umowę na dostawę i zarządzanie systemem rowerów miejskich Mevo zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”). Emitent informował o zawarciu umowy pomiędzy NB Tricity sp. z o.o. a OMGGS w raporcie bieżącym ESPI nr 18/2018 z dn. 18 czerwca 2018 r. Umowa przewidywała dostawę systemu w 2 etapach. Podwykonawcą umowy był Nextbike Polska S.A. Z opóźnieniem wykonano pierwszy etap w marcu 2019. W związku z opóźnieniem dostawy drugiego etapu, wyższymi niż oczekiwane kosztami uruchomienia systemu rowerowego oraz ryzykiem nałożenia na NB Tricity kar umownych przez OMGGS, NB Tricity zidentyfikowała powstanie stanu zagrożenia niewypłacalnością, w rozumieniu art. 6 ust. 1 i 3 Prawa Restrukturyzacyjnego.

W związku z powyższym, Zarząd NB Tricity, kierując się dobrem spółki zależnej i wszystkich podmiotów pozostających z tą spółką w jakichkolwiek relacjach prawnych i faktycznych, podjął czynności mające na celu uniknięcie powstania stanu niewypłacalności NB Tricity poprzez rozpoczęcie działań mających na celu zawarcie układu z wierzycielami w ramach postępowania restrukturyzacyjnego – postępowania o zatwierdzenie układu. Spółka poinformowała o rozpoczęciu działań zmierzających do zawarcia układu z wierzycielami w ramach postępowania restrukturyzacyjnego w raporcie bieżącym ESPI nr 17/2019 z dn. 4 października 2019.

W ramach postępowania restrukturyzacyjnego OMGGS jako jedyny z wierzycieli oddał głos przeciwko układowi. Jednocześnie OMGGS wezwał NB Tricity do zapłaty kar umownych w wysokości 14.132.677 zł. Oddanie głosu „przeciw układowi” przez OMGGS spowodowało, że zawarcie układu z wierzycielami stało się niemożliwe. Spółka poinformowała o powyższym w raporcie bieżącym ESPI nr 22/2019 w dn. 28 października 2019 r.

Następnie w dniu 28 października 2019 r. NB Tricity otrzymała od OMGGS oświadczenie o odstąpieniu od umowy wraz z wezwaniem do zapłaty kary umownej z tytułu odstąpienia w wysokości 8.054.571 zł. Spółka informowała o powyższym w raporcie bieżącym ESPI nr 22/2019 z dn. 29 października 2019 r.

Spółka NB Tricity nie uznaje naliczonych kar umownych i zakwestionowała naliczone kary w całości. W związku z nałożeniem kary umownej za odstąpienie OMGGS zrealizował gwarancję bankową wystawioną na zlecenie Nextbike Polska S.A. w wysokości 4.027.290 zł.

W związku z odstąpieniem od umowy przez OMGGS oraz nałożeniem kar umownych NB Tricity podjęła decyzję w sprawie przygotowania wniosku o ogłoszenie upadłości z uwagi na zidentyfikowanie stanu niewypłacalności. Spółka poinformowała o powyższym raportem bieżącym ESPI nr 23/2019 z dn. 29 października 2019 r.

W związku z faktem, że Emitent działał jako podwykonawca NB Tricity i na podstawie umowy podwykonawczej ponosił w znacznej części koszty uruchomienia i obsługi systemu Mevo, okoliczność odstąpienia od umowy przez OMGGS miała bezpośredni wpływ na wyniki finansowe Emitenta.

W dniu 22 listopada 2019 r. spółka NB Tricity sp. z o.o. złożyła wniosek o ogłoszenie upadłości (o czym Spółka informowała raportem bieżącym ESPI nr 33/2019 z dnia 22 listopada 2019). W dniu 6 lutego 2020 Spółka powzięła informację, że w sprawie o ogłoszenie upadłości NB Tricity sąd wydał postanowienie w przedmiocie zabezpieczenia majątku NB Tricity w toku postępowania o ogłoszenie upadłości poprzez ustanowienie tymczasowego nadzorca sądowego. Spółka poinformowała o powyższym w raporcie bieżącym ESPI nr 4/2020 z dn. 4 lutego 2020 r.

