



AUTONOM SERVICES S.A.

(societate pe acțiuni constituită conform legislației din România)

Admiterea la tranzacționare pe piața reglementată a Bursei de Valori București S.A. a unui număr de maximum 30.000 obligațiuni

Prezentul document a fost aprobat ca prospect („Prospectul”) prin Decizia nr. 1212 / data 11.12.2024 a Autorității de Supraveghere Financiară din România („ASF”), care este autoritatea română competentă în sensul prevăzut de dispozițiile Regulamentului (UE) 2017/1129 („Regulamentul privind Prospectul”), în conformitate cu Legea nr. 24/2017 privind emitenții de instrumente financiare și operațiuni de piață („Legea privind Emitenții și Operațiunile de Piață”), Regulamentul nr. 5/2018 privind emitenții de instrumente financiare și operațiuni de piață emis de către ASF („Regulamentul nr. 5/2018”), Regulamentul privind Prospectul și Regulamentul Delegat (UE) 2019/980 de completare a Regulamentului privind Prospectul („Regulamentul Delegat 980/2019”).

Prezentul Prospect se referă la admiterea la tranzacționare pe piața reglementată administrată de Bursa de Valori București S.A. („BVB”) a unui număr total de 30.000 obligațiuni nominative, neconvertibile, negarantate, denumite în EUR, în formă dematerializată prin înscriere în cont, având o valoare nominală unitară de 1.000 EUR și având o valoare nominală totală de 30.000.000 EUR („Obligațiunile”), emise de societatea Autonom Services S.A., o societate pe acțiuni înființată și care funcționează în conformitate cu legislația din România („Societatea”).

Societatea a obținut acordul de principiu al BVB privind admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor pe piața reglementată administrată de BVB. Această piață administrată de BVB este o piață reglementată din România în sensul prevăzut de Directiva 2014/65/UE privind piețele de instrumente financiare, care modifică Directiva 2002/92/CE și Directiva 2011/61/UE („Directiva privind Piețele de Instrumente Financiare”). Nu se intenționează depunerea niciunei cereri cu privire la admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor pe orice altă piață reglementată.

O investiție în Obligațiuni presupune un grad ridicat de risc și incertitudini. Potențialii investitori trebuie să citească întregul document și, în special, trebuie să consulte secțiunea „Factori de Risc” ce începe la pagina 11, care prezintă anumite aspecte pe care investitorii ar trebui să le aibă în vedere înainte de a face o investiție în Obligațiuni. Potențialii investitori trebuie să își permită asumarea riscului economic al unei investiții în Obligațiuni și să poată susține o pierdere totală sau parțială a investiției acestora. Consultați secțiunea „Factori de Risc” din prezentul Prospect.

PREZENTUL PROSPECT A FOST APROBAT DE ASF. VIZA DE APROBARE APLICATĂ ACESTUI PROSPECT NU ARE VALOARE DE GARANȚIE ȘI NICI NU REPREZINTĂ O ALTĂ FORMĂ DE APRECIERE DE CĂTRE ASF CU PRIVIRE LA OPORTUNITATEA, AVANTAJELE SAU DEZAVANTAJELE, PROFITUL SAU RISCURILE PE CARE LE-AR PUTEA PREZENTA TRANZACȚIILE URMÂND A FI ÎNCHEIATE CA URMARE A ADMITERII LA TRANZACȚIONARE. DECIZIA DE APROBARE CERTIFICĂ NUMAI CONFORMITATEA PROSPECTULUI CU CERINȚELE LEGII ȘI ALE NORMELOR ADOPTATE PENTRU APLICAREA ACESTEIA.

PREZENTUL PROSPECT ESTE VALABIL TIMP DE 12 LUNI DE LA DATA APROBĂRII ACESTUIA, RESPECTIV 11.12.2025. ULTERIOR ACESTEI DATE, NU EXISTĂ NICIO OBLIGAȚIE DE A ÎNTOCMI UN SUPLIMENT LA PROSPECT ÎN CAZUL APARIȚIEI UNOR NOI FACTORI SEMNIFICATIVI, A UNOR ERORI MATERIALE SAU INEXACTITĂȚI MATERIALE PRIVIND INFORMAȚIILE INCLUSE ÎN PREZENTUL PROSPECT.

PREZENTUL PROSPECT ȘI ORICE SUPLIMENT LA ACESTA VOR FI PUBLICATE ÎN FORMĂ ELECTRONICĂ PE WEBSITE-UL BVB (www.bvb.ro) ȘI PE WEBSITE-UL SOCIETĂȚII (<https://www.autonom.ro/>). PENTRU EVITAREA ORICĂRUI DUBIU, CONȚINUTUL ACESTOR WEBSITE-URI NU FACE PARTE DIN PREZENTUL PROSPECT, IAR POTENȚIALII INVESTITORI SUNT ATENȚIONAȚI CĂ ASF NU A ANALIZAT CONȚINUTUL ACESTOR WEBSITE-URI.

Coordonator Unic - BRD – Groupe Société Générale S.A.

Agentul de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate – BRD – Groupe Société Générale S.A.

Manager – BT Capital Partners S.A.

Data prezentului Prospect este 11.12.2024

CUPRINS

REZUMAT.....	3
FACTORI DE RISC.....	10
INFORMAȚII IMPORTANTE PRIVITOARE LA PREZENTUL PROSPECT	28
DESCRIEREA EMITENTULUI	40
INDUSTRIA ÎN CARE OPEREAZĂ SOCIETATEA	80
INFORMAȚII FINANCIARE SELECTATE	90
ORGANE DE ADMINISTRARE, CONDUCERE ȘI SUPRAVEGHERE.....	108
CONTRACTE IMPORTANTE	111
LITIGII	111
TERMENII ȘI CONDIȚIILE OBLIGAȚIUNILOR	112
REGIMUL FISCAL	131
MOTIVELE EMISIUNII ȘI MODUL DE UTILIZARE A FONDURILOR OBȚINUTE DIN EMISIUNE	132
ASISTENȚA JURIDICĂ	133
AUDITORI INDEPENDENȚI.....	134
INFORMAȚII GENERALE	135
DEFINIȚII ȘI GLOSAR SELECTIV DE TERMENI.....	136
INFORMAȚII INCLUSE PRIN TRIMITERE	138



REZUMAT

INTRODUCERE

Acest rezumat trebuie citit ca o introducere la Prospect, iar orice decizie de a investi în Obligațiuni ar trebui să se bazeze pe analiza de către investitor a întregului Prospect. După caz, investitorul ar putea să piardă o parte sau întreg capitalul investit în Obligațiuni, iar dacă răspunderea sa nu este limitată la valoarea investiției, investitorul ar putea să piardă mai mult decât capitalul investit. În situația în care se introduce o acțiune în fața unei instanțe judecătorești cu privire la informațiile conținute în Prospect, investitorul reclamant ar putea fi obligat, în temeiul legislației naționale, să suporte costurile aferente traducerii Prospectului înainte de inițierea procedurilor judiciare. Răspunderea civilă va fi atrasă numai pentru persoanele care au elaborat rezumatul, inclusiv orice traducere a acestuia, dar numai în cazul în care rezumatul este înșelător, inexact sau contradictoriu în raport cu celelalte părți ale Prospectului sau în cazul în care nu oferă, atunci când este coroborat cu celelalte părți ale Prospectului, informații esențiale pentru a ajuta investitorii în luarea unei decizii de a investi în Obligațiuni.

Denumirea legală și comercială a emitentului este Autonom Services S.A. Societatea este o societate pe acțiuni, înmatriculată în România la data de 28 februarie 2006, fiind înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului Neamț sub numărul J27/280/2006, CUI 18433260. Codul LEI al Societății este 3157007ZVHICAG504183. Societatea își desfășoară activitatea la sediul social situat în strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județul Neamț, România, număr de telefon 0233.229.616, fax 0233.206.143 și la celelalte 52 de agenții ale Societății din România. Website-ul Societății este disponibil la adresa <https://www.autonom.ro/>. Informația publicată pe website-ul Societății nu este parte din sau încorporată prin trimitere în prezentul Prospect.

Valorile mobiliare emise de Societate și care vor face obiectul admiterii la tranzacționare îmbracă forma unor obligațiuni corporative de aceeași clasă, nominative, neconvertibile, negarantate, denumite în EUR, în formă dematerializată prin înscriere în cont, având o valoare nominală individuală de 1.000 EUR („Valoarea Nominală”) și o valoare nominală totală de până la 30.000.000 EUR („Valoarea Nominală Totală”) („Obligațiunile”), având cod ISIN RO80MX99NKE3.

Prezentul document a fost aprobat ca prospect („Prospectul”) prin Decizia nr. 1212 / data 11.12.2024 a Autorității de Supraveghere Financiară din România („ASF”), (având sediul în București, sector 5, Splaiul Independenței nr. 15, cod poștal 050092, cod de identificare fiscală 31588130 și având ca date de contact Fax: 021.659.60.51, telefon 021.659.64.36, E-mail: office@asfromania.ro) care este autoritatea română competentă în sensul prevăzut de dispozițiile Regulamentului privind Prospectul, Legii privind Emitenții și Operațiunile de Piață, Regulamentului nr. 5/2018 și Regulamentului Delegat 980/2019.

INFORMAȚII ESENȚIALE PRIVIND SOCIETATEA

Cine este emitentul Obligațiunilor?

Emitentul obligațiunilor este Autonom Services S.A., o societate pe acțiuni, înmatriculată în România la data de 28 februarie 2006, având sediul social situat în strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județul Neamț, România. Identificatorul entității juridice (codul LEI) al Societății este 3157007ZVHICAG504183. Societatea își desfășoară activitatea în conformitate cu Legea societăților nr. 31/1990 și cu celelalte legi din România relevante prin raportare la specificul activității Societății. Potrivit actului constitutiv al Societății, Societatea are ca obiect principal de activitate *Activități de închiriere și leasing cu autoturisme și autovehicule rutiere ușoare* (CAEN 7711). Activitățile principale ale Societății sunt reprezentate de leasing-ul operațional și închirierile de autovehicule pe termen scurt (*rent-a-car*).

La data prezentului Prospect, capitalul social al Societății este deținut după cum urmează: (i) Autonom Internațional S.R.L. deține 1.960.000 de acțiuni, reprezentând 98%, (ii) Marius Ștefan deține 20.000 de acțiuni, reprezentând 1%, iar (iii) Dan-George Ștefan deține 20.000 de acțiuni, reprezentând 1%. Autonom

International S.R.L. este o entitate controlată în procente egale (50%) de către frații Dan-George Ștefan și Marius Ștefan, aceștia exercitând controlul asupra Societății.

Societatea este administrată de un Consiliu de Administrație alcătuit din 3 (trei) administratori, și anume: Mihaela-Angela Irimia, Elena-Gianina Gherman și Dan Iacob. Conducerea Societății este delegată de către Consiliul de Administrație unui director general. În prezent, directorul general al Societății este doamna Mihaela-Angela Irimia. De asemenea, în procesul decizional, domnii Marius Ștefan și Dan-George Ștefan, fiecare având calitatea de salariat al Societății pe poziția de Manager general (cod COR 112028), au un rol decizional și o contribuție determinantă cu privire la strategia și direcțiile de dezvoltare ale Societății.

Auditorul statutar al Societății este Ernst & Young Assurance Services S.R.L. cu sediul în România, București, sector 1, Bd. Ion Mihalache nr. 15-17, Bucharest Tower Building, etajul 22, este înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J40/5964/1999, are codul unic de înregistrare 11909783, fiind înregistrată în Registrul Public Electronic sub numărul FA 77.

Care sunt informațiile financiare esențiale referitoare la Societate?

Contul de profit și pierdere

	Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2023	2022
	Neauditare Revizuite	Neauditare Nerevizuite	Auditate	Auditate
Total venituri din exploatare	395.358.543	350.051.054	728.945.248	647.179.150
Total cheltuieli de exploatare	(342.117.766)	(307.027.996)	(630.277.430)	(551.598.181)
Profit operațional	53.240.778	43.023.058	98.667.818	95.580.968
Profit înainte de impozitare	20.531.265	16.451.359	39.724.520	65.616.068
Profitul net al exercițiului financiar	18.767.582	12.241.591	30.037.733	57.792.144
Total rezultat global	18.767.582	12.241.591	30.037.733	57.792.144
Rezultatul pe acțiune de baza și diluat	9,38	6,12	15,02	28,90

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Bilanț

	Pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON	Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2022
	Neauditare Revizuite	Auditate	Auditate
Total active	1.746.137.481	1.581.236.284	1.394.122.860
Total capital propriu	236.156.068	217.388.486	187.350.752
Datorii pe termen lung	949.115.404	868.205.438	902.632.662
Datorii curente	560.866.008	495.642.360	304.139.447
Total datorii	1.509.981.412	1.363.847.798	1.206.772.109
Total capital propriu și datorii	1.746.137.481	1.581.236.284	1.394.122.861

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situații Financiare Interimare 30 iunie 2024

Care sunt principalele riscuri specifice Emitentului?

Mai jos este prezentat un scurt rezumat al celor mai importanți factori de risc identificați în cadrul prezentului Prospect. Trebuie să analizați cu atenție următorii factori de risc, precum și orice alți factori de risc prezentați în cadrul prezentului Prospect, și incertitudini, împreună cu celelalte informații incluse în acest Prospect, inclusiv Situațiile Financiare și notele aferente acestora, înainte de a lua decizia de a investi în Obligațiuni.

Riscuri referitoare la activitatea Societății și industria în care acesta își desfășoară activitatea

Activitatea Societății poate fi influențată de o evoluție negativă a condițiilor economice și de o eventuală instabilitate politică

Activitatea Societății poate fi influențată în mod negativ de o încetinire a creșterii economice sau de o recesiune în principalele economii din zona euro, inclusiv în mod direct ca urmare a scăderii numărului de turiști străini, cu efect asupra cererii de servicii *rent-a-car*. Asemenea, în eventualitatea unei creșteri a ratelor dobânzilor în zona euro, Societatea ar urma să fie afectată în mod negativ, ținând seama că majoritatea împrumuturilor sale sunt denominate în moneda euro la o rată variabilă, în funcție de rata EURIBOR, plus o marjă. Acest fapt ar urma să se reflecte în cheltuieli cu dobânzile mai ridicate pentru Societate, ceea ce ar afecta corespunzător profitabilitatea acesteia.

Dinamica afacerilor și a profitabilității Societății este sensibilă la condițiile generale ale mediului economic din România, iar o încetinire sau recesiune a economiei locale s-ar reflecta în mod negativ în ceea ce privește marea majoritate a parametrilor operaționali. Condițiile macroeconomice nefavorabile se pot concretiza printr-o creștere a ratei șomajului și printr-o reducere a consumului intern și a încrederii consumatorilor, ceea ce inevitabil ar rezulta într-o scădere a cererii pentru servicii de mobilitate (cu precădere pentru serviciile de închiriere pe termen scurt și în special în zona de turism și călătorii) și, respectiv, într-o rată mai mare de neîndeplinire a obligațiilor (în limba engleză, *default*) în rândul clienților pentru serviciul de leasing operațional. În acest context, este posibilă deteriorarea condițiilor financiare ale clienților Societății.

Cererea pentru serviciile Societății depinde de condițiile macroeconomice și este afectată de volatilitatea prețurilor și de alți factori independenți de controlul Societății. Cererea privind închirierile de mașini, inclusiv pe segmentul *corporate*, poate fi afectată de intensitatea activității economice surprinse prin dinamica PIB-ului României. O scădere sau stagnare a PIB-ului național afectează negativ nivelul cererii privind închirierile de autovehicule, iar o reducere a consumului și creșterea volatilității prețului carburanților influențează negativ industria de închiriere a autovehiculelor.

Prin natura sa, leasingul operațional este mai puțin sensibil la apariția unor manifestări adverse în mediul economic sau a unei scăderi a intensității activităților generatoare de valoare adăugată din economie.

Pe de altă parte însă, o perioadă cu inflație situată pe un palier ridicat, precum a fost cazul în 2022 și 2023, se reflectă în costuri operaționale mai mari care nu pot fi transferate rapid către toată baza de clienți aferentă liniei de afaceri leasing operațional în condițiile în care rata de leasing este fixă pe toată durata contractuală. Ca atare, profitabilitatea operațională a Societății este inevitabil afectată și, în acest fel, cel puțin temporar, indicatorii de sustenabilitate ai îndatorării asumați de Societate față de deținătorii de obligațiuni, bănci și alți creditori ar putea fi afectați, în sensul neîndeplinirii acestora.

Eventuala instabilitate politică ar putea avea efecte negative semnificative asupra activității Societății

În privința riscului unei instabilități politice, acesta poate fi considerat ridicat în 2024 și început de 2025.

Anul 2024 reprezintă un an cu un puternic impact politic, fiind desfășurate alegerile europarlamentare, locale, parlamentare, cât și cele prezidențiale. În acest sens, aceste alegeri au avut și vor avea loc într-un context complex, marcat de provocări economice, tensiuni sociale și dinamici politice în continuă schimbare, iar potențialul risc de instabilitate politică este influențat de mai mulți factori precum: (i) polarizarea politică, fragmentarea spectrului politic și potențiale dificultăți în formarea majorităților și/ sau a coalițiilor post-

electorale, (ii) provocările economice (inflația ridicată, costurile energetice în creștere etc.) (iii) nivelul scăzut de încredere al cetățenilor în autoritățile și instituțiile statului și creșterea percepției de ineficiență politică.

Materializarea riscului ar consta în potențiale evoluții negative a condițiilor economice de la nivel național și a altor factori independenți de controlul Societății precum și a volatilității prețurilor. Toate aceste aspecte pot determina apariția de efecte negative inclusiv cu privire la alți factori de risc care afectează activitatea Societății, inclusiv în ceea ce privește dezvoltarea calității infrastructurii din România. În plus, instabilitatea politică poate avea consecința imposibilității instituirii unei formule de guvernare stabile care să asigure o administrare adecvată a elementelor esențiale care influențează percepția de risc de țară a României, în special din perspectiva agențiilor de rating (evoluția deficitului bugetului de stat, a deficitului de cont curent, a deficitului balanței comerciale, precum și a evoluției cursului de schimb, a dinamicii investițiilor străine directe și de portofoliu, nivelul investițiilor guvernamentale în economie etc), precum și consecința lipsei implementării unui program de guvernare ferm, care să se materializeze într-un parcurs clar de consolidare fiscală, care să producă dezvoltare economică, și să reducă percepția de risc cu privire la profilul de țară al României.

Societatea ar putea să nu reușească să vândă autovehiculele rulate la prețurile dorite, ceea ce ar putea determina înregistrarea unor pierderi

Societatea își asumă riscul scăderii valorii reziduale a autovehiculelor pe care le exploatează în cadrul serviciului de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) și pe care le vinde la sfârșitul contractului de leasing operațional, respectiv, în cazul activității de închiriere pe termen scurt, de regulă, cu excepția cazului în care autovehiculele respective sunt returnate în baza unui contract de leasing operațional încheiat cu furnizorul inițial. Societatea desfășoară aceste operațiuni de vânzare sistematic pentru o proporție semnificativă din flota auto aflată în portofoliu, generând astfel profit sau pierdere din aceste activități. Numărul autovehiculelor ieșite din operarea liniilor de afaceri leasing operațional și *rent-a-car*, în cursul anului 2023, a reprezentat 22% din numărul total de autovehicule care erau utilizate în vederea prestării serviciilor de închiriere la începutul anului.

Date fiind incertitudinile existente cu privire la evoluția pieței de autovehicule rulate pe perioada contractelor de leasing, există riscul ca Societatea să estimeze, la începutul derulării unui contract de leasing, valori reziduale superioare prețurilor de pe piața *second-hand* de la momentul vânzării efective de către Societate a autovehiculelor respective. De exemplu, preocupările sistematice ale diverselor autorități cu privire la reducerea gradului de utilizare al autovehiculelor cu motorizare convențională ar putea să conducă la o scădere semnificativă a valorii reziduale a unor asemenea autovehicule (în special a celor cu motorizare diesel).

Societatea este expusă riscurilor aferente fluctuațiilor ratelor dobânzii

Majoritatea contractelor de finanțare ale Societății prevăd o rată variabilă a dobânzii, dependentă de EURIBOR sau ROBOR. Prin urmare, Societatea este expusă riscului majorării acestor rate ale dobânzii pe durata contractelor de finanțare, ceea ce ar putea determina plata unei dobânzi mai mari și ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

Societatea are nevoie de un volum semnificativ de numerar pentru serviciul datoriei sale și pentru a efectua cheltuielile de capital planificate, iar capacitatea sa de a genera numerar sau de a-și refinanța datoria depinde de mulți factori independenți de controlul său

Societatea împrumută anual sume considerabile, în acord cu dezvoltarea operațiunilor sale, prin credit bancar, leasing financiar și facilități de credit pe termen scurt (379,01 milioane RON pentru exercițiul financiar ce s-a încheiat la 31 decembrie 2023, respectiv 264,47 milioane RON pentru perioada de șase luni ce se încheie la 30 iunie 2024). Capacitatea Societății de a derula plățile curente, de a-și refinanța datoriile și de a finanța cheltuielile de capital planificate va depinde de capacitatea sa de a genera în viitor fluxuri de numerar optim dimensionate din activitatea operațională, aceasta din urmă fiind determinată, într-o anumită măsură, de dinamica unor factori generali de natură economică, financiară, concurențială, legislativă și de reglementare, precum și de alți factori independenți de controlul Societății.

Angajamentele din contractele de finanțare pot restricționa activitatea Societății

Contractele de finanțare ale Societății limitează capacitatea acesteia, printre altele, de a angaja datorii financiare suplimentare, de a greva sau vinde active, de a face tranzacții (fie cesiuni ori achiziții), de a încheia asocieri în participațiune sau fuziuni și includ prevederi privind rangul de prioritate al datoriilor Societății. În plus, Societatea trebuie să mențină în anumite limite anumiți indicatori de sustenabilitate ai îndatorării (de exemplu, datorii financiare nete/ EBITDA, gradul de acoperire al dobânzilor, EBITDA/Cheltuielile cu dobânzile). Aceste angajamente ar putea limita capacitatea Societății de a-și finanța operațiunile viitoare, investițiile de capital și capacitatea de a efectua achiziții și alte activități comerciale care pot fi în interesul Societății.

Societatea este supusă riscului de credit

Riscul de credit reprezintă riscul ca partenerii contractuali ai Societății, în principal clienții acesteia, să nu-și poată îndeplini obligațiile financiare potrivit termenilor și condițiilor din contractele încheiate cu Societatea. Acesta include riscul de neîndeplinire a obligațiilor privind plata ratelor de leasing și a altor obligații de plată ale clienților Societății corelative serviciilor prestate de aceasta.

Riscul de credit al Societății poate fi cuantificat în funcție de gradul de concentrare a clienților și de expunere într-o anumită industrie sau o anumită zonă geografică, factorii economici care pot influența capacitatea clienților de a efectua plățile regulat, nivelul de îndatorare al acestora, precum și cererea efectivă manifestată pe piață pentru produsele și serviciile sale. De asemenea, percepția asupra riscului de credit poate fi indirect influențată de prețurile autovehiculelor rulate, cererea pentru autovehiculele noi și cererea pentru autovehiculele rulate, precum și de calitatea autovehiculelor rulate ale Societății. Valoarea de revânzare a autovehiculelor recuperate s-ar putea să fie insuficientă pentru a acoperi pierderile survenite ca urmare a încetării anticipate a contractelor de leasing operațional. Totodată, nu poate exista nicio asigurare că penalitățile aplicate clienților în cazul încetării anticipate a unui contract de leasing vor fi suficiente pentru a acoperi pierderile reale rezultate din încetarea prematură a contractelor de leasing, în special în cazul în care ar crește semnificativ rata contractelor neperformante.

Modificările legislației fiscale ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra rezultatelor operațiunilor Societății

Modificările frecvente ale legislației fiscale și interpretările contradictorii sau ambigue ale autorităților fiscale sunt dificil de prevăzut pentru Societate și, prin urmare, Societatea poate fi nepregătită pentru aceste modificări. Anii 2023 și 2024 în special au adus numeroase modificări în legislația fiscală din România, prin impunerea de taxe și impozite noi de natură să afecteze majoritatea sectoarelor economice, iar în contextul existenței unui risc de instabilitate politică (a se vedea riscul intitulat *Eventuala instabilitate politică ar putea avea efecte negative semnificative asupra activității Societății*), predictibilitatea politicii fiscale la nivelul României este relativ scăzută, acest aspect având potențialul de a afecta semnificativ întreg mediul de afaceri. În acest context, modificări semnificative ale impozitelor și taxelor aplicabile (inclusiv impunerea unei taxe de poluare, soluție dezbătută de autorități la nivel local, național și european), ar putea determina o creștere importantă a costurilor Societății sau a interpretării autorităților competente cu privire la aplicarea acestora, ar putea obliga Societatea să-și modifice strategia de afaceri, conducând la costuri suplimentare sau pierderi de venituri, care ar putea influența în mod semnificativ negativ activitatea Societății, rezultatele operațiunilor și situația sa financiară. Dacă urmare a materializării unui anumit risc fiscal, costurile fiscale asociate cu anumite tranzacții sunt mai mari decât se anticipa, acest aspect ar putea afecta profitabilitatea acelor tranzacții, ceea ce ar putea avea impact semnificativ asupra afacerii, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

INFORMAȚII ESENȚIALE PRIVIND OBLIGAȚIUNILE

Care sunt principalele caracteristici ale Obligațiunilor?

Societatea a emis un număr de 30.000 de obligațiuni de aceeași clasă, nominative, neconvertibile, negarantate, denominate în EUR, în formă dematerializată prin înscriere în cont, având o valoare nominală individuală de 1.000 EUR, având cod ISIN RO80MX99NKE3 și o maturitate de 5 ani, respectiv data de 26 noiembrie 2029.

Principalele drepturi aferente deținerii de Obligațiuni sunt reprezentate de dreptul la rambursarea valorii nominale și a dobânzii acumulate până la data restituiri și dreptul deținătorilor de obligațiuni de a se întruni în cadrul unei adunări generale a obligatarilor.

Obligațiunile vor avea același rang de preferință cu oricare alte obligații negarantate și nesubordonate ale Societății, fie ele obligații prezente ori viitoare (inclusiv, dar fără a se limita la, orice alte emisiuni de obligațiuni negarantate viitoare ale Societății). În cazul falimentului Societății, creanțele cu privire la Obligațiuni vor avea un rang inferior.

Obligațiunile nu au fost și nu vor fi înregistrate potrivit Legii privind Valorile Mobiliare la nicio autoritate de reglementare privind valorile mobiliare din orice stat sau jurisdicție din Statele Unite ale Americii, în vederea oferirii sau vânzării în cursul distribuirii acestora și nu pot fi oferite sau vândute în Statele Unite ale Americii. De asemenea, Plasamentul a fost realizat în considerarea faptului că toate ofertele de Obligațiuni (inclusiv în România) au fost efectuate în temeiul unei excepții de la obligația de a publica un prospect de ofertă, conform articolului 1 din Regulamentul privind Prospectul. În consecință, orice persoană care derulează sau intenționează să deruleze o ofertă de Obligațiuni sau care solicită admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe o piață reglementată în interiorul SEE, trebuie să acționeze astfel încât să nu dea naștere niciunei obligații în sarcina Societății, a Managerilor sau a oricăror alte persoane de a întocmi un prospect pentru o astfel de ofertă sau solicitare de admitere la tranzacționare.

Unde vor fi tranzacționate Obligațiunile?

Obligațiunile vor fi tranzacționate pe Piața Reglementată administrată de către Bursa de Valori București.

Care sunt principalele riscuri specifice Obligațiunilor?

Există riscuri cu privire la valoarea de piață a Obligațiunilor

În iunie 2024, agenția de rating Fitch a reconfirmat pentru Societate un rating implicit pe termen lung de B+ (perspectivă pozitivă) și un rating al datoriilor negarantate de B. Anterior, în august 2023 Societății i-a fost atribuit un rating implicit pe termen lung de B+ (cu perspectivă pozitivă, de la stabilă) și un rating al datoriilor negarantate de B. Orice schimbare negativă a unui astfel de rating de credit ar putea afecta negativ prețul de tranzacționare al Obligațiunilor și, prin urmare, investitorii își pot pierde o parte din investiție.

Valoarea de piață a Obligațiunilor poate fi afectată, de asemenea, de bonitatea Societății, precum și de o serie de factori suplimentari, inclusiv de fluctuațiile ratei dobânzii de piață și ale randamentului Obligațiunilor, precum și de timpul rămas până la Data Scadenței Obligațiunilor. Valoarea Obligațiunilor depinde de o serie de factori care includ evenimente economice, financiare și politice care au loc în România sau în altă parte din lume (cum ar fi, în special, efectul pandemiei COVID-19 asupra economiei globale sau efectele conflictelor militare internaționale), inclusiv factori care afectează piețele de capital în general și piața pe care se tranzacționează Obligațiunile. Prețul la care un deținător de Obligațiuni va putea să vândă Obligațiunile înainte de scadență poate fi redus față de prețul de emisiune sau prețul de cumpărare plătit de respectivul cumpărător, reducere care ar putea fi substanțială.

Atingerea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate va presupune ca Societatea să dispună de resurse semnificative în timp ce nerealizarea unor astfel de obiective ar duce la creșterea plăților dobânzilor și ar putea expune Societatea la riscuri reputaționale

În conformitate cu documentul cadru privind obiectivele de sustenabilitate din 2024 (actualizat față de versiunea publicată în 2021), publicat pe website-ul Societății (www.autonom.ro/sustenabilitate) („Documentul Cadru privind Obiectivele de Sustenabilitate”), Societatea și-a reconfirmat angajamentele în atingerea unor obiective de performanță în sustenabilitate și le-a extins la doi indicatori cheie de performanță. Astfel, Societatea și-a propus ca obiective pe termen lung să reducă emisiile medii de CO₂ ale flotei de autoturisme (reprezentând 85% din întreaga flotă), calculate la g/km cu 55% până la finalul anului 2030 și să promoveze egalitatea de gen prin creșterea procentului reprezentării feminine la nivel de management al Societății la 46% până la finalul anului 2030.

În cazul în care Societatea nu îndeplinește obiectivele de performanță în sustenabilitate stabilite pentru finalul anului 2028 în raport cu indicatorii cheie de performanță prestabiliți în Documentul Cadru privind Obiectivele de Sustenabilitate, sau nu pune la dispoziția investitorilor raportul de verificare anual aferent anului 2028 ce ar trebui să fie emis în termen de maxim 4 luni de la încheierea datei de observare, respectiv 31 decembrie 2028, dar nu mai târziu de 30 aprilie 2029, aceasta nu numai că ar conduce la o creștere a ratei dobânzii Obligațiunilor cu valoarea menționată în *Mecanismul de ajustare de tip step-up prevăzute în secțiunea Termenii & Condițiile Obligațiunilor*, implică la creșterea costurilor pentru Societate, dar ar putea afecta și reputația Emitentului și în consecință ar putea avea un efect negativ asupra valorii de piață a Obligațiunilor admise la tranzacționare emise de Societate, dar și asupra activității Societății în general.