W dniu 12.03.2020 r. Zarząd Nextbike Polska S.A. otrzymał informację dotyczącą tego, że w sprawie o ogłoszenie upadłości spółki zależnej NB Tricity sp. z o.o. sąd w dniu 27.02.2020 r. wydał postanowienie w przedmiocie oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe. Jednocześnie sąd w wydanym postanowieniu wskazał, że zgromadzony w sprawie materiał daje podstawy do rozwiązania spółki zależnej bez przeprowadzania postępowania likwidacyjnego. Spółka poinformowała o powyższym w raporcie bieżącym ESPI nr 10/2020 z dn. 12 marca 2020 r.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania Spółka nie posiada wiedzy o dalszych decyzjach podjętych w ramach postępowania o ogłoszenie upadłości.

## 7.2 Dokapitalizowanie Spółki oraz osiągnięcie przez Nextbike GmbH statusu podmiotu dominującego wobec Spółki

W roku obrotowym 2019 Zarząd Spółki dokonywał podwyższeń kapitału zakładowego w ramach kapitału docelowego.

W dniu 4 października 2019 r. Zarząd podjął uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego z kwoty 107.100 do kwoty 114.600 zł, to jest o kwotę 7.500 zł w drodze emisji w ramach kapitału docelowego 75.000 nowych akcji zwykłych na okaziciela serii D o wartości nominalnej 0,10 każda. Cena emisyjna jednej akcji została ustalona na kwotę 31 zł. Akcje serii D zostały objęte przez 7 podmiotów, w tym 5 osób fizycznych oraz 2 osoby prawne w drodze zawarcia stosownych umów objęcia akcji za wkłady pieniężne w łącznej wysokości 2.325.000 zł. Spółka poinformowała o podwyższeniu w raporcie bieżącym EBI nr 20 z dn. 4 października 2019 r. Sąd rejestrowy dokonał wpisu podwyższenia w dn. 21 listopada 2019 r. o czym Spółka poinformowała w raporcie bieżącym EBI nr 28/2019 z dn. 22 listopada 2019 r. Od dnia 22 listopada 2019 r. kapitał zakładowy Spółki wynosił 114.600 zł.

Kolejne uchwały o podwyższeniu kapitału zakładowego zostały przez Zarząd Spółki podjęte w ramach wykonania postanowień umowy inwestycyjnej zawartej w dniu 15 listopada 2019 r. pomiędzy Spółką a Larq S.A., LARQ GROWTH I FIZ, Nextbike GmbH oraz Alior Bank S.A. Spółka informowała o zawarciu umowy inwestycyjnej w raporcie bieżącym ESPI nr 28/2019 z dn. 16 listopada 2019 r.

Działając zgodnie z umową inwestycyjną Zarząd Spółki w dn. 16 listopada 2019 r. podjął uchwałę w przedmiocie podwyższenia kapitału zakładowego w ramach kapitału docelowego o kwotę 15.000 zł w drodze emisji 150.000 nowych akcji zwykłych na okaziciela serii E o wartości nominalnej 0,10 zł każda akcja. Cena emisyjna została ustalona na kwotę 19,47 zł. Akcje serii E zostały objęte przez Nextbike GmbH za wkład pieniężny w wysokości 2.920.500 zł. Spółka poinformowała o podwyższeniu w raporcie bieżącym EBI nr 22/2019 z dn. 19 października 2019 r. Sąd rejestrowy dokonał wpisu podwyższenia w dn. 28 listopada 2019 r. o czym Spółka poinformowała w raporcie bieżącym EBI nr 30/2019 z dn. 29 listopada 2019 r. Od dnia 28 listopada 2019 r. kapitał zakładowy Spółki wynosił 129.600 zł.

Wykonując postanowienia umowy inwestycyjnej Zarząd Spółki podjął w dniu 19 grudnia 2019 r. uchwałę o podwyższeniu kapitału o kwotę 41.500 zł w drodze emisji w ramach kapitału docelowego 415.000 nowych akcji zwykłych na okaziciela serii F o wartości nominalnej 0,10 zł każda akcja. Akcje serii F zostały objęte przez Nextbike GmbH w zamian za wkład pieniężny 8.080.050 zł. Spółka informowała o podwyższeniu w raporcie bieżącym EBI nr 35/2019 z dn. 19 grudnia 2019 r.

W wyniku wykonania postanowień umowy inwestycyjnej Spółka otrzymała od Nextbike GmbH jako inwestora finansowanie w łącznej wysokości 11.000.550 zł w formie wkładu pieniężnego na pokrycie akcji serii E i F.

Podsumowując, na dzień 31 grudnia 2019 r. kapitał zakładowy Spółki wynosił 129.600 zł. Po dniu bilansowym sąd rejestrowy w dn. 27 stycznia 2020 r. dokonał wpisu podwyższenia w związku z emisją akcji serii F o czym Spółka poinformowała w raporcie bieżącym EBI nr 02/2020 z dn. 28 stycznia 2020 r. Od dnia 27 stycznia 2020 kapitał zakładowy Spółki wynosi 171.100 zł.