În plus, neîndeplinirea indicatorilor cheie de performanță în raport cu obiectivele de performanță în sustenabilitate sau a altor obligații asumate în legătură cu aceștia asumate în cadrul emisiunii anterioare ce prezintă un mecanism de ajustare de tip *step-up*, poate conduce la creșterea costurilor Societății ca efect al creșterii ratei dobânzii în cadrul acelei emisiuni.

INFORMAȚII ESENȚIALE PRIVIND ADMITEREA LA TRANZACȚIONARE

Care sunt condițiile și calendarul pentru a investi în Obligațiuni?

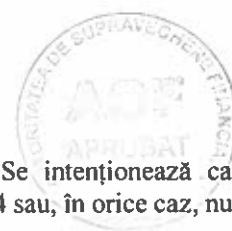
Obligațiunile au făcut anterior admiterii la tranzacționare obiectul Plasamentului. Se intenționează ca Obligațiunile să fie admise la tranzacționare până la finalul lunii decembrie a anului 2024 sau, în orice caz, nu mai târziu de 60 de zile calendaristice de la data închiderii Plasamentului.

Piața pe care se intenționează admiterea la tranzacționare

Se intenționează ca Obligațiunile să fie admise la tranzacționare pe Piața Reglementată administrată de Bursa de Valori București.

De ce a fost elaborat acest Prospect?

Scopul Admiterii la tranzacționare a Obligațiunilor constă în intenția Societății de diversificare a surselor de finanțare ale Societății ca alternativă la creditele bancare. Fondurile nete obținute de Societate din emisiunea de Obligațiuni, în cuantum de până la 30.000.000 EUR, vor fi utilizate în scopuri generale de finanțare a activității și a proiectelor Societății. Societatea nu a identificat existența unor conflicte de interese în legătură cu admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor. Managerii și/sau afiliații acestora au furnizat și pot furniza în viitor servicii financiare, de investiții, de marketing sau orice alte tipuri de servicii Societății sau filialelor sale, acționarilor sau administratorilor acestora, servicii în schimbul cărora au primit sau vor primi o remunerație, fără ca această situație să fie de natură a genera conflicte de interese cu privire la admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor.



FACTORI DE RISC

O investiție în Obligațiuni implică un grad ridicat de risc. Trebuie să analizați cu atenție următorii factori de risc și incertitudini, împreună cu celelalte informații incluse în acest Prospect inclusiv Situațiile Financiare și notele aferente acestora, înainte de a lua decizia de a investi în Obligațiuni. Dacă se materializează oricare dintre factorii de risc sau incertitudinile menționate în cele ce urmează, acest lucru ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operaționale ale Societății. Prin urmare, prețul Obligațiunilor ar putea scădea și ați putea pierde întreaga sau o parte din investiția în Obligațiuni.

Am descris riscurile și incertitudinile pe care le considerăm semnificative, însă este posibil ca aceste riscuri și incertitudini să nu fie singurele privitoare la Societate sau Obligațiuni. Alți factori de risc și incertitudini, inclusiv cei despre care nu avem cunoștință în prezent sau pe care îi considerăm nesemnificativi, ar putea avea de asemenea efecte nefavorabile asupra activității, situației financiare, rezultatelor operaționale sau perspectivelor Societății și ar putea afecta negativ prețul Obligațiunilor sau abilitatea Emitentului de a plăti principalul, dobânda sau alte sume aferente Obligațiunilor.

Trebuie să citiți și să analizați cu atenție și în întregime Prospectul și înainte de a lua decizia de a investi în oricare dintre Obligațiuni trebuie să vă formați propriile opinii cu privire la investiția în Obligațiuni. Mai mult, înainte de a lua decizia de a investi în oricare dintre Obligațiuni, ar trebui să vă consultați cu propriul broker, manager de bancă, avocat, auditor sau alți consultanți financiari, juridici și fiscali și să analizați cu atenție riscurile asociate unei investiții în Obligațiuni și să analizați decizia de a investi din prisma propriilor circumstanțe.

Riscuri referitoare la activitatea Societății și industria în care aceasta își desfășoară activitatea

Activitatea Societății poate fi influențată de evoluția negativă a principalelor economii din zona euro și a economiei României

Activitatea Societății poate fi influențată în mod negativ de o încetinire a creșterii economice sau de o recesiune în principalele economii din zona euro, inclusiv în mod direct ca urmare a scăderii numărului de turiști străini, cu efect asupra cererii de servicii *rent-a-car*. Asemenea, în eventualitatea unei creșteri a ratelor dobânzilor în zona euro, Societatea ar urma să fie afectată în mod negativ, ținând seama că majoritatea împrumuturilor sale sunt denominate în moneda euro la o rată variabilă, în funcție de rata EURIBOR, plus o marjă. Acest fapt ar urma să se reflecte în cheltuieli cu dobânzile mai ridicate pentru Societate, ceea ce ar afecta corespunzător profitabilitatea acesteia.

Dinamica afacerilor și a profitabilității Societății este sensibilă la condițiile generale ale mediului economic din România, iar o încetinire sau recesiune a economiei locale s-ar reflecta în mod negativ în ceea ce privește marea majoritate a parametrilor operaționali. Condițiile macroeconomice nefavorabile se pot concretiza printr-o creștere a ratei șomajului și printr-o reducere a consumului intern și a încrederii consumatorilor, ceea ce inevitabil ar rezulta într-o scădere a cererii pentru servicii de mobilitate (cu precădere pentru serviciile de închiriere pe termen scurt și în special în zona de turism și călătorii) și, respectiv, într-o rată mai mare de neîndeplinire a obligațiilor (în limba engleză, *default*) în rândul clienților pentru serviciul de leasing operațional. În acest context, este posibilă deteriorarea condițiilor financiare ale clienților Societății.

Cererea pentru serviciile Societății depinde de condițiile macroeconomice și este afectată de volatilitatea prețurilor și de alți factori independenți de controlul Societății. Cererea privind închirierile de mașini, inclusiv pe segmentul *corporate*, poate fi afectată de intensitatea activității economice surprinse prin dinamica PIB-ului României. O scădere sau stagnare a PIB-ului național afectează negativ nivelul cererii privind închirierile de autovehicule, iar o reducere a consumului și creșterea volatilității prețului carburanților influențează negativ industria de închiriere a autovehiculelor.

Prin natura sa, leasingul operațional este mai puțin sensibil la apariția unor manifestări adverse în mediul economic sau a unei scăderi a intensității activităților generatoare de valoare adăugată din economie.

Pe de altă parte însă, o perioadă cu inflație situată pe un palier ridicat, precum a fost cazul în 2022 și 2023, se reflectă în costuri operaționale mai mari care nu pot fi transferate rapid către toată baza de clienți aferentă liniei de afaceri leasing operațional în condițiile în care rata de leasing este fixă pe toată durata contractuală. Ca atare, profitabilitatea operațională a Societății este inevitabil afectată și, în acest fel, cel puțin temporar, indicatorii de sustenabilitate ai îndatorării asumați de Societate față de deținătorii de obligațiuni, bănci și alți creditori ar putea fi afectați, în sensul neîndeplinirii acestora.

Eventuala instabilitate politică ar putea avea efecte negative semnificative asupra activității Societății

În privința riscului unei instabilități politice, acesta poate fi considerat ridicat în 2024 și început de 2025.

Anul 2024 reprezintă un an cu un puternic impact politic, fiind desfășurate alegerile europarlamentare, locale, parlamentare, cât și cele prezidențiale. În acest sens, aceste alegeri au avut și vor avea loc într-un context complex, marcat de provocări economice, tensiuni sociale și dinamici politice în continuă schimbare, iar potențialul risc de instabilitate politică este influențat de mai mulți factori precum: (i) polarizarea politică, fragmentarea spectrului politic și potențiale dificultăți în formarea majorităților și/ sau a coalițiilor post-electorale, (ii) provocările economice (inflația ridicată, costurile energetice în creștere etc.) (iii) nivelul scăzut de încredere al cetățenilor în autoritățile și instituțiile statului și creșterea percepției de ineficiență politică.

Materializarea riscului ar consta în potențiale evoluții negative a condițiilor economice de la nivel național și a altor factori independenți de controlul Societății precum și a volatilității prețurilor. Toate aceste aspecte pot determina apariția de efecte negative inclusiv cu privire la alți factori de risc care afectează activitatea Societății, inclusiv în ceea ce privește dezvoltarea calității infrastructurii din România. În plus, instabilitatea politică poate avea consecința imposibilității instituirii unei formule de guvernare stabile care să asigure o administrare adecvată a elementelor esențiale care influențează percepția de risc de țară a României, în special din perspectiva agențiilor de rating (evoluția deficitului bugetului de stat, a deficitului de cont curent, a deficitului balanței comerciale, precum și a evoluției cursului de schimb, a dinamicii investițiilor străine directe și de portofoliu, nivelul investițiilor guvernamentale în economie etc), precum și consecința lipsei implementării unui program de guvernare ferm, care să se materializeze într-un parcurs clar de consolidare fiscală, care să producă dezvoltare economică, și să reducă percepția de risc cu privire la profilul de țară al României.

Societatea ar putea să nu reușească să vândă autovehiculele rulate la prețurile dorite, ceea ce ar putea determina înregistrarea unor pierderi

Societatea își asumă riscul scăderii valorii reziduale a autovehiculelor pe care le exploatează în cadrul serviciului de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) și pe care le vinde la sfârșitul contractului de leasing operațional, respectiv, în cazul activității de închiriere pe termen scurt, de regulă, cu excepția cazului în care autovehiculele respective sunt returnate în baza unui contract de leasing operațional încheiat cu furnizorul inițial. Societatea desfășoară aceste operațiuni de vânzare sistematic pentru o proporție semnificativă din flota auto aflată în portofoliu, generând astfel profit sau pierdere din aceste activități. Numărul autovehiculelor ieșite din operarea liniilor de afaceri leasing operațional și *rent-a-car*, în cursul anului 2023, a reprezentat 22% din numărul total de autovehicule care erau utilizate în vederea prestării serviciilor de închiriere la începutul anului.

Cuantumul sumei obținute din vânzarea unui autovehicul rulat, precum și riscul ca prețul de vânzare al unui autovehicul rulat să fie mai mic decât valoarea sa contabilă la sfârșitul contractului de leasing operațional sau a perioadei de utilizare, în cazul închirierii pe termen scurt, sunt determinate, în principal, de factori externi. Acești factori se referă, printre altele, la dinamica condițiilor economice generale, potențialele restricții de mobilitate impuse de autorități în dinamica unui context pandemic, încrederea consumatorilor, preferințele consumatorilor, ratele de schimb valutar, reglementările de mediu (precum cele privind emisiile de carbon), gradul de lichiditate al producătorilor de autovehicule, consecințe economice ale conflictului dintre Rusia și Ucraina, precum și alte politici guvernamentale ce pot avea un impact asupra prețurilor autovehiculelor *second-hand* și a dinamicii vânzărilor de autovehicule noi. Prețul la care Societatea poate vinde autovehiculele rulate, și implicit veniturile pe care aceasta le generează din respectivele vânzări, sunt determinate de asemenea de

prețurile de referință existente pe piață *second-hand* în funcție de *brand*, model, numărul de kilometri parcurși, vechimea și starea generală a autovehiculelor respective la momentul vânzării.

Societățile de leasing și închirieri de autovehicule sunt expuse la potențiale pierderi din operațiunile de vânzare a autovehiculelor atunci când prețul de vânzare este mai mic decât valoarea reziduală. Aceasta rezultă prin ajustarea costurilor de achiziție cu cheltuielile de amortizare și depreciere înregistrate de la momentul achiziției până la cel al vânzării, astfel încât să se înregistreze o depreciere a valorii autovehiculului către valoarea reziduală estimată a vehiculului, care este, în general, determinată la începutul contractului de leasing. Orice modificare a prețurilor de pe piața autovehiculelor rulate poate, prin urmare, să aibă un efect negativ asupra veniturilor pe care este capabilă să le genereze Societatea din vânzările de autovehicule rulate.

Date fiind incertitudinile existente cu privire la evoluția pieței de autovehicule rulate pe perioada contractelor de leasing, există riscul ca Societatea să estimeze, la începutul derulării unui contract de leasing, valori reziduale superioare prețurilor de pe piața *second-hand* de la momentul vânzării efective de către Societate a autovehiculelor respective. De exemplu, preocupările sistematice ale diverselor autorități cu privire la reducerea gradului de utilizare al autovehiculelor cu motorizare convențională ar putea să conducă la o scădere semnificativă a valorii reziduale a unor asemenea autovehicule (în special a celor cu motorizare diesel).

De asemenea, pandemia de Covid-19 a provocat recesiuni în unele sectoare (inclusiv în industria auto), conflictul dintre Rusia și Ucraina a contribuit semnificativ la creșterea costului combustibilului, criza costului vieții și alți factori, ceea ce, împreună cu alți factori au determinat ca mai multe țări să intre în recesiune. Ca atare, cererea de vehicule *second-hand* ar putea să scadă în viitor, ceea ce ar putea duce la o valoare mai mică de revânzare a vehiculelor.

Societatea este expusă riscurilor aferente fluctuațiilor ratelor dobânzii

Majoritatea contractelor de finanțare ale Societății prevăd o rată variabilă a dobânzii, dependentă de EURIBOR sau ROBOR. Prin urmare, Societatea este expusă riscului majorării acestor rate ale dobânzii pe durata contractelor de finanțare, ceea ce ar putea determina plata unei dobânzi mai mari și ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

Societatea are nevoie de un volum semnificativ de numerar pentru serviciul datoriei sale și pentru a efectua cheltuielile de capital planificate, iar capacitatea sa de a genera numerar sau de a-și refinanța datoria depinde de mulți factori independenți de controlul său

Societatea împrumută anual sume considerabile, în acord cu dezvoltarea operațiunilor sale, prin credit bancar, leasing financiar și facilități de credit pe termen scurt (379,01 milioane RON pentru exercițiul financiar ce s-a încheiat la 31 decembrie 2023, respectiv 264,47 milioane RON pentru perioada de șase luni ce se încheie la 30 iunie 2024). Capacitatea Societății de a derula plățile curente, de a-și refinanța datoriile și de a finanța cheltuielile de capital planificate va depinde de capacitatea sa de a genera în viitor fluxuri de numerar optim dimensionate din activitatea operațională, aceasta din urmă fiind determinată, într-o anumită măsură, de dinamica unor factori generali de natură economică, financiară, concurențială, legislativă și de reglementare, precum și de alți factori independenți de controlul Societății.

Este posibil ca Societatea să nu poată asigura disponibilitatea fondurilor într-un quantum suficient pentru a-i permite să plătească principalul și dobânda sau să își refinanțeze datoriile. În cazul în care intervin condiții economice nefavorabile și acestea se înrăutățesc și/ sau nu se îmbunătățesc semnificativ, Societatea s-ar putea confrunta cu reducerea veniturilor din operațiuni și este posibil să nu genereze suficient numerar pentru a-și îndeplini obligațiile de plată și/ sau să nu își îndeplinească angajamentele care i se aplică în temeiul contractelor de finanțare existente și/ sau să nu aibă acces la alte surse de refinanțare. Oricare dintre aceste aspecte ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, rezultatelor operațiunilor, situației financiare și perspectivelor Societății.

În plus, orice neplată a dobânzilor și a principalului datoriiilor de plată ale Societății pe măsură ce acestea devin scadente va avea la rândul său ca rezultat probabil o neîndeplinire încrucișată (*cross-default*) prin raportare la emisiunile de obligațiuni curente ale Societății. În final, în cazul în care Societatea nu poate efectua plăți ale

dobânzilor și principalului datoriilor existente ale Societății și eforturile de restructurare sau refinanțare nu au succes, creditorii Societății ar putea începe acțiuni de executare a activelor principale ale Societății sau chiar ar putea solicita deschiderea procedurii insolvenței Societății, ceea ce ar afecta în mod semnificativ și negativ deținătorii de obligațiuni și activitatea, perspectivele, situația financiară și rezultatele operațiunilor Societății.

Angajamentele din contractele de finanțare pot restricționa activitatea Societății

Contractele de finanțare ale Societății limitează capacitatea acesteia, printre altele, de a angaja datorii financiare suplimentare, de a greva sau vinde active, de a face tranzacții (fie cesiuni ori achiziții), de a încheia asocieri în participațiune sau fuziuni și includ prevederi privind rangul de prioritate al datoriilor Societății. În plus, Societatea trebuie să mențină în anumite limite anumiți indicatori de sustenabilitate ai îndatorării (de exemplu, datorii financiare nete/EBITDA, gradul de acoperire al dobânzilor, EBITDA/cheltuielile cu dobânzile). Aceste angajamente ar putea limita capacitatea Societății de a-și finanța operațiunile viitoare, investițiile de capital și capacitatea de a efectua achiziții și alte activități comerciale care pot fi în interesul Societății.

În cursul desfășurării obișnuite a activității, Societatea poate solicita de la finanțatorii săi anumite acte de renunțare (în limba engleză, *waiver*) referitoare la neîndeplinirea cerințelor referitoare la valorile unor indicatori de sustenabilitate ai îndatorării, respectiv obligații, condiții care trebuie îndeplinite în temeiul contractelor lor de finanțare.

În cazul în care nu se obțin astfel de acte de renunțare atunci când apar încălcări ale unor angajamente restrictive asumate în temeiul contractelor de finanțare ale Societății, acest lucru ar putea conduce la inițierea unor acțiuni de executare a activelor principale ale Societății care garantează obligațiile din contractele de finanțare sau ar putea conduce chiar la solicitarea deschiderii procedurii insolvenței Societății, ceea ce ar afecta în mod semnificativ și negativ deținătorii de obligațiuni, precum și activitatea, perspectivele, situația financiară și rezultatele operațiunilor Societății.

Societatea este supusă riscului de credit

Riscul de credit reprezintă riscul ca partenerii contractuali ai Societății, în principal clienții acesteia, să nu-și poată îndeplini obligațiile financiare potrivit termenilor și condițiilor din contractele încheiate cu Societatea. Acesta include riscul de neîndeplinire a obligațiilor privind plata ratelor de leasing și a altor obligații de plată ale clienților Societății corelative serviciilor prestate de aceasta.

Riscul de credit al Societății poate fi cuantificat în funcție de gradul de concentrare a clienților și de expunere într-o anumită industrie sau o anumită zonă geografică, factorii economici care pot influența capacitatea clienților de a efectua plățile regulat, nivelul de îndatorare al acestora, precum și cererea efectivă manifestată pe piață pentru produsele și serviciile sale. De asemenea, percepția asupra riscului de credit poate fi indirect influențată de prețurile autovehiculelor rulate, cererea pentru autovehiculele noi și cererea pentru autovehiculele rulate, precum și de calitatea autovehiculelor rulate ale Societății. Valoarea de revânzare a autovehiculelor recuperate s-ar putea să fie insuficientă pentru a acoperi pierderile survenite ca urmare a încetării anticipate a contractelor de leasing operațional. Totodată, nu poate exista nicio asigurare că penalitățile aplicate clienților în cazul încetării anticipate a unui contract de leasing vor fi suficiente pentru a acoperi pierderile reale rezultate din încetarea prematură a contractelor de leasing, în special în cazul în care ar crește semnificativ rata contractelor neperformante.

Deși Societatea gestionează riscul de credit în principal prin diversificarea liniilor de business, a clienților, a gradului de expunere per industrie/ zonă geografică și prin atenta monitorizare a fluxurilor financiare și a situației încasărilor și plăților, în cazul în care riscul de credit s-ar materializa pentru un număr semnificativ de clienți, în special din linia de business leasing operațional, activitatea, perspectivele, situația financiară și rezultatele operațiunilor Societății ar fi afectate în mod semnificativ.

Societatea activează într-o industrie competitivă și presiunile din partea concurenților ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra operațiunilor sale

Atât piața de leasing operațional pentru autovehicule, cât și cea a serviciilor de închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) sunt foarte competitive, în principal în ceea ce privește prețurile, atât în România cât și în celelalte state din Uniunea Europeană. Industria se caracterizează prin dominația furnizorilor de servicii care sunt afiliați unor producători de autovehicule sau unor instituții financiare și care se bucură, în consecință, de condiții favorabile la achiziționarea acestora, respectiv de termeni favorabili de finanțare. Ca urmare, există o concurență intensă pe această piață, care poate avea un efect negativ asupra marjelor care pot fi realizate și, în consecință, asupra rezultatelor operațiunilor Societății.

Unii dintre concurenții actuali și potențiali ai Societății pot avea mai multă experiență, un *brand* mai cunoscut, o bază mai mare de clienți sau resurse financiare, tehnice sau de marketing mai consistente decât Societatea. Acest lucru este valabil mai ales în cazul principalilor furnizori de leasing operațional și servicii de închiriere pe termen scurt din rândul grupurilor multinaționale cu care Societatea concurează deja, dar poate fi valabil și pentru alți participanți actuali sau potențiali pe piața de leasing și închirieri de autovehicule pe termen scurt.

Concurența crescută și acțiunile neprevăzute ale concurenților, inclusiv politicile agresive de prețuri, ar putea conduce la o presiune negativă asupra prețurilor serviciilor de leasing operațional și închiriere pe termen scurt și/ sau la o scădere a cotei de piață a Societății, aspecte care ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra activităților și perspectivelor Societății, afectând potențialul său de creștere, rezultatele activității și situația sa financiară.

Păstrarea și atragerea echipei de management și a altor angajați poate fi dificilă și poate determina creșteri semnificative ale cheltuielilor salariale, de natură a afecta profitabilitatea Societății

Capacitatea Societății de a-și menține competitivitatea pe piața de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt, precum și de a implementa strategia de afaceri depinde de activitatea unui număr relativ redus de persoane cu rol de conducere. Persoanele din managementul Societății sunt implicate în activitățile zilnice și, în același timp, trebuie să ia decizii strategice, să asigure implementarea acestora și să gestioneze și să supravegheze dezvoltarea Societății. Complexitatea operațională a activității Societății, precum și responsabilitățile conducerii Societății au crescut ca urmare a dezvoltării și expansiunii continue a activității sale, punând o sarcină semnificativă pe resursele relativ limitate ale echipei de conducere. Societatea va trebui să continue să își îmbunătățească sistemele operaționale și financiare pentru a ține sub control operațional dezvoltarea și expansiunea sistematică a activităților sale. Pierderea sau plecarea oricărui membru al echipei de conducere a Societății ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, perspectivelor, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății și este posibil ca Societatea să nu poată atrage și păstra persoane cu același nivel sau cu un nivel similar de experiență sau expertiză.

Succesul Societății depinde, de asemenea, de capacitatea sa de a atrage și de a păstra angajați calificați a căror identificare și recrutare pot fi dificile. În cazul în care nu reușește să atragă și să păstreze personal calificat corespunzător, acest lucru poate afecta competitivitatea Societății și ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor.

Pe de altă parte, în condițiile majorării semnificative a salariilor din România în ultimii ani și a deficitului de personal calificat în multe zone de pe piața forței de muncă, Societatea ar putea fi forțată să crească substanțial cheltuielile de personal, afectând performanța financiară pe termen mediu și lung.

Modificările legislației fiscale ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra rezultatelor operațiunilor Societății

Legile și reglementările fiscale din România pot face obiectul modificărilor, iar interpretarea și punerea în aplicare a legislației fiscale se pot modifica, de asemenea. De exemplu, după aderarea României la Uniunea Europeană, statul român a implementat succesiv diferite forme de taxare a autovehiculelor, cunoscute sub denumirea de taxă de poluare, taxă de primă înmatriculare sau timbru de mediu. Ca urmare a faptului că Curtea de Justiție a Uniunii Europene a considerat că fiecare dintre aceste taxe contravine dreptului Uniunii Europene, s-a generat o stare accentuată de imprevizibilitate cu privire la regimul fiscal al înmatriculărilor autovehiculelor.

Modificările frecvente ale legislației fiscale și interpretările contradictorii sau ambigue ale autorităților fiscale sunt dificil de prevăzut pentru Societate și, prin urmare, Societatea poate fi nepregătită pentru aceste modificări. Anii 2023 și 2024 în special au adus numeroase modificări în legislația fiscală din România, prin impunerea de taxe și impozite noi de natură să afecteze majoritatea sectoarelor economice, iar în contextul existenței unui risc de instabilitate politică (a se vedea riscul intitulat *Eventuala instabilitate politică ar putea avea efecte negative semnificative asupra activității Societății*), predictibilitatea politicii fiscale la nivelul României este relativ scăzută, acest aspect având potențialul de a afecta semnificativ întreg mediul de afaceri. În acest context, modificări semnificative ale impozitelor și taxelor aplicabile (inclusiv impunerea unei taxe de poluare, soluție dezbătută de autorități la nivel local, național și european), ar putea determina o creștere importantă a costurilor Societății sau a interpretării autorităților competente cu privire la aplicarea acestora, ar putea obliga Societatea să-și modifice strategia de afaceri, conducând la costuri suplimentare sau pierderi de venituri, care ar putea influența în mod semnificativ negativ activitatea Societății, rezultatele operațiunilor și situația sa financiară. Dacă urmare a materializării unui anumit risc fiscal, costurile fiscale asociate unor anumite tranzacții sunt mai mari decât se anticipa, acest aspect ar putea afecta profitabilitatea acelor tranzacții, ceea ce ar putea avea impact semnificativ asupra afacerii, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

În același timp, deficitul bugetar al României a crescut semnificativ în anul 2024, iar în cazul în care România nu reușește să realizeze o consolidare fiscală, impozitele și taxele directe și indirecte (TVA și accize) ar putea crește. Acest fapt ar putea avea un efect negativ asupra veniturilor persoanelor fizice și companiilor, inclusiv asupra Societății și clienților acesteia, ceea ce ar putea afecta bugetul clienților pentru serviciile Societății sau capacitatea acestora de a-și îndeplini obligațiile de plată față de Societate.

Toate aceste consecințe ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra fluxurilor de numerar, activității, perspectivelor, rezultatelor operațiunilor și situației financiare ale Societății.

Societatea ar putea să nu gestioneze cu succes planurile de creștere și expansiune a serviciilor sale

Strategia Societății prevede continuarea expansiunii activității sale, iar gestionarea acestei creșteri necesită resurse manageriale, financiare și operaționale semnificative. Rezultatele operaționale viitoare ale Societății depind în mod semnificativ de capacitatea acesteia de a continua implementarea, dezvoltarea și îmbunătățirea în timp util a sistemelor operaționale, financiare și de informații, de a implementa un control intern adecvat asupra raportării financiare și de a implementa controale privind dezvoltarea informațiilor și proceduri de dezvoltare și de a extinde, forma, motiva și gestiona persoanele cheie din conducere și forța de muncă.

Incapacitatea de a gestiona cu succes oricare dintre aceste aspecte sau alți factori pot conduce la majorarea costurilor, la scăderea calității serviciilor oferite, la scăderea vânzărilor și a profitabilității, ceea ce poate afecta în mod negativ semnificativ perspectivele, activitatea, situația financiară și rezultatele operațiunilor Societății.

Activitatea Societății poate fi influențată de o evoluție negativă a condițiilor epidemiologice

În contextul pandemiei globale cauzate de noul coronavirus (SARS-CoV-2) și de boala asociată (COVID-19) din perioada 2020-2023, domeniul de afaceri s-a confruntat cu întreruperi ale activității și o volatilitate crescută în piață și în economiile multor țări. În plus, în zona de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt (în limba engleză, *rent-a-car*), întreruperile au fost și mai puternic resimțite din cauza mobilității reduse generată de restricțiile severe impuse.

Aceste situații au solicitat intervenții serioase și costisitoare din partea statelor, în materie de gestionare la nivel global și local de către autorități și instituții, și împreună cu hazardul natural al populației, au generat un puternic impact negativ asupra condițiilor macroeconomice. Observăm astfel volatilitatea crescută a contextului economic la nivel global care este afectat în fața a diferite scenarii: pandemii, conflicte militare internaționale, calamități, dezastre naturale etc.

Astfel, în acest context, Societatea ar fi în mod special afectată din perspectiva liniei de activitate care privește serviciile de *rent-a-car*, având în vedere potențiale restricții de călătorie și mobilitate impuse de autorități sau scăderea sectorului de turism și călătorii. Asemenea restricții de mobilitate ar fi resimțite de Societate și reflectate în profitabilitatea acesteia.

O parte din activitatea Societății este sezonieră și poate fi afectată de evoluția turismului, precum și de politicile guvernamentale de sprijinire a sectorului pe termen mediu și lung

Activitatea Societății cu privire la închirierile pe termen scurt este mai intensă în timpul verii și al sărbătorilor de iarnă, dată fiind creșterea cererii, generată de o mobilitate sporită în timpul concediilor de vară și a sărbătorilor de iarnă. Prin urmare, Societatea se poate confrunta cu o variație semnificativă a veniturilor generate în funcție de evoluțiile sezoniere și/ sau climatice. Temperaturi extreme în cursul verii sau în luna decembrie, pe durata sărbătorilor de iarnă, sau întreruperi ale activității Societății în aceste perioade ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

Societatea are în administrare o infrastructură de 52 agenții la nivel național prin care urmărește să dețină și să dețină adecvat eventuala cerere în creștere de autovehicule pentru activitatea de închiriere pe termen scurt, din care o parte semnificativă este generată în scop turistic. Din această perspectivă, politicile guvernamentale de sprijinire a operatorilor din turism, având ca obiectiv principal creșterea numărului de turiști străini care să viziteze România, sunt de natură să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor și profitabilității Societății. Pe de altă parte, în situația unei înrăutățiri a condițiilor economice la nivel global, și în special în cadrul economiilor din Uniunea Europeană, precum și escaladarea unor conflicte militare internaționale în apropierea granițelor României și a altor state membre ale Uniunii Europene, Societatea ar urma să fie afectată prin reducerea activității sale de închiriere pe termen scurt, ca urmare a unei diminuări a fluxului de turiști străini care să viziteze România.

Închirierile pe termen scurt depind de dinamica industriei de transport aerian, iar perturbări în funcționarea acesteia ar putea afecta negativ activitatea Societății

Societatea obține venituri generate de închirierile pe termen scurt de către turiști, o parte dintre acestea fiind generate de activitatea din punctele de lucru situate pe aeroporturi, Societatea deținând în România birouri pe toate aeroporturile internaționale. Comportamentul de călătorie al persoanelor fizice, lipsa zborurilor, interdicțiile de deplasare, creșterea prețurilor biletelor de avion, reducerea numărului de rute interne și externe și/ sau a frecvenței acestora ar putea determina reducerea numărului de pasageri în aeroporturile din România, ceea ce ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra rezultatelor Societății din activitatea de închiriere pe termen scurt.

Dinamica zborurilor *low cost* are o influență majoră asupra dezvoltării pieței locale de turism, în special prin creșterea intensității traficului în aeroporturile secundare și regionale. Având în vedere că deține o rețea națională de agenții menită să poată capta cererea suplimentară din această zonă, activitatea Societății poate fi direct influențată de evoluția pieței de *low cost*.

De asemenea, industria de transport aerian ar putea fi serios afectată de evenimente perturbatoare la nivel mondial, precum conflicte militare internaționale, atentate teroriste sau accidente aviatice sau apariția unor noi pandemii, evenimente care au avut și în trecut un efect semnificativ asupra reducerii fluxurilor de călători. În cazul în care industria aviatică ar fi afectată de astfel de evenimente, activitatea Societății ar putea fi afectată în mod semnificativ.