Po dniu bilansowym, w dniu 11 lutego 2020 r. doszło do zawarcia umowy zamiany akcji na mocy której Nextbike GmbH przeniósł na Larq Growth I FIZ („Fundusz”) własność 318 000 akcji zwykłych serii F w kapitale zakładowym Spółki, w zamian za co Fundusz przeniósł na Nextbike GmbH własność 318 000 akcji serii A w kapitale zakładowym Spółki, uprzywilejowanych co do głosu w ten sposób, że na każdą akcję serii A przypadają 2 głosy na Walnym Zgromadzeniu Spółki. Umowa zamiany akcji została zawarta w wyniku zamknięcia transakcji zgodnie z Umową Inwestycyjną ( o zawarciu której Spółka informowała o w raporcie bieżącym ESPI nr 28/2019 z dn. 16 listopada 2019 r).

W wyniku zamknięcia transakcji Nextbike GmbH stał się podmiotem dominującym wobec Spółki w rozumieniu art. 6 kodeksu spółek handlowych. Nextbike GmbH posiada akcje Spółki stanowiące 45,1% kapitału zakładowego, uprawniające do 51,7% głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki.

### 7.3 Restrukturyzacja zadłużenia

Po przeprowadzeniu negocjacji z Alior Bank S.A. w dniu 15 listopada 2019 r. Spółka, Nextbike GmbH oraz NB Tricity zawarły porozumienie w przedmiocie restrukturyzacji zadłużenia. Spółka informowała o zawarciu porozumienia w raporcie bieżącym ESPI nr 28/2019 z dn. 16 listopada 2019 r.

Zgodnie z porozumieniem, Alior Bank S.A. wyraził zgodę na odroczenie płatności rat kredytu udzielonego na podstawie umowy o kredyt odnawialny w rachunku kredytowym z dn. 10 listopada 2018 r. o której Spółka informowała w raportach bieżących ESPI nr 20/2018, 13/2019 oraz 16/2019, w celu dopasowania harmonogramu spłat ww. kredytu do zaktualizowanych spodziewanych wpływów z realizowanych przychodów Spółki, jednocześnie odraczając datę ostatecznej spłaty do dnia 14 listopada 2025 r.

Zgodnie z treścią porozumienia, Alior Bank S.A. wyraził także zgodę na odroczenie płatności rat umowy kredytowej o kredyt odnawialny na finansowe bieżącej działalności z dnia 21 września 2016 r., która zawarta została przed wprowadzeniem akcji Spółki na NewConnect i o której Spółka informowała w raporcie bieżącym ESPI nr 16/2019 w celu dopasowania harmonogramu spłat ww. kredytu do zaktualizowanych spodziewanych wpływów z realizowanych przychodów Spółki, jednocześnie odraczając datę ostatecznej spłaty do lipca 2021 r.

Porozumienie zwarte z Alior Bank S.A. przewidywało ustanowienie dodatkowych zabezpieczeń na rzecz banku, w tym ustanowienie zastawu rejestrowego na rowerach Mevo do maksymalnej kwoty 33.160.000 zł. oraz cesje wierzytelności z umów z wybranymi kontrahentami. Spółka poinformowała o zawarciu umowy zastawu rejestrowego oraz umów cesji wierzytelności w raporcie bieżącym ESPI nr 32/2019 z dn. 21 listopada 2019 r.

W ramach restrukturyzacji zadłużenia Spółka zawarła także aneksy do umów kredytowych udzielonych przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz ING Bank Śląski S.A. Zgodnie z aneksami banki m.in. wyraziły zgodę na odstąpienie od warunków finansowania określonych w umowach kredytowych, w szczególności wyłączenie stosowania w umowach klauzul finansowych przez okres wskazany w aneksach. Spółka poinformowała o zawarciu aneksów w raportach bieżących ESPI nr 34/2019 z dn. 25 listopada 2019 oraz ESPI nr 37/2019 z dn. 6 grudnia 2019 r.

## 7.4 Flota rowerów

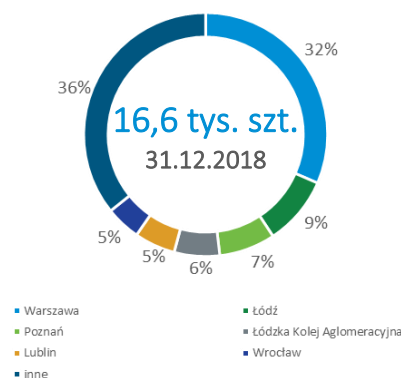
Na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy Grupa:

- uruchomiła systemy rowerów miejskich dla nowych Odbiorców w Polsce (m.in. Piotrków Trybunalski, Otwock, Siemianowice Śląskie) – łącznie ok. 0,3 tys. rowerów, jak również za granicą (Oulu w Finlandii) – łącznie ok. 0,7 tys. rowerów.
- kontynuowała współpracę z miastami Wrocław i Poznań w wyniku wygranych przetargów, uruchamiając w tych miastach systemy rowerów miejskich czwartej generacji oraz rozbudowując ww. systemy łącznie o ok. 1,7 tys. rowerów;
- ukończyła wdrażanie (Chorzów) oraz rozbudowała pozostałe systemy rowerów miejskich (m.in. w Warszawie, Katowicach) o ok. 0,6 tys. rowerów.

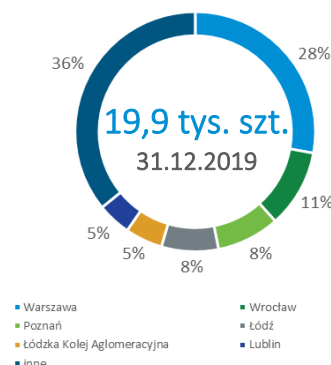
Większość floty stanowią rowery w systemach utrzymywanych przez Spółkę w ramach 6 głównych kontraktów zawartych z jednostkami samorządu terytorialnego. Na 31.12.2019 r. sześć

- W ww. liczbie rowerów nie zostało ujętych 1,5 tys. rowerów systemu Mevo, z uwagi na odstąpienie przez Zamawiającego (Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot) od umowy w dniu 28 października.2019 r. Szerzej zdarzenie to zostało opisane w sekcji 7.

Wykres 3. Liczba rowerów na 31.12.2018



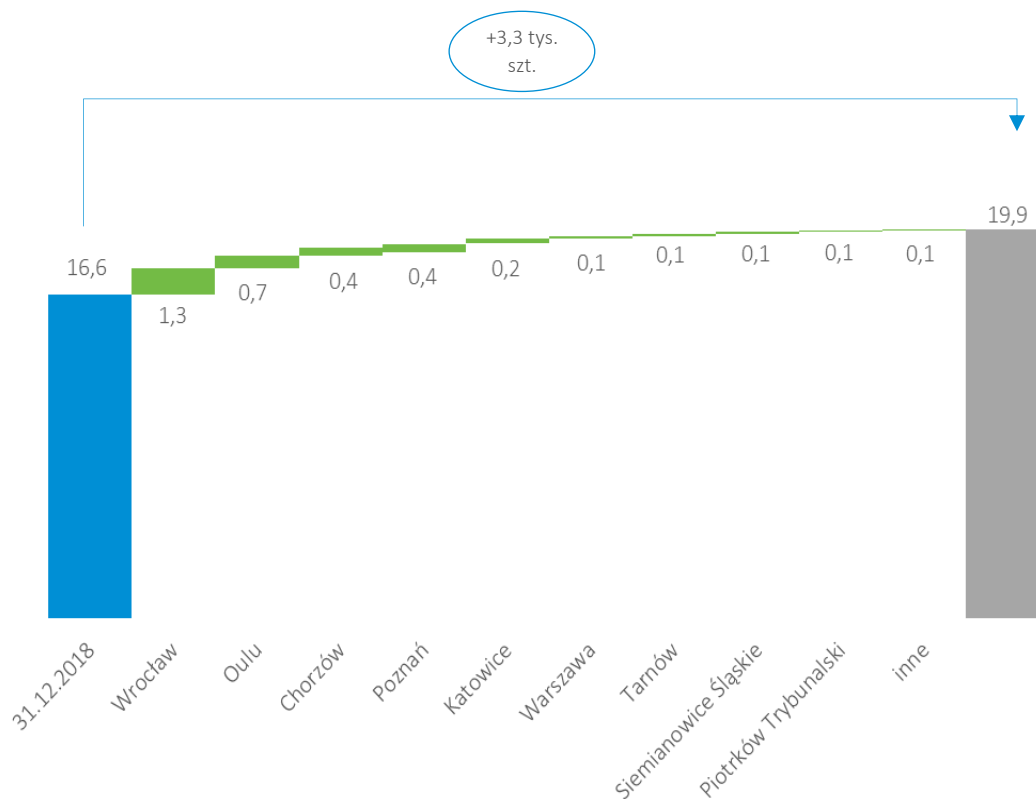
Wykres 4. Liczba rowerów na 31.12.2019



Większość floty stanowią rowery w systemach utrzymywanych przez Grupę w ramach 6 głównych kontraktów zawartych z jednostkami

samorządu terytorialnego. Ich udział w łącznej liczbie rowerów na dzień 31.12.2019 wyniósł 64% i nie zmienił się w porównaniu do roku ubiegłego.