Activitatea Societății este supusă riscului apariției unor competitori care să dezvolte noi modele de business în acord cu dezvoltările tehnologice, preferințele și comportamentul consumatorilor

Societatea trebuie să anticipeze și să reacționeze la schimbările tehnologice pentru a îmbunătăți gama de servicii existente și pentru a dezvolta noi produse, sisteme și software care să răspundă nevoilor în schimbare ale clienților săi. Spre exemplu, tehnologia în domeniul motoarelor se dezvoltă într-un ritm tot mai alert, astfel încât Societatea s-ar putea confrunta cu riscul de a opera un număr relativ mare de autovehicule uzate din punct de vedere moral (de exemplu, descurajarea utilizării motoarelor diesel corelată cu încurajarea utilizării mașinilor hibride și electrice sau a autovehiculelor parțial autonome sau chiar autonome).

Pentru sectorul transportului de persoane, dezvoltarea autovehiculelor autonome poate determina producătorii de autovehicule sau societățile de *ridesharing* să ofere noi soluții de mobilitate direct clienților, fără a mai apela la serviciile oferite de societățile de leasing sau de închiriere. Într-un asemenea caz, societățile de leasing

și închiriere ar putea concura direct cu producătorii de autovehicule, ceea ce ar putea conduce nu doar la pierderea unora dintre clienții Societății și la o scădere a veniturilor, ci și la dificultăți cu privire la achiziția de autovehicule de la acești producători. Acest aspect poate crește în mod semnificativ concurența în industria de leasing și ar putea duce la pierderea de clienți ai Societății și o scădere a veniturilor.

Totodată, dezvoltarea noilor tehnologii în sectoarele de *ridesharing* sau *peer-to-peer sharing* creează oportunități de intrare pe această piață pentru platforme specializate în servicii de mobilitate.

Deși acționarii principali ai Societății sunt implicați într-un proiect cu o societate de *ridesharing*, aceasta reprezintă doar o divizie a Grupului din care Societatea face parte, deci nu o linie de business a Societății, motiv pentru care putem considera că Societatea este absentă pe astfel de piețe și, prin urmare, lipsa de expunere la aceste noi modele de afaceri, ar reprezenta un risc pentru Societate, întrucât ar putea crește în mod semnificativ concurența în industria de leasing pentru autovehicule și ar putea duce la pierderea de clienți ai Societății și la o scădere a veniturilor.

Este posibil ca polițele de asigurare încheiate de Societate să nu fie adecvate pentru protejarea acestora împotriva tuturor pierderilor care ar putea să o afecteze

În cursul desfășurării normale a activității sale, Societatea încheie asigurări obligatorii de răspundere civilă auto (RCA) pentru un procent semnificativ al autovehiculelor deținute. Politica Societății este de a se asigura pentru riscul de daună totală o parte semnificativă a flotei (în proporție de aproximativ 37% în prezent), în timp ce pentru aproximativ 30% din flota auto sunt încheiate polițe CASCO cu franșiză de până la 1.000 EUR, iar aproximativ 33% din flotă nu are acoperire rezultând din încheierea de polițe CASCO. Totodată, Societatea nu are în prezent o asigurare pentru încetarea activității, pierderea personalului cheie de conducere sau pentru răspunderea profesională a administratorilor.

În cazul în care un eveniment semnificativ afectează activele Societății sau activitatea acesteia, Societatea ar putea suporta o pierdere considerabilă a bunurilor și perturbări majore în furnizarea serviciilor, pentru care nu va fi despăgubită. În plus, în funcție de gravitatea daunelor bunurilor, există posibilitatea ca Societatea să nu poată repara autovehiculele afectate în timp util sau să nu le mai poată repara deloc.

Orice asemenea pierderi sau cereri de despăgubiri pentru daune formulate de terțe părți pot avea, în mod cumulat, un efect negativ semnificativ asupra activității, perspectivelor, rezultatelor operațiunilor și situației financiare ale Societății.

Societatea este expusă riscurilor aferente utilizării sistemelor de tehnologie a informației (IT) în operațiunile sale

Eficiența activității Societății depinde într-o mare măsură de sistemele IT ale acesteia. Societatea utilizează sistemele IT pentru gestionarea efectivă a operațiunilor sale. Activitatea de închiriere pe termen scurt a Societății se bazează, în general, pe mediul online, ceea ce implică o expunere a Societății la riscurile publicării neautorizate sau neintenționate a datelor din cauze precum pirateria, atacuri cibernetice și defecte generale ale sistemelor IT.

Probleme IT neanticipate, defecte de sistem, malware, utilizare neadecvată intenționată/ neintenționată a rețelelor Societății sau alte defecte pot conduce la incapacitatea de păstrare și protejare a datelor (inclusiv cele referitoare la clienții Societății) în conformitate cu cerințele și reglementările aplicabile și pot afecta calitatea serviciilor Societății, pot compromite confidențialitatea datelor acestuia (inclusiv cele referitoare la clienții Societății) sau pot determina încetarea serviciilor, ceea ce poate conduce la amenzi și alte penalități. În măsura în care orice defecte ale sistemelor IT ale Societății compromit capacitatea acestuia de a răspunde nevoilor clienților, acest lucru poate conduce la pierderea acestora.

Riscurile de securitate a informațiilor au crescut în general în ultimii ani din cauza proliferării noilor tehnologii și a unor activități din ce în ce mai sofisticate ale autorilor atacurilor cibernetice. Având în vedere că amenințările cibernetice continuă să se dezvolte, Societatea alocă resurse suplimentare pentru a continua îmbunătățirea măsurilor de securitate a informațiilor și pentru a putea investiga și remedia prompt orice

vulnerabilități ale securității informațiilor. O defecțiune sau o breșă a sistemelor de informații ale Societății ca urmare a atacurilor cibernetice sau a breșelor de securitate a informațiilor ar putea perturba activitatea Societății, ar putea determina dezvăluirea sau utilizarea necorespunzătoare a informațiilor confidențiale sau patrimoniale, daune ale reputației Societății, creșterea costurilor acesteia sau ar putea determina alte pierderi. Materializarea oricăror deficiențe de mai sus ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

Încălări ale legislației privind protecția consumatorului ar putea afecta semnificativ activitatea Societății

Având în vedere faptul că Societatea, în special în cadrul liniei sale de business aferente închirierilor pe termen scurt (*rent-a-car*) intră în contact cu clienți care au calitatea de consumatori (persoane fizice), orice încălcare a regulilor privind transparența prețului sau privind politicile de preț nediscriminatorii, existența unor termeni contractuali necomerciali sau publicitatea înșelătoare pot afecta reputația Societății, cât și activitatea acesteia în termeni de logistică și costuri, din perspectiva legislației privind protecția consumatorului. Toate acestea pot avea efecte negative asupra condițiilor financiare și a rezultatelor din operațiuni ale Societății.

Datele cu caracter personal (inclusiv cele referitoare la clienții Societății) reprezintă o parte importantă a activității curente a Societății și dezvăluirea acestor informații ar putea încălca legile și reglementările aplicabile sau termenii contractuali cu partenerii Societății

Societatea colectează, stochează și utilizează, în cadrul operațiunilor sale, date cu caracter comercial sau personal referitoare la clienți și angajați, care s-ar putea afla sub protecție contractuală sau legală. Deși Societatea aplică măsuri de prevenire în vederea protejării datelor clienților și angajaților în conformitate cu cerințele legale privind viața privată, posibile scurgeri de informații, încălcări sau alte nerespectări ale legislației pot avea loc în viitor sau este posibil să se fi produs deja. Societatea lucrează, de asemenea, cu furnizori de servicii și anumite societăți de software care pot constitui, de asemenea, un risc pentru Societate în ceea ce privește respectarea de către aceștia a legislației relevante și a tuturor obligațiilor privind protecția datelor impuse acestora sau asumate de aceștia în contractele relevante încheiate cu Societatea.

În cazul în care se produc orice încălcări ale legislației privind protecția datelor, acestea pot determina aplicarea unor amenzi, cereri de despăgubire, urmărirea penală a angajaților și directorilor, daune ale reputației și perturbarea clienților, cu un posibil efect negativ semnificativ asupra activității, perspectivelor, rezultatelor operațiunilor și situației financiare ale Societății. În special, potrivit actualului regim de protecție a datelor cu caracter personal, care a intrat în vigoare în Uniunea Europeană la 25 mai 2018, amenziile pentru încălcarea reglementărilor privind protecția datelor sunt semnificative, cu niveluri de până la valoarea mai mare dintre 4% din cifra de afaceri anuală la nivel mondial și 20 de milioane de EUR (și anume, pentru încălcarea cerințelor privind transferurile internaționale sau principiile de bază pentru prelucrare, cum ar fi obligațiile de informare sau asigurarea consimțământului pentru prelucrarea datelor).

Intervențiile asupra politicilor publice în domeniul mediului și transportului ar putea afecta operațiunile Societății

Societatea achiziționează anual un număr semnificativ de autovehicule raportat la flota aflată în exploatare în vederea desfășurării activităților de leasing operațional și închiriere pe termen scurt, reprezentând peste 2% din numărul total de autovehicule noi înmatriculate în România în 2023. Totodată, Societatea s-a angajat în Strategia de Sustenabilitate la creșterea progresivă a numărului de autovehicule cu emisii scăzute de carbon în vederea atingerii obiectivelor sale de sustenabilitate. Cu toate acestea, implementarea unor noi politici publice în România sau în Uniunea Europeană, precum reducerea sau interzicerea comercializării autovehiculelor cu motorizare diesel sau impunerea unor cote obligatorii cu privire la achiziția unui anumit tip de autovehicul, cu scopul de a reduce impactul schimbărilor climatice, ar putea determina o creștere semnificativă a cheltuielilor de capital ale Societății cu aceste achiziții. Orice creștere semnificativă a acestor investiții ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra rezultatelor Societății și asupra situației sale financiare.

Totodată, în cazul în care se implementează astfel de politici publice, prețul autovehiculelor convenționale s-ar putea reduce. Societatea vinde sistematic mașini rulate, iar veniturile din vânzarea mașinilor *second-hand* au reprezentat 22% din totalul veniturilor operaționale ale Societății raportate în 2023. Astfel, orice scădere

semnificativă a prețului autovehiculelor ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare și rezultatelor operațiunilor Societății.

Schimbările în legislația asigurărilor autovehiculelor ar putea impacta negativ activitatea de închirieri pe termen scurt

În urma schimbărilor survenite în 2017 în legislația din domeniul asigurărilor civile auto (RCA), asiguratul are dreptul de a beneficia de un autovehicul pe întreaga durată de timp cât autovehiculul avariat este indisponibil, contravaloarea acestui serviciu urmând să fie suportată de societatea de asigurare. Societatea este bine poziționată și are în vedere derularea unei strategii de poziționare adecvată pe această linie de activitate, astfel încât să devină unul dintre furnizorii principali de autovehicule pe piață relativ nouă de înlocuire a autovehiculelor care fac obiectul daunelor asigurate prin asigurarea RCA. Cu toate acestea, activitatea Societății ar putea fi afectată, în viitor, în cazul în care legislația din domeniul asigurărilor auto ar face obiectul unor schimbări de natură a condiționa disponibilitatea serviciului de înlocuire de îndeplinirea unor anumite condiții exprese. În măsura în care asemenea condiționări ar stabili sau ar avea ca efect o restrângere a sferei situațiilor (inclusiv prin restrângerea duratei) în care asiguratul este îndreptățit să beneficieze de autovehiculul de schimb din partea societății de asigurare, aceasta ar putea conduce la o scădere a volumului serviciilor oferite de Societate pe o asemenea piață și implicit la o scădere a veniturilor care ar putea fi realizate de Societate din această linie de activitate.

Activitatea Societății este dependentă de activitatea producătorilor și distribuitorilor de autovehicule

Societatea achiziționează autovehiculele de la un număr de peste 50 de producători și distribuitori de autovehicule. Activitatea Societății este dependentă de furnizarea de modele populare de autovehicule, produse de înaltă calitate, într-un număr suficient pentru menținerea operațiunilor și de achiziționarea acestora în condiții atractive. Pentru o parte din autovehiculele utilizate în activitatea de închiriere pe termen scurt, Societatea încheie acorduri de închiriere în baza unor contracte de leasing operațional încheiate cu producătorii și/ sau dealerii auto cu privire la răscumpărarea autovehiculelor după o perioadă de 6 luni de utilizare.

Nu există nicio asigurare că Societatea va reuși să mențină o relație de lungă durată cu acești producători și distribuitori care să ofere certitudine cu privire la achizițiile viitoare de autovehicule ale Societății. În cazul în care relația Societății cu acești producători și distribuitori se deteriorează sau dacă aceștia intră în insolvență sau faliment, este posibil ca Societatea să aibă dificultăți în a înlocui acești producători și distribuitori cu alți furnizori care să livreze autovehiculele necesare pentru activitatea Societății în aceleași condiții favorabile, iar într-un astfel de caz activitatea și rezultatele Societății ar fi afectate.

Angajamentele de răscumpărare conferă o flexibilitate crescută în ceea ce privește ajustarea mărimii flotei auto, astfel încât Societatea să poată răspunde la fluctuațiile sezoniere sau să reacționeze prompt în cazul deteriorării condițiilor economice. Nu există nicio garanție că Societatea va continua să obțină autovehicule în termeni și condiții competitive sau în baza unor acorduri de răscumpărare pe care aceasta se bazează. În cazul în care autovehiculele utilizate nu sunt acoperite parțial de programe de răscumpărare, Societatea poate fi expusă într-o măsură mai mare riscului de a nu putea valorifica autovehiculele rulate pe piața *second-hand* de revânzare a autovehiculelor.

Cererile producătorilor de retragere a autovehiculelor de pe piață, determinate de temeri cu privire la siguranța acestora, ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității Societății

Autovehiculele Societății ar putea fi supuse unor retrageri de pe piață pentru motive de siguranță, la solicitarea producătorilor. În anumite circumstanțe, aceste cereri de retragere ar putea pune Societatea în poziția de a solicita returnarea autovehiculelor date în leasing sau de a refuza re-inchirierea autovehiculelor retrase pentru o anumită perioadă de timp. În cazul în care un număr mare de autovehicule face obiectul unor asemenea retrageri simultan sau în cazul în care piesele de schimb necesare remedierii defectelor identificate de producători nu sunt furnizate la timp, s-ar putea ca Societatea să nu poată re-inchiria autovehiculele retrase pentru o perioadă îndelungată de timp. Pe de altă parte, Societatea poate fi răspunzătoare față de cumpărătorii autovehiculelor rulate vândute de Societate și care au fost identificate de producători ca având anumite defecțiuni.

În funcție de gravitatea cererilor de retragere, valoarea reziduală a autovehiculelor Societății s-ar putea reduce, iar reputația generală a Societății ar putea fi afectată, ceea ce ar putea avea un impact negativ asupra operațiunilor și rezultatelor financiare ale Societății.

Activele Societății pot face obiectul unor cereri de rechiziții

Legislația română prevede posibilitatea rechiziționării autovehiculelor de către autoritățile publice competente la declararea mobilizării parțiale sau totale a forțelor armate ori a stării de război, la instituirea stării de asediu sau de urgență, atât pentru prevenirea, localizarea, înlăturarea urmărilor unor dezastre, cât și pe timpul acestor situații. Cu toate că legislația existentă prevede obligația acordării unor despăgubiri în aceste cazuri, nu există nicio certitudine că acestea vor reprezenta echivalentul valorii de piață depline a respectivului autovehicul și nici că acestea vor acoperi eventualele prejudicii suferite ca urmare a perturbării activității Societății.

Puțin probabilă, rechiziționarea autovehiculelor deținute de Societate, fără acordarea unor despăgubiri adecvate, ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, situației financiare, perspectivei și rezultatelor operaționale ale Societății, în funcție de numărul de autovehicule rechiziționate și durata acestei rechiziționări.