Wykres 5. Przyrost liczby rowerów



## 7.5 Struktura przychodów

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

Portfel produktów Spółki 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.

Wzrost całości przychodów ze sprzedaży w roku 2019 o 13 mln zł (21%) w stosunku do roku poprzedniego był efektem:

- oddania etapu 1 systemu rowerów miejskich Mevo w ramach umowy z NB Tricity sp. z o.o. („NB Tricity”), która realizowała umowę zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”), co zostało opisane w punkcie 7.1. Przychód z tytułu sprzedaży 1 etapu wyniósł 6,99 mln zł. Dodatkowo Spółka wygenerowała przychód z tytułu zarządzania systemem Mevo w ramach usługi podwykonawstwa w sezonie 2019, tj. od marca do dnia odstąpienia od umowy przez OMGGS w dniu 28 października 2019 r.
- wzrostu liczby rowerów w wyniku kolejnych wygranych przetargów i rozbudowy

systemów w ramach kontraktów kontynuowanych;

- wzrostu sprzedaży komercyjnej m.in. przychodów z reklamy w wyniku przyrostu liczby rowerów oraz przychodów ze sprzedaży prywatnych stacji rowerowych.

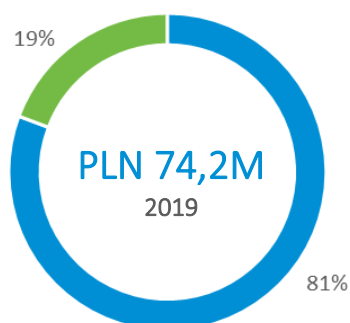
Strategicznym celem Spółki jest pozycja lidera systemów rowerowych z najlepszym doświadczeniem w zarządzaniu dużymi systemami. Równocześnie celem jest wzmacnianie pozycji konkurencyjnej poprzez zwiększanie udziału sprzedaży produktów kierowanych do odbiorców prywatnych. Wartość przychodów z tego tytułu wyniosła 14,3 mln zł w 2019 r. wobec 13,5 mln zł w 2018 r.

Wykres 6. Przychody uzyskane w 2018



■ umowy z miastami ■ przychody prywatne

Wykres 7. Przychody uzyskane w 2019



■ umowy z miastami ■ przychody prywatne

## 7.6 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;
- Koszty amortyzacji.

Wartości not obejmujących kary nałożone na Spółkę za niedopełnienia warunków umów na systemy rowerowe lub ich korekty, Spółka od 2019 ujmuje w pozostałych kosztach i przychodach operacyjnych.

Koszty działalności operacyjnej wzrosły z 56,7 mln zł w 2018 do 87,1 mln zł w 2019, o 30,4 mln zł (54%) w stosunku do roku poprzedniego. Głównymi przyczynami wzrostu kosztów operacyjnych były:

- oddanie etapu 1 na system rowerów miejskich Mevo w ramach umowy z NB Tricity sp. z o.o. („NB Tricity”), która realizowała umowę zawartą ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot („OMGGS”), co zostało opisane w punkcie 7.1. W kolejnych miesiącach Spółka jako podwykonawca realizowała usługę zarządzania systemem Mevo i koszty operacyjne z tym związane (w tym koszty zabezpieczenia rowerów, przekazanie puli rowerów OMGGS oraz ich

transportu i magazynowania po unieruchomieniu systemu) wyniosły 20,6 mln zł.

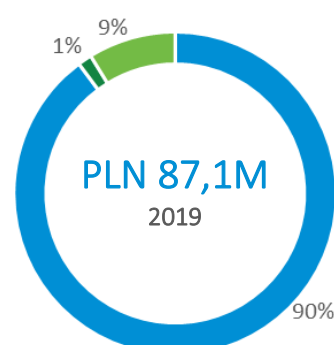
- zwiększenie liczby obsługiwanych rowerów w 2019 roku w porównaniu do roku poprzedniego w połączeniu ze wzrostem kosztu jednostkowego obsługi (konsekwencja zwiększenia nakładów na poprawę jakości funkcjonowania systemów) spowodowało wzrost kosztów bieżącego serwisowania i relokowania rowerów;

Wykres 8. Koszty operacyjne w 2018



- Koszty sprzedanych produktów, usług, towarów i materiałów
- Koszty sprzedaży
- Koszty ogólnego zarządu

Wykres 9. Koszty operacyjne w 2019



- Koszty sprzedanych produktów, usług, towarów i materiałów
- Koszty sprzedaży
- Koszty ogólnego zarządu

- odpowiednio wyższe niż w poprzednim roku koszty poniesione w przerwie międzysezonowej 2019 / 2018 związane z serwisem zimowym, magazynowaniem i ponownym uruchomieniem systemów w sezonie 2020 wynikające z faktu, że na koniec 2019 roku Spółka obsługiwała 19,9 tys. rowerów w porównaniu do 16,6 tys. rowerów na koniec roku 2018 tj. 20% więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego;
- zwiększenie liczby obsługiwanych rowerów w 2019 roku w porównaniu do roku poprzedniego skutkowało również wzrostem kosztów opłaty licencyjnej (wzrost o 0,8 mln zł).

Koszty amortyzacji rowerów, stacji i pozostałych elementów systemów rowerowych wzrosły z kwoty 10,5 mln zł w 2018 roku do 15,3 mln zł w 2019 roku o kwotę 4,8 mln zł. Na poziom kosztów amortyzacji nie wpływała umowa rowerów Mevo.

Spółka raportuje w pozostałych kosztach i przychodach operacyjnych w 2019 roku niezwiązane bezpośrednio z działalnością operacyjną zdarzenia, m.in. kary umowne z tytułu opóźnień w realizacji umów na systemy rowerowe oraz wynikające niezyskiwania

wskaźników wymaganych w zarządzaniu systemami rowerowymi zgodnie z zapisami zawartych kontraktów.

W 2019 roku Spółka z tytułu problemów płynnościowych związanych z Mevo (patrz sekcja 7) miała trudności w realizacji terminowej dostaw rowerów w ramach nowych umów jak i w utrzymaniu wymaganych poziomów serwisu i zarządzania systemami rowerowymi. Z tego tytułu wartość kar w 2019 sięgnęła kwoty 3,3 mln zł, w porównaniu do 0,9 mln zł w 2018. Ponadto, kwota 3 mln zł jednorazowych pozostałych kosztów operacyjnych dotyczy niemożliwych do odzyskania należności netto od NB Tricity (patrz też sekcja 7).

Jednocześnie w 2019 w pozostałych przychodach operacyjnych ujęto blisko 3 mln zł z tytułu umorzenia kredytu, co opisano w sekcji 7.

Dodatkowo w 2019 Spółka dokonała weryfikacji sald dotyczących projektów środków trwałych z roku 2018 i starszych, zapasów, należności przeterminowanych ponad 1 rok i starszych. W konsekwencji w pozostałych kosztach operacyjnych zaksięgowano 3,8 mln zł kosztów z tytułu odpisów, aktualizacji wartości aktywów i różnic inwentaryzacyjnych.



## 7.7 Wyniki raportowane

Wyniki za rok 2019 zawierają przychody i koszty operacyjne oraz pozostałe koszty operacyjne kluczowego nowego projektu roku 2019 jakim był system rowerów miejskich Mevo dla OMGGG. Oddanie etapu 1 oraz operowanie systemem przez sezon 2019, a następnie konsekwencje odstąpienia od umowy przez OMGGG wpłynęły istotnie na wyniki 2019 roku.

Strata na sprzedaży 1 etapu dostawy i na zarządzaniu projektem Mevo wyniosła 8,3 mln zł. Dodatkowo z tytułu zatorów płatniczych Spółka zaraportowała 3,3 mln zł kar skompensowane kwotą 3 mln zł umorzenia kredytu (patrz punkt 7.6). Spółka także w czwartym kwartale 2019 r. ujęła kwotę 3 mln zł jednorazowych pozostałych kosztów operacyjnych dotyczących nie możliwych do odzyskania należności netto od NB Tricity. Eliminując te efekty zaraportowana ujemna EBITDA w wysokości 3,5 mln zł wykazałaby wartość dodatnią 8,6 mln zł.