Societatea poate fi expusă riscului valutar

Emitentul raportează rezultatele sale financiare în RON. În principiu, având în vedere că (i) tarifele aferente serviciilor de leasing operațional și rent-a-car sunt denominate în EUR, iar în moneda europeană sunt exprimate și marea majoritate a datoriilor financiare și (ii) volatilitatea cursului RON/EUR a fost relativ redusă în ultimele exerciții financiare, așteptarea este în principiu în sensul în care dinamica cursului RON/EUR pe piața valutară nu ar trebui să inducă un nivel al cheltuielilor cu dobânzile care să afecteze direct în mod negativ valoarea indicatorilor financiari asumați de Societate. Cu toate acestea, nu poate exista nicio garanție în sensul în care acest trend se va păstra în parametrii similari, în special având în vedere contextul macroeconomic și geopolitic regional. Orice variații semnificative ale cursului de schimb valutar pentru valutele care sunt sau pot deveni relevante pentru afacerile Emitentului pot avea un impact semnificativ asupra performanței financiare și a afacerii în general.

Riscuri aferente jurisdicțiilor în care operează Societatea

Infrastructura deficitară și de slabă calitate din România limitează investițiile

Infrastructura din România, în special în ceea ce privește sistemul de transport rutier, este subdezvoltată în comparație cu Europa de Vest. În prezent, România are în plan demararea de diverse proiecte pentru îmbunătățirea infrastructurii, fiind propuse și încercate diverse planuri de finanțare pentru a continua această dezvoltare a infrastructurii, inclusiv utilizarea de parteneriate public-private și a finanțării prin fonduri dedicate de la Uniunea Europeană. Cu toate acestea, nu există garanții că proiectele de infrastructură vor fi finanțate și/sau construite cu succes.

În cazul în care calitatea infrastructurii de transport din România nu se va îmbunătăți sau, din orice motive, s-ar înrăutăți, cererea pentru închirierea de autovehicule s-ar putea să nu crească potrivit estimărilor Societății, respectiv s-ar putea să scadă semnificativ. De asemenea, întârzierile în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport rutier vor avea drept consecință menținerea unui nivel al cheltuielilor cu piesele de schimb și mentenanța parcului auto mai ridicat decât în cazul în care s-ar înregistra o îmbunătățire a acestui element structural de competitivitate pentru economia locală.

Riscurile asociate investițiilor în România sunt percepute ca fiind mai mari decât riscurile aferente expunerii pe piețele mai dezvoltate

O investiție într-o țară precum România, care a aderat la UE în 2007, dar care este în continuare o piață în curs de dezvoltare, se supune unor riscuri mai mari decât o investiție efectuată într-o țară cu o economie mai dezvoltată și sisteme politice și juridice mai dezvoltate. Deși s-au înregistrat progrese structurale în economie, precum și în funcționarea sistemului juridic din România, infrastructura juridică și cadrul de reglementare sunt

încă în proces de dezvoltare și de aliniere la cele mai bune practici din Uniunea Europeană. De asemenea, investitorii percep mai ridicate riscurile unei instabilități la nivelul vieții politice în România decât în țări din Europa Occidentală.

Astfel, o investiție în România implică riscuri care nu sunt asociate în mod obișnuit investițiilor efectuate pe piețe așa-zis mature. Prin urmare, investitorii trebuie să manifeste o atenție specială în evaluarea riscurilor implicate și trebuie să decidă dacă este adecvată o investiție într-o societate locală, având în vedere posibilitatea materializării unor astfel de riscuri. În general, investițiile în țările în curs de dezvoltare, cum este și România, sunt realizate cu precădere de către investitorii sofisticăți care pot înțelege în contextul adecvat semnificația riscurilor implicate.

În plus, reacțiile investitorilor internaționali față de evenimente care au loc într-o anumită țară, demonstrează câteodată un efect de „contagiune”, prin care o întreagă regiune sau clasă de instrumente financiare poate fi tratată „în bloc” de investitorii internaționali. Prin urmare, investițiile în Societate pot fi afectate de evoluțiile economice sau financiare negative din alte țări.

Corupția și spălarea banilor pot afecta negativ situația economică și socială din România

Corupția reprezintă unul dintre principalele riscuri cu care se confruntă societățile care desfășoară operațiuni în România. Rapoartele organizațiilor internaționale și ale mass-media locală și internațională continuă să avertizeze cu privire la nivelul înalt al corupției din România. De exemplu, Indicele percepției corupției 2023 elaborat de Transparency International, care evaluează datele privind corupția din mai multe țări la nivel mondial și le clasifică de la 1 (foarte curat) la 180 (foarte corupt), a clasat România pe locul 63, clasarea fiind relativ constantă față de anii precedenți, cu doar câteva poziții mai jos față de clasarea pe locul 69 din 2020.

Au existat informații conform cărora corupția afectează anumite autorități publice, iar acest lucru poate fi relevant pentru activitățile Societății, în special prin prisma relației de colaborare existente între Societate și societățile deținute de stat sau autoritățile locale care administrează aeroporturile din România. Deși este dificil să se prevadă potențialul impact concret al unor acte de corupție asupra operațiunilor Societății, acestea pot încetini, printre altele, procesul de obținere a avizelor de reglementare și a autorizațiilor necesare pentru desfășurarea activității. Prin urmare, potențiale acte de corupție ar putea avea un efect negativ semnificativ asupra activității, perspectivelor, rezultatelor operațiunilor și situației financiare ale Societății și asupra prețului de tranzacționare a Obligațiunilor.

Veniturile Societății pot fi afectate de evoluțiile adverse din industria auto la nivelul Uniunii Europene

Evoluțiile generale din industria auto pot avea un impact asupra rezultatelor financiare ale Societății datorită efectelor potențiale ale acestora asupra termenilor și condițiilor (inclusiv nivelurile de preț) pentru achiziție, service și eventual revânzarea de vehicule, ceea ce, la rândul său, ar putea afecta cererea și prețurile pentru serviciile oferite de Societate. Astfel, ar putea fi influențate atât prețurile de cumpărare ale vehiculelor, cât și prețurile de revânzare ale vehiculelor uzate.

Societatea este, de asemenea, afectată de evoluțiile în tendințele auto și de schimbările tehnologice, care sunt supuse unei varietăți de factori pe care Societatea nu îi poate controla. Acestea includ, de exemplu, evoluția prețurilor petrolului, prețurile și infrastructura energiei regenerabile, extinderea infrastructurii de transport public, disponibilitatea de modele populare de vehicule electrice, tehnologii noi precum software-ul de conducere autonomă, politici urbane care pot afecta nivelul utilizării mașinilor, precum și alte măsuri de reglementare destinate adresării problemei schimbărilor climatice, poluarea sau alte efecte negative ale transportului în masă și dezvoltarea alternativelor la mijloacele clasice de transport în orașe (biciclete, scutere etc.). Evoluțiile negative ale acestor factori pot afecta utilizarea vehiculelor în general și, prin urmare, activitatea Societății.

În special, Societatea este supusă riscurilor legate de îngrijorarea tot mai mare în legătură cu schimbările climatice și nivelurile de poluare, împreună cu evoluția reglementărilor de mediu. Cerințe legale referitoare la protecția mediului sunt din ce în ce mai preponderente în Uniunea Europeană (UE) și mai multe politici de mediu au fost adoptate la nivel european și internațional cu scopul de a încuraja tranziția spre un transport

durabil și electric. Ca răspuns la astfel de modificări ale reglementărilor, Societatea urmărește în mod continuu transformarea structurii parcului auto pentru a include o proporție din ce în ce mai mare de mașini hybrid sau electrice.

Nu în ultimul rând, dacă prețurile petrolului vor crește în continuare, modelele de călătorie ale automobilelor ar putea fi afectate negativ în moduri multiple. Creșteri suplimentare semnificative ale prețurilor la combustibil ar putea descuraja în mod semnificativ clienții să utilizeze vehicule închiriate și acest lucru ar putea avea un efect negativ asupra cererii pentru vehiculele închiriate oferite de Societate.

Riscuri legate de mediu și climatice cu potențial impact reputațional și financiar

Societatea ar putea fi afectată de politicile publice legate de mediu și sustenabilitate în general. Deși preocupările de sustenabilitate și performanțele aferente au constituit un fundament puternic pentru o implementare rapidă a unui proces de gestionare corectă a riscurilor climatice este posibil ca alinierea Societății la reguli și standarde internaționale să conducă la costuri suplimentare pentru Societate, sau chiar la riscuri reputaționale în măsura în care Societatea nu se adaptează acestora, care pot afecta negativ performanța financiară a Societății.

Riscuri referitoare la Obligațiuni

Riscuri generale

Atingerea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate va presupune ca Societatea să dispună de resurse semnificative în timp ce nerealizarea unor astfel de obiective ar duce la creșterea plăților dobânzilor și ar putea expune Societatea la riscuri reputaționale

În conformitate cu documentul cadru privind obiectivele de sustenabilitate din 2024 (actualizat față de versiunea publicată în 2021), publicat pe website-ul Societății (www.autonom.ro/sustenabilitate) („Documentul Cadru privind Obiectivele de Sustenabilitate”), Societatea și-a reconfirmat angajamentele în atingerea unor obiective de performanță în sustenabilitate și le-a extins la doi indicatori cheie de performanță. Astfel, Societatea și-a propus ca obiective pe termen lung să reducă emisiile medii de CO₂ ale flotei de autoturisme (reprezentând 85% din întreaga flotă), calculate la g/km cu 55% până la finalul anului 2030 și să promoveze egalitatea de gen prin creșterea procentului reprezentării feminine la nivel de management al Societății la 46% până la finalul anului 2030. Indicatorul cheie de performanță selectat pentru monitorizarea emisiilor de carbon la nivel de flotă operațională de autoturisme, aliniat cu reglementările Europene în domeniul transportului, este media emisiilor acestei flote, calculată în gCO₂/km conform standardului WLTP. Pentru acest indicator Societatea a setat o țintă pe termen lung de 62 gCO₂/km pentru flota de autoturisme, ce va trebui atinsă până la finalul anului 2030. Indicatorul cheie de performanță selectat pentru monitorizarea reprezentării feminine la nivel de management, aliniat cu reglementările Europene în domeniul egalității de gen, este ponderea femeilor la nivel de management al Societății. Pentru acest indicator Societatea a setat o țintă pe termen lung și anume 46% dintre pozițiile de management să fie ocupate de femei, ce va trebui atinsă până la finalul anului 2030. Atingerea acestor obiective pe termen lung au fost declinate în ținte intermediare, care pentru finalul anului 2028 (care reprezintă și Data de Observare 2028, astfel cum este definită în secțiunea *Termenii & Condițiile Obligațiunilor*) sunt reprezentate de reducerea cu 30% a emisiilor până la un nivel de 96 gCO₂/Km, respectiv atingerea unui prag de 43% pondere a reprezentării feminine în conducerea Societății.

În cazul în care Societatea nu îndeplinește obiectivele de performanță în sustenabilitate stabilite pentru finalul anului 2028 în raport cu indicatorii cheie de performanță prestabiliți în Documentul Cadru privind Obiectivele de Sustenabilitate, sau nu pune la dispoziția investitorilor raportul de verificare anual aferent anului 2028 ce ar trebui să fie emis în termen de maxim 4 luni de la încheierea datei de observare, respectiv 31 decembrie 2028, dar nu mai târziu de 30 aprilie 2029, aceasta nu numai că ar conduce la o creștere a ratei dobânzii Obligațiunilor cu valoarea menționată în *Mecanismul de ajustare de tip step-up prevăzute în secțiunea Termenii & Condițiile Obligațiunilor*, implicit la creșterea costurilor pentru Societate, dar ar putea afecta și reputația Emitentului și în consecință ar putea avea un efect negativ asupra valorii de piață a Obligațiunilor admise la tranzacționare emise de Societate, dar și asupra activității Societății în general.

În plus, neîndeplinirea indicatorilor cheie de performanță în raport cu obiectivele de performanță în sustenabilitate sau a altor obligații asumate în legătură cu aceștia asumate în cadrul emisiunii anterioare ce prezintă un mecanism de ajustare de tip *step-up*, poate conduce la creșterea costurilor Societății ca efect al creșterii ratei dobânzii în cadrul acelei emisiuni.

Există riscuri cu privire la valoarea de piață a Obligațiunilor

În iunie 2024, agenția de rating Fitch a reconfirmat pentru Societate un rating implicit pe termen lung de B+ (perspectivă pozitivă) și un rating al datoriilor negarantate de B. Anterior, în august 2023 Societății i-a fost atribuit un rating implicit pe termen lung de B+ (cu perspectivă pozitivă, de la stabilă) și un rating al datoriilor negarantate de B. Orice schimbare negativă a unui astfel de rating de credit ar putea afecta negativ prețul de tranzacționare al Obligațiunilor și, prin urmare, investitorii își pot pierde o parte din investiție.

Valoarea de piață a Obligațiunilor poate fi afectată, de asemenea, de bonitatea Societății, precum și de o serie de factori suplimentari, inclusiv de fluctuațiile ratei dobânzii de piață și ale randamentului Obligațiunilor, precum și de timpul rămas până la Data Scadenței Obligațiunilor. Valoarea Obligațiunilor depinde de o serie de factori care includ evenimente economice, financiare și politice care au loc în România sau în altă parte din lume (cum ar fi, în special, efectul pandemiei COVID-19 asupra economiei globale sau efectele conflictelor militare internaționale), inclusiv factori care afectează piețele de capital în general și piața pe care se tranzacționează Obligațiunile. Prețul la care un deținător de Obligațiuni va putea să vândă Obligațiunile înainte de scadență poate fi redus față de prețul de emisiune sau prețul de cumpărare plătit de respectivul cumpărător, reducere care ar putea fi substanțială.

Inflația poate reduce valoarea viitoarelor plăți ale principalului și ale dobânzilor

Valoarea viitoarelor plăți de principal și dobânzi ar putea să se reducă ca urmare a inflației, întrucât rata reală a dobânzii Obligațiunilor se va reduce odată cu creșterea ratei inflației și poate deveni negativă dacă rata inflației depășește valoarea nominală a ratei dobânzii.

Este posibil ca Obligațiunile să nu poată fi tranzacționate în mod activ

La data admiterii la tranzacționare a acestora, este posibil ca Obligațiunile să nu aibă o piață de tranzacționare lichidă și, de asemenea, este posibil ca o asemenea piață să nu se dezvolte niciodată în mod semnificativ. Prin urmare, este posibil ca deținătorii de Obligațiuni să nu reușească să vândă Obligațiunile cu ușurință sau la prețuri care să le asigure un randament comparabil cu cel obținut în cazul unor investiții similare care au dezvoltat o piață secundară. Piața românească a Obligațiunilor este relativ redusă în comparație cu alte piețe din țările europene, iar numărul emisiunilor de obligațiuni corporative ale societăților românești este redus. Nu există nicio garanție că Obligațiunile, chiar dacă se așteaptă să fie admise la tranzacționare pe piața reglementată administrată de BVB, vor fi tranzacționate în mod activ iar situația contrară ar fi de natură să determine o creștere a volatilității prețului și/ sau să aibă un impact nefavorabil asupra prețului Obligațiunilor.

De asemenea, potrivit reglementărilor stabilite prin Codul Depozitarului Central S.A. în ceea ce privește obligațiunile denumite în EUR, investitorii vor putea dobândi și tranzacționa Obligațiuni doar prin intermediul unor participanți la sistemul Depozitarului Central, autorizați în vederea accesării platformei tehnice TARGET2-Securities.

Obligațiunile sunt subordonate majorității pasivelor Societății

Obligațiunile sunt negarantate. În cazul falimentului Societății, creanțele cu privire la Obligațiuni vor avea un rang inferior, următoarele creanțe urmând a fi plătite cu prioritate, conform legislației în vigoare la data Prospectului:

- (a) taxe, timbre și cheltuieli legate de vânzarea bunurilor, inclusiv cheltuielile necesare pentru conservarea și administrarea acestor bunuri;
- (b) cheltuielile avansate de creditorii garantați în cadrul procedurii executării silite;
- (c) creanțele furnizorilor de utilități născute ulterior deschiderii procedurii de insolvență;

- (d) onorariul administratorului judiciar ori al lichidatorului judiciar, inclusiv al administratorului judiciar provizoriu ori al lichidatorului judiciar provizoriu;
- (e) onorariul datorat persoanelor de specialitate desemnate de administratorul judiciar, precum avocați, experți contabili, evaluatori sau alți specialiști;
- (f) creanțele garantate ale creditorilor născute în timpul procedurii de insolvență;
- (g) creanțele garantate ale creditorilor născute înainte de deschiderea procedurii de insolvență și anumite creanțe provenind din contractele de leasing;
- (h) creanțele provenind din finanțări acordate în perioada de observație;
- (i) creanțele izvorâte din raporturi de muncă;
- (j) creanțele rezultând din continuarea activității Societății după deschiderea procedurii, cele datorate contractanților ale căror contracte în derulare au fost denunțate în cursul procedurii insolvenței și cele datorate terților dobânditori de bună-credință sau subdobânditorilor care restituie averii Societății bunurile ori contravaloarea acestora;
- (k) creanțele bugetare;
- (l) creanțele reprezentând sumele datorate de către Societate unor terți, în baza unor obligații de întreținere, alocații pentru minori sau de plată a unor sume periodice destinate asigurării mijloacelor de existență.



Astfel, dacă în caz de faliment al Societății, activele Societății nu sunt suficiente pentru a permite Societății să ramburseze integral creanțele creditorilor cu rang prioritar Obligațiunilor, deținătorii de Obligațiuni își vor pierde întreaga investiție în Obligațiuni. Totodată, Obligațiunile vor avea același rang (i) cu creanțele reprezentând credite bancare, (ii) cu cheltuielile și dobânzile aferente, (iii) cele rezultate din livrări de produse, prestări de servicii sau alte lucrări, (iv) din chirii, precum și (v) cu anumite creanțe provenind din contractele de leasing. Prin urmare, în cazul în care fondurile Societății sunt suficiente pentru a plăti în întregime creanțele creditorilor cu rang prioritar Obligațiunilor, dar insuficiente pentru a-i permite să plătească creanțele pentru obligațiile ce îi revin în legătură cu Obligațiunile și toate celelalte creanțe care au același rang cu Obligațiunile, deținătorii de Obligațiuni vor pierde o parte (care poate fi cvasitotalitatea) din investiția lor în Obligațiuni.

Pe de altă parte, având în vedere că majoritatea datoriilor financiare ale Societății sunt garantate, iar Obligațiunile sunt negarantate, există riscul ca, în cazul executării silite a unor bunuri ale Societății, bunurile rămase să fie insuficiente pentru îndeplinirea deținătorilor de Obligațiuni. Într-un astfel de caz, aceștia s-ar putea să nu obțină decât o parte din investiția lor în Obligațiuni sau să piardă în întregime această investiție.

Obligațiunile pot fi suspendate sau retrase de la tranzacționare la Bursa de Valori București

ASF este autorizată să suspende de la tranzacționare Obligațiunile sau să solicite operatorului pieței reglementate să le suspende de la tranzacționare dacă situația Societății este de asemenea natură încât continuarea tranzacționării ar afecta interesele investitorilor.

BVB poate să suspende tranzacționarea valorilor mobiliare care nu îndeplinesc cerințele pieței reglementate, în afara cazurilor în care o astfel de suspendare sau retragere ar putea afecta în mod semnificativ interesele investitorilor sau ar putea compromite funcționarea ordonată a pieței. Operatorul unei piețe reglementate are, de asemenea, dreptul de a suspenda obligațiuni de la tranzacționare în alte circumstanțe, în conformitate cu reglementările sale. Orice suspendare ar putea afecta termenii de tranzacționare a Obligațiunilor.

De asemenea, în cazul în care Societatea nu îndeplinește anumite cerințe sau obligații potrivit legilor și reglementărilor aplicabile societăților ale căror obligațiuni sunt admise la tranzacționare la BVB sau în alte situații motivate, Obligațiunile pot fi retrase de la tranzacționare la BVB. Nu poate exista nicio asigurare că asemenea evenimente nu vor avea loc în legătură cu Obligațiunile. În cazul în care se materializează, toate aceste riscuri ar avea un efect negativ semnificativ asupra prețului Obligațiunilor și asupra capacității investitorilor de a-și vinde Obligațiunile pe BVB.

Legislația fiscală din România s-ar putea aplica Deținătorilor de Obligațiuni

Potențialii investitori în Obligațiuni pot fi obligați să plătească impozite sau taxe în conformitate cu legile din România. Potențialii investitori ar trebui să se consulte cu consultanții lor cu privire la consecințele fiscale ale achiziției, deținerii, tranzacționării și răscumpărării Obligațiunilor.

Transferul Obligațiunilor va fi supus anumitor restricții

Societatea nu a acceptat să înregistreze și nu intenționează să înregistreze Obligațiunile în conformitate cu Legea privind valorile mobiliare din Statele Unite ale Americii sau cu orice alte legi privind valorile mobiliare ale oricărui stat sau ale oricărei altă jurisdicții a Statelor Unite ale Americii. Deținătorii de Obligațiuni nu pot oferi spre vânzare Obligațiunile, cu excepția situației în care o asemenea ofertă este desfășurată în temeiul unei excepții prevăzute de Legea privind valorile mobiliare din Statele Unite ale Americii sau în cadrul unei tranzacții care nu face obiectul cerințelor de înregistrare prevăzute de Legea privind valorile mobiliare din Statele Unite ale Americii și de legile privind valorile mobiliare aplicabile în orice stat sau jurisdicție a Statelor Unite ale Americii.

În plus, Societatea nu a înregistrat și nu intenționează să înregistreze Obligațiunile în conformitate cu legile privind valorile mobiliare ale unei alte țări decât România. Potențialii investitori în Obligațiuni ar trebui să citească secțiunea cu titlul „Notă către investitori” pentru informații suplimentare despre aceste restricții privind transferul. Este obligația investitorilor în Obligațiuni de a se asigura că subscrierea lor sau ofertele ulterioare, vânzările sau transferurile ulterioare ale Obligațiunilor în orice țară, alta decât România, respectă toate legile privind valorile mobiliare aplicabile în respectivele jurisdicții.

Acordarea unor ratinguri de credit sau analizele unor analiști financiari ar putea afecta prețul Obligațiunilor

Una sau mai multe agenții independente de rating de credit pot acorda ratinguri de credit Obligațiunilor. Este posibil ca aceste ratinguri să nu reflecte potențialul impact al tuturor riscurilor cu privire la structura, piață, factorii de risc suplimentari menționați mai sus și alți factori care pot afecta valoarea Obligațiunilor. Un rating de credit nu constituie o recomandare de cumpărare, de vânzare sau de deținere de valori mobiliare și poate fi modificat sau retras în orice moment de către agenția de rating.

Piața de tranzacționare a Obligațiunilor este influențată de studiile și rapoartele privind Societatea sau activitatea acesteia, publicate de analiștii din industrie sau analiștii din domeniul valorilor mobiliare. În cazul în care unul sau mai mulți analiști retrogradează Obligațiunile, atunci este posibil ca prețul de piață al acestora să scadă. În cazul în care unul sau mai mulți analiști încetează să urmărească activitatea Societății sau să publice rapoarte periodice cu privire la aceasta, Societatea riscă să-și piardă vizibilitatea pe piețele financiare, ceea ce ar putea duce la scăderea prețului Obligațiunilor sau a volumului de tranzacționare.

Există riscul ca Societatea să nu realizeze cu succes procesul de admitere la tranzacționare a Obligațiunilor pe piață reglementată administrată de BVB

Admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe piață reglementată a BVB este supusă anumitor cerințe. Deși Societatea va iniția demersurile pentru admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor în baza acestui Prospect aprobat de către ASF, a obținut un acord preliminar al BVB cu privire la admiterea la tranzacționare și își propune să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că Obligațiunile sunt admise la tranzacționare, nu există nicio garanție că Obligațiunile vor fi admise la tranzacționare pe piață reglementată administrată de BVB la data estimată sau la o dată ulterioară. De asemenea, având în vedere întârzierile existente în practica actuală a oficiilor registrului comerțului legată de înaintarea documentelor spre publicare în Monitorul Oficial, există riscul ca hotărârile acționarilor de aprobare a admiterii la tranzacționare să nu poată fi publicate în Monitorul Oficial (cerință obligatorie în procesul de admitere la tranzacționare) într-un timp suficient de scurt pentru ca admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe piață reglementată a BVB să se realizeze până la data estimată. Totodată, nu există nicio garanție că, în cazul în care condițiile de admitere pentru aprobarea de către BVB se modifică, toate aceste condiții privind admiterea la tranzacționare și/ sau condiții de tranzacționare vor fi îndeplinite.



Dacă Obligațiunile nu vor fi admise la tranzacționare pe piața reglementată administrată de BVB, informațiile cu privire la Societate sau la Obligațiuni vor fi mai dificil de obținut, aspect de natură să aibă un impact negativ asupra lichidității Obligațiunilor. Într-o piață cu lichiditate redusă, investitorul nu va putea să-și vândă în orice moment Obligațiunile la un preț de piață.

Riscuri legate de structura și particularitățile Obligațiunilor

Este posibil ca Obligațiunile să nu reprezinte o investiție adecvată pentru investitorii care își doresc expunerea la active care au caracteristici de sustenabilitate

Obligațiunile vor fi emise ca obligațiuni corelate cu obiective de performanță în sustenabilitate, fiind supuse, unui mecanism de ajustare de tip *step-up*, în funcție de neîndeplinirea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate. Cu toate acestea, astfel de Obligațiuni ar putea să nu satisfacă cerințele investitorilor sau orice alte standarde viitoare legale ori cvasi-legale pentru investiții în active având caracteristici de sustenabilitate.

Societatea se așteaptă să utilizeze fondurile nete obținute din emisiunea de Obligațiuni în scopuri generale de finanțare a activității și, prin urmare, Societatea nu intenționează să aloce aceste fonduri în mod specific proiectelor sau activităților comerciale care îndeplinesc criteriile de mediu sau de sustenabilitate.

De asemenea, mecanismul de ajustare a ratei dobânzii plătitibile de Societate în ceea ce privește Obligațiunile sus-menționate va depinde de o definiție a Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate, care poate fi incompatibilă cu cerințele sau așteptările investitorilor sau cu alte definiții referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră sau aspecte sociale.

Nu se oferă vreo garanție și nu se asumă vreun angajament cu privire la adecvarea sau fiabilitatea în orice scop a oricărui raport, evaluări, opinii sau certificări oferite de o terță-partie (solicitată sau nu de Societate), care ar putea fi emisă în legătură cu emisiunea Obligațiunilor și, în special, a oricărei strategii de sustenabilitate și îndeplinirea de către aceasta a oricăror criterii de mediu, sustenabilitate, sociale și/ sau de altă natură. Pentru a înlătura orice dubiu, orice astfel de raport, evaluare, opinie sau certificare din partea unei terțe-părți nu este și nici nu va fi considerată a fi inclusă sau a face parte din prezentul Prospect. Orice astfel de raport, evaluare, opinie sau certificare nu este și nici nu ar trebui considerată a fi o recomandare din partea Societății, Coordonatorului Unic, Managerului sau a oricărei alte persoane pentru a cumpăra, vinde sau deține orice astfel de Obligațiuni. Potențialii investitori trebuie să determine singuri relevanța oricărui astfel de raport, evaluare, opinie sau certificare și/ sau informațiile conținute în acestea, în scopul oricărei investiții în Obligațiuni.

Obligațiunile corelate cu obiective de performanță în sustenabilitate ar putea să nu fie o investiție adecvată pentru toate categoriile de investitori întrucât variația ratei dobânzii aferente acestui tip de obligațiuni ar putea genera pierderi pentru investitori

În cazul în care are loc un Eveniment Declanșator (astfel cum este definit în cadrul capitolului *Termeni și Condiții*), acest lucru ar putea declanșa un mecanism de tip *step-up* prin care rata dobânzii Obligațiunilor va fi ajustată în mod pozitiv, cu un anumit procent stabilit. Evenimentul Declanșator va fi diseminat public în maximum 4 luni de la data de observare asumată, anume 31 Decembrie 2028, iar rata dobânzii ajustată se va aplica doar pentru acea Perioadă de Dobândă (astfel cum este definită în cadrul capitolului *Termeni și Condiții*) în cursul căreia se publică notificarea cu privire la înregistrarea Evenimentului Declanșator și care va fi practic ultima Perioadă de Dobândă a Obligațiunilor ce se finalizează cu Data Scadenței. Deținătorii de Obligațiuni care vând Obligațiuni ar trebui să înțeleagă faptul că rata dobânzii cu care se tranzacționează Obligațiunile înainte de data notificării înregistrării Evenimentului Declanșator va fi cea anterioară aplicării mecanismului de *step-up*, astfel încât deținătorii de Obligațiuni care vând Obligațiuni anterior acestei date nu vor beneficia de rata dobânzii ajustată pozitiv pentru perioada de deținere între începutul ultimei Perioade de Dobândă și data vânzării Obligațiunilor.

În plus, în cazul în care are loc recalcularea, ajustarea sau, după caz, modificarea nivelurilor de referință, ai Indicatorilor Cheie de Performanță și/sau ai Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate 2028 (astfel cum sunt definiți în cadrul capitolului *Termeni și Condiții*), interesele deținătorilor de Obligațiuni pot fi afectate în mod negativ în sensul în care deținătorii de Obligațiuni, după caz, ar putea să nu beneficieze de plata potențialei

dobânzi majorate menționate în mecanismul de *step- up* care ar fi putut fi datorată în lipsa unei asemenea recalculări, ajustări sau modificări.



INFORMAȚII IMPORTANTE PRIVITOARE LA PREZENTUL PROSPECT



ASUMAREA RESPONSABILITĂȚII

În conformitate cu articolul 14 din Legea privind Emitenții și Operațiunile de Piață, **Societatea** își asumă responsabilitatea pentru informațiile pe care prezentul Prospect le cuprinde. Societatea atestă faptul că informațiile pe care prezentul Prospect le conține sunt, după cunoștința sa, conforme cu realitatea și că Prospectul nu conține nicio omisiune care ar putea afecta semnificația acestor informații. Opiniile, ipotezele, intențiile, estimările și previziunile exprimate în prezentul Prospect cu privire la Societate sunt deținute în mod onest de către Societate, au fost obținute după examinarea tuturor circumstanțelor relevante și se bazează pe ipoteze rezonabile. Unele informații din prezentul Prospect au fost extrase din surse publice, inclusiv publicații independente ale industriei, cercetare și estimări interne, precum și din alte informații publice. Societatea nu a verificat în mod independent corectitudinea acestor informații și date și nu acceptă nicio responsabilitate cu privire la acestea.

Emisiunea Obligațiunilor precum și admiterea acestora la tranzacționare este intermediată de BRD – Groupe Société Générale S.A. („**Coordonatorul Unic**”), iar conform înțelegerii dintre Societate și Coordonatorul Unic, pot fi numiți unul sau mai mulți intermediari în calitate de grup de distribuție („**Managerul**”). Coordonatorul Unic și Managerul acționează exclusiv pentru Emitent și, prin urmare, nu acționează pentru nicio altă persoană în legătură cu emisiunea și admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor, și nu vor fi ținuti răspunzători față de nicio altă persoană, legal sau contractual, pentru niciun fel de prejudiciu generat din sau în legătură cu emisiunea și admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor.