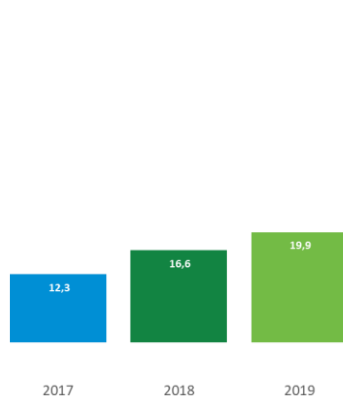
Należy zaznaczyć, że w poprzedzającym roku 2018 Spółka zaraportowała równie dynamiczny wzrost przychodów z systemów rowerowych, w tym kilka kontraktów zrealizowano w formie dostawy. Oznaczało to, że w momencie uruchomienia kilkuletniego systemu w momencie dostawy rowerów rozpoznano większość wartości umowy. Wykluczając projekt Mevo, w 2019 kontraktów o charakterze dostawy było istotnie mniej, co przyczyniło się do zmniejszenia przychodów o 13,4 mln zł. Natomiast nadal dynamicznie rósł poziom przychodów z tytułu ryczałtu i zanotował on wzrost o 13,4 mln zł. Konsekwencją takiego rozkładu kontraktów jest poziom kosztów operacyjnych, opisanych w sekcji powyżej.

Dodatkowo w 2019 roku o 2 mln zł wzrosły koszty ogólnego zarządu, co wynikało z następujących elementów:

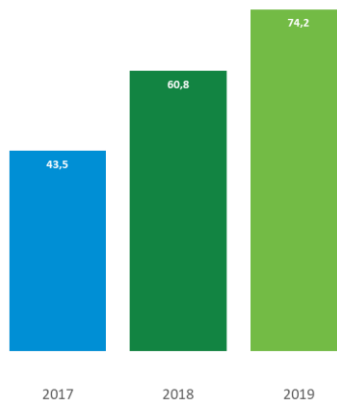
- Zmiany w zarządzie i na stanowiskach menedżerskich (np. odprawy, płatności w okresie wypowiedzenia) wyniosły 0,6 mln zł.
- Wzrost kosztów zewnętrznego biura księgowego o 0,4 mln zł, które zamknęły się w całym roku kwotą 1,2 mln zł. Wynikało to m.in. z ekspansji Spółki i wzrostu ilości operacji. W konsekwencji w trzecim kwartale Spółka zdecydowała się utworzyć wewnętrzny dział księgowości i zatrudnić pracowników, aby docelowo bardziej efektywnie i oszczędniej prowadzić ewidencję księgową. W okresie przejmowania obowiązków od biura księgowego poniesiono koszty zarówno biura jak i pracowników, co jednorazowo powiększyło koszty o 0,2 mln zł.
- Koszty prawne poniesione na reagowanie Spółki na problemy płynnościowe, a także koszty doradcze związane z restrukturyzacją długu (patrz sekcja 7) wyniosły 0,4 mln zł.

- Wzrost liczby rowerów skutkuje wzrostem zaangażowania finansowego, poziomu gwarancji i ubezpieczeń systemów. Koszty opłat z tytułu zawartych lub zwiększonych polis ubezpieczeniowych, gwarancji bankowych, aneksów umów kredytowych o dodatkowe rachunki wzrosły o 0,2 mln zł.

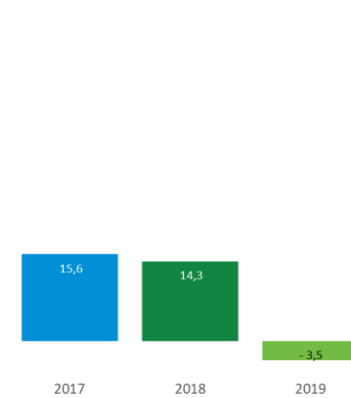
Wykres 10. Liczba rowerów  
(w tys. szt.)



Wykres 11. Przychody  
raportowane (w mln zł)



Wykres 12. EBITDA  
raportowana (w mln zł)



## 8 PERSPEKTYWY ROZWOJU SPÓŁKI I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA

Strategią Zarządu Spółki jest nadal umacnianie w kolejnych latach pozycji lidera na krajowym rynku systemów rowerów miejskich. Spółka posiada największe doświadczenie na rynku polskim, w szczególności w zarządzaniu dużymi systemami obejmującymi nie tylko jedno miasto. Równocześnie Zarząd dąży do wygenerowania pozytywnych wyników EBITDA poprzez pozyskiwanie nowej sprzedaży, poprawę rentowności przez kontrolę i ograniczenie kosztów.