Coordonatorul Unic și Managerul nu acceptă nicio responsabilitate pentru conținutul acestui Prospect, inclusiv pentru acuratețea, completitudinea sau verificarea acestuia, sau pentru orice altă afirmație făcută sau pretinsă a fi făcută de către aceștia sau în numele acestora în legătură cu Societatea sau Obligațiunile. În consecință, Coordonatorul Unic și Managerul nu acceptă, în cea mai mare măsură permisă de legea aplicabilă, vreo formă de răspundere, indiferent dacă este de natură delictuală sau contractuală sau o altă formă de răspundere pe care ar putea-o avea cu privire la prezentul Prospect sau orice asemenea declarație.

Acest Prospect a fost întocmit exclusiv pentru de a oferi potențialilor investitori informații cu privire la Societate și la Obligațiuni care, având în vedere natura și caracteristicile Societății precum și tipul Obligațiunilor, sunt necesare pentru a permite investitorilor să realizeze o evaluare fundamentată cu privire la: (a) activele și pasivele, profitul și pierderile, situația financiară și perspectivele Emitentului, (b) drepturile atașate Obligațiunilor și (c) motivele emisiunii de Obligațiuni și impactul asupra Societății.

Nicio persoană nu a fost autorizată să dea informații sau să facă declarații în legătură cu emisiunea de Obligațiuni sau admiterea acestora la tranzacționare care nu sunt cuprinse sau care sunt contrare informațiilor sau afirmațiilor din prezentul Prospect. Distribuirea, furnizarea, transmiterea sau recepționarea prezentului Prospect, precum și orice tranzacții cu Obligațiuni în baza informațiilor cuprinse în prezentul Prospect, nu vor crea, în niciun caz, prezumția că, de la data prezentului Prospect sau de la cea mai recentă dată la care Prospectul a fost modificat sau suplimentat, nu a intervenit nicio schimbare în activitatea, în poziția financiară sau în perspectivele Societății.

Informațiile cuprinse în acest Prospect sunt corecte la data întocmirii acestuia, menționată pe copertă, cu excepția celor care sunt prezentate ca fiind corecte la o altă dată specificată în mod expres în Prospect pentru acele informații. Nici Societatea, și nici Coordonatorul Unic sau Managerul nu se obligă să actualizeze informațiile cuprinse în prezentul Prospect la o dată ulterioară datei Prospectului, cu excepția cazului în care o astfel de actualizare este necesară conform legii aplicabile. De asemenea, acest Prospect conține informații selectate și prezentate pe scurt. Alegerea surselor și selectarea informațiilor au fost realizate de către Societate.

Informațiile publicate pe pagina de internet a Societății sau pe orice altă pagină de internet, cu legătură directă sau indirectă la pagina de internet a Societății sau pe orice altă pagină de internet menționată în acest Prospect nu sunt incluse prin referință în acest Prospect, cu excepția cazului în care există o mențiune expresă în acest

sens în cuprinsul Prospectului. Prin urmare, decizia de a investi în Obligațiuni nu poate fi întemeiată pe astfel de informații.

Nici Coordonatorul Unic, nici Managerul și nici administratorii, afiliații, consultanții sau agenții acestuia nu au verificat în mod independent informațiile cuprinse în prezentul Prospect și nu își asumă nicio obligație, responsabilitate, răspundere sau angajament și nu oferă nicio garanție, expresă sau implicată cu privire la corectitudinea sau caracterul complet al informațiilor cuprinse în acest Prospect.

Acest Prospect nu constituie o ofertă de a vinde sau o solicitare din partea sau în numele Societății, al Coordonatorului Unic sau al Managerului de a subscrie sau cumpăra Obligațiuni, într-o jurisdicție în care ar fi ilegală o astfel de ofertă sau solicitare. Distribuirea, furnizarea, transmiterea sau recepționarea prezentului Prospect, precum și achiziționarea de Obligațiuni în baza informațiilor incluse în prezentul Prospect ar putea fi restricționate prin lege în anumite jurisdicții. Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu oferă nicio garanție că prezentul Prospect poate fi distribuit în mod legal sau că Obligațiunile pot fi oferite în mod legal în orice jurisdicție și nu își asumă nicio responsabilitate de a facilita o astfel de distribuție sau ofertă. Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu au întreprins niciun demers în nicio jurisdicție care ar permite inițierea unei oferte publice de Obligațiuni. Prin urmare, nicio Obligațiune nu poate fi oferită sau vândută, direct sau indirect, iar Prospectul și orice material publicitar nu poate fi distribuit sau publicat în legătură cu o ofertă publică de Obligațiuni în nicio jurisdicție.

ASPECTE PRIVIND SUSTENABILITATEA

Nicio asigurare nu poate fi oferită de către Emitent, de către Agentul de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate sau de către orice Consultant Independent, în sensul în care utilizarea fondurilor pentru orice proiecte de sustenabilitate va satisface, parțial sau integral, orice cerințe legislative sau de reglementare aflate în vigoare sau viitoare, sau orice așteptări sau cerințe prezente sau viitoare ale investitorilor cu privire la criteriile de investiții specifice celor corelate cu obiective de sustenabilitate sau la orientările pe care orice investitor sau investițiile sale trebuie să le respecte în temeiul propriilor legi, al altor norme de reglementare sau al mandatelor de portofoliu de investiții.

În cazul în care oricare dintre Obligațiuni sunt listate sau admise la tranzacționare pe orice segment dedicat "sustenabilității" sau pe orice alt segment al BVB etichetat în mod echivalent (dacă un astfel de segment va fi creat în viitor), nu se oferă nicio declarație sau asigurare din partea Emitentului, a Agentului de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate sau a oricărei alte persoane că o astfel de listare sau admitere îndeplinește, fie integral, fie parțial, orice așteptări sau cerințe prezente sau viitoare ale investitorilor cu privire la criteriile de investiții sau orientările pe care orice investitor sau investițiile sale trebuie să le respecte în temeiul propriilor legi, al altor norme de reglementare sau al mandatelor de portofoliu de investiții.

Nu va exista nicio asigurare din partea Emitentului, a Agentului de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate sau a oricărei alte persoane, că orice strategie de sustenabilitate, planuri de acțiune, indicatori de performanță și/sau țintele relevante asumate (împreună „**Proiecte Relevante de Sustenabilitate**”) vor putea fi puse în aplicare în această manieră și că, în consecință, astfel de fonduri vor fi plătite total sau parțial pentru astfel de Proiecte Relevante de Sustenabilitate.

De asemenea, nu poate exista nicio asigurare din partea Emitentului, a Agentului de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate sau a oricărei alte persoane că astfel de Proiecte Relevante de Sustenabilitate vor fi finalizate într-o perioadă specificată sau că vor fi finalizate oricum, ori având rezultatele sau urmările (indiferent dacă sunt sau nu legate de mediu) așteptate sau anticipate de către Emitent. Orice astfel de eveniment sau orice eșec al Emitentului de a face acest lucru nu va oferi Deținătorului de Obligațiuni dreptul de a cere rambursarea anticipată a Obligațiunilor sau de a întreprinde orice măsură aptă să conducă la reversarea efectelor operațiunii de achiziție a Obligațiunilor.

APROBAREA PROSPECTULUI

În conformitate cu prevederile Regulamentului privind Prospectul, ale Legii privind Emitenții și Operațiunile de Piață și ale Regulamentului nr. 5/2018, ASF a aprobat Prospectul prin decizia indicată pe prima pagina a

prezentului Prospect. ASF a aprobat Prospectul doar din perspectiva îndeplinirii standardelor privind caracterul exhaustiv, inteligibil și coerent al Prospectului prevăzute de Regulamentul privind Prospectul, iar această aprobare nu poate fi considerată, sub nicio formă, o aprobare a Societății.

SUPLIMENT LA PROSPECT

Informațiile din acest Prospect sunt valabile la data prevăzută pe copertă, cu excepția cazului în care se menționează în mod expres contrariul. În conformitate cu dispozițiile legale, Societatea trebuie să publice un supliment la Prospect în cazul apariției unui nou factor semnificativ, unei erori materiale sau inadvertențe în ceea ce privește informațiile cuprinse în prezentul Prospect care pot afecta evaluarea Obligațiunilor în perioada de la data aprobării Prospectului și până la Data Listării, astfel cum este definită mai jos. Orice supliment se va supune aprobării de către ASF și trebuie publicat în același mod în care a fost publicat acest Prospect.

Fără a aduce atingere obligațiilor legale de a publica un supliment la Prospect, transmiterea prezentului Prospect sau orice achiziție realizată în baza acestuia, nu vor da naștere, în niciun caz, presupunerii că nu s-a produs nicio schimbare în ceea ce privește activitatea Societății de la data prezentului Prospect sau că informațiile cuprinse de prezentul document sunt corecte la orice moment ulterior datei prezentului Prospect. Acceptând să primească acest Prospect, fiecare potențial investitor își exprimă acordul cu privire la cele de mai sus.

DISPONIBILITATEA PROSPECTULUI

Sub rezerva interdicțiilor de vânzare și transfer prevăzute în sub-sețiunea „*Notificare adresată investitorilor și Restricții de Vânzare*” de mai jos, prezentul Prospect este pus la dispoziția investitorilor în format electronic pe pagina web a Societății la adresa www.autonom.ro, precum și pe pagina web a BVB la adresa www.bvb.ro.

La cerere, versiuni tipărite pe suport de hârtie ale Prospectului sunt puse la dispoziția investitorilor în mod gratuit la sediul Coordonatorului Unic, cu adresa Turn BRD, b-dul Ion Mihalache 1-7, sector 1, București, România și la sediul Emitentului, cu adresa strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județ Neamț, România.

Publicarea Prospectului pe internet nu reprezintă o ofertă de vânzare sau o solicitare a unei oferte de a cumpăra Obligațiuni pentru sau din partea niciunei persoane din orice jurisdicție în care este nelegal să se realizeze o astfel de ofertă sau solicitare pentru o asemenea persoană. Versiunea în format electronic nu poate fi copiată, pusă la dispoziție sau tipărită în vederea distribuirii. Informațiile disponibile pe pagina web a Societății sau pe orice altă pagină web nu fac parte din acest Prospect.

Este interzisă orice reproducere sau distribuire a acestui Prospect, în întregime sau parțial, orice divulgare a conținutului acestuia, cu excepția situațiilor în care conținutul acestuia este disponibil publicului în alt mod și orice utilizare a oricăror informații din prezentul document în orice alt scop decât în considerarea unei investiții în Obligațiuni.

NOTIFICAREA ACTELOR DE PROCEDURĂ ȘI PUNEREA ÎN EXECUTARE A HOTĂRÂRILOR JUDECĂTOREȘTI ÎN MATERIE CIVILĂ

Societatea este o societate pe acțiuni constituită conform legilor din România, având răspundere limitată. Majoritatea administratorilor și membrilor conducerii Societății locuiesc în afara Statelor Unite ale Americii și majoritatea activelor Societății și ale activele acestor persoane sunt situate în afara Statelor Unite ale Americii. Drept consecință, este posibil ca investitorii să nu reușească să efectueze acte de procedură în Statele Unite ale Americii în legătură cu aceste persoane sau cu Societatea sau să pună în executare împotriva acestora hotărâri judecătorești pronunțate de instanțe judecătorești din Statele Unite ale Americii în baza prevederilor legislației Statelor Unite ale Americii care reglementează regimul valorilor mobiliare. Există incertitudini în ceea ce privește posibilitatea de punere în executare pe teritoriul României a acțiunilor inițiale sau a acțiunilor de punere în executare a hotărârilor judecătorești pronunțate în Statele Unite ale Americii de către instanțe judecătorești de drept civil exclusiv în temeiul legislației federale a Statelor Unite ale Americii care reglementează regimul valorilor mobiliare.

NOTIFICARE ADRESATĂ INVESTITORILOR ȘI RESTRICȚII DE VÂNZARE

Notificare adresată tuturor investitorilor

Pentru luarea deciziei de a investi, investitorii ar trebui să stabilească în mod individual importanța informațiilor conținute de acest Prospect și să se bazeze pe propria evaluare, verificare, analiză și apreciere a Societății și a conținutului acestui Prospect, inclusiv a avantajelor și riscurilor implicate. Orice decizie de a achiziționa Obligațiuni ar trebui să se bazeze pe evaluările pe care un investitor le poate considera necesare, inclusiv cu privire la baza legală și la consecințele admiterii la tranzacționare, dar și cu privire la posibilele consecințe fiscale care s-ar aplica, înainte de a lua decizia de a investi sau nu în Obligațiuni. În afara propriei evaluare a Societății și a termenilor acestui Prospect, investitorii ar trebui să se bazeze doar pe informațiile cuprinse în acest Prospect, inclusiv pe factorii de risc descriși în Prospect.

Potențialii investitori nu trebuie să considere nicio informație din prezentul Prospect ca fiind consultanță pentru investiții, juridică, fiscală sau de altă natură. Fiecare potențial investitor ar trebui să se consulte cu propriii consultanți juridici, financiari, contabili și cu orice alți consultanți relevanți pentru a obține consultanță juridică, fiscală, comercială, financiară și similară în ceea ce privește subscrierea sau achiziția oricăror Obligațiuni. De asemenea, fiecare potențial investitor ar trebui să-și facă propria determinare a caracterului oportun al oricărei investiții în Obligațiuni, cu luarea în mod specific în considerare a propriilor obiective investiționale și a experienței sale, precum și a oricăror altor factori care pentru investitor pot fi relevanți.

Investitorii iau cunoștință de faptul că: (i) nu s-au bazat pe Coordonatorul Unic sau pe orice altă persoană afiliată Coordonatorului Unic și/ sau Managerului cu privire la orice investigație referitoare la veridicitatea oricărei informații cuprinse de prezentul Prospect, (ii) s-au bazat doar pe informațiile conținute de prezentul Prospect și (iii) nicio altă persoană nu a fost autorizată să ofere vreo informație sau să dea vreo declarație privitoare la Societate sau la Obligațiuni (cu excepția celor conținute de prezentul Prospect) și, dacă sunt oferite sau date, orice alte informații sau declarații nu trebuie considerate ca fiind autorizate de către Societate sau de Coordonatorul Unic sau Manager. Mai mult, Societatea nu și-a dat și nu își dă consimțământul pentru ca Prospectul să fie folosit la revânzarea ulterioară a Obligațiunilor de către intermediari financiari sau de către orice alt terț.

Societatea pune la dispoziție prezentul Prospect în vederea admiterii la tranzacționare pe piața reglementată administrată de Bursa de Valori București, în vederea informării potențialilor investitori. Scopul prezentului Prospect nu este acela de a oferi o bază de credit sau o altă evaluare și nu trebuie considerat ca reprezentând o recomandare din partea Societății, a Coordonatorului Unic sau a Managerului pentru vreo persoană care intră în posesia prezentului Prospect în sensul de a subscrie Obligațiuni.

Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul sau vreun reprezentant al acestora nu formulează vreo declarație față de vreun potențial cumpărător al Obligațiunilor în ceea ce privește natura legală a unei investiții în Obligațiuni din partea respectivului cumpărător, conform legislației aplicabile acestuia.

Coordonatorul Unic și Managerul acționează exclusiv pentru Societate și nu acționează pentru nimeni altcineva în legătură cu admiterea la tranzacționare și nu vor răspunde față de nicio altă persoană pentru a oferi protecția datorată clienților sau consultanță cu privire la admiterea la tranzacționare.

Coordonatorul Unic, Managerul și afiliații acestuia, acționând în calitate de investitori în nume propriu, pot cumpăra Obligațiuni, și, în această calitate, pot deține, subscrie, cumpăra, vinde, oferi spre vânzare sau tranzacționa