W zakresie sprzedaży strategicznymi celami Spółki pozostają:

- pozyskiwanie kolejnych kontraktów na dostawę i obsługę miejskich systemów rowerowych,
- utrzymanie obecnego portfela odbiorców (odnawianie kończących się kontraktów),
- eksplorowanie nowych, perspektywicznych rynków (Skandynawia),
- rozbudowa systemów rowerów miejskich, których Spółka jest obecnie operatorem,
- dywersyfikowanie źródeł przychodów, rozwój produktów kierowanych do klientów komercyjnych (m.in. prywatne stacje rowerowe, reklamodawcy).

## 9 RYZYKA I ZAGROŻENIA PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI

### Ryzyko braku kontynuacji umów w zakresie zarządzania miejskimi systemami rowerowymi

Spółka jest stroną umów o zarządzanie miejskimi systemami rowerowymi, w których okres współpracy jest zawsze określony. Kontynuacja współpracy z miastem po wygaśnięciu umowy wymaga wygrania publicznego przetargu. W przypadku nie wygrania 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.

### 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 Nextbike GmbH z tytułu zakupu infrastruktury rowerowej. Realizacja nowego kontraktu łączy się z koniecznością dokonania przedpłaty w wysokości 50% wartości zamawianego sprzętu na rzecz Nextbike GmbH na co najmniej 4 miesiące przed planowaną dostawą, 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 celu zmitigowania tego ryzyka Spółka na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia oraz

dopasowuje strukturę finansowania poszczególnych projektów tak, aby dostarczyć wymagane przez instytucje finansowe zabezpieczenia i odpowiedni poziom kapitałów własnych.

## 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 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.

## 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. Popełnienie błędu, w tym polegającego na niedoszacowaniu kosztów w składanej ofercie, z uwagi na brak możliwości renegotjacji takiej umowy bez konieczności powtórzonego 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, osiąmane i przewidywane wyniki na realizowanych przez Spółkę kontraktach nie

ulegną negatywnym zmianom, a tym samym nie będzie to miało negatywnego wpływu działalność, sytuację finansową, perspektywy rozwoju i wyniki Spółki.

### Ryzyko utraty znaczącego klienta

Największym pod względem liczby rowerów systemem obsługiwanym przez Grupę jest warszawski system rowerów miejskich.

Pomimo ponownego wygrania przetargu w 2017 r. i zawarcia przez Spółkę umowy na kolejne 4 lata istnieje ryzyko związane z rozwiązaniem obowiązującej umowy i/lub 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.

### Ryzyko związane z nasileniem się konkurencji

Spółka jest liderem na polskim rynku systemów rowerowych. W raportowanym okresie Spółka posiadała 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 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 zaostrenia 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 stanowi jedną z kluczowych przewag konkurencyjnych Spółki. 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 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 w 2019 r. 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 Spółkę.

### 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 Grupy. 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.

### 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 nie dotrzymania warunków umów mogą być także podstawą ich wypowiedzenia.

### Ryzyko związane ze skutkami Covid-19

Skutki wywołane Covid-19 w gospodarce obejmujące dostępność części zamiennych, zmiany cen, efekty związane z płynnością firm oraz dostępnością zasobów ludzkich nie są na dzień publikacji niniejszego sprawozdania znane. Ich efekty mogą mieć jednak negatywny wpływ na wyniki Spółki.

## 10 BADANIA I ROZWÓJ PROWADZONE PRZEZ SPÓŁKĘ

W 2019 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 2019 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. 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](http://www.gpwinfostrefa.pl)*

Spółka spełnia wyżej wskazany wymóg z wyłączeniem wykorzystywania sekcji relacji inwestorskich na stronie [www.gpwinfostrefa.pl](http://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

DATA	IMIĘ I NAZWISKO	FUNKCJA	PODPIS
20.03.2020	Piotr Burzyński	Prezes Zarządu	
20.03.2020	Agnieszka Masłowska	Członek Zarządu	
20.03.2020	Małgorzata Dziecioł	Członek Zarządu	
20.03.2020	Rafał Federowicz	Członek Zarządu	

An isometric line-art illustration of a cityscape, rendered in a dark blue color. The scene shows various buildings, streets, and a large circular structure on the right side. The style is clean and modern, with a focus on geometric shapes and perspective.

NEXTBIKE POLSKA S.A.

ul. Przasnyska 6B  
01-756 Warszawa

tel.: +48 (22) 208 99 90  
fax: +48 (22) 244 29 63

e-mail: [biuro@nextbike.pl](mailto:biuro@nextbike.pl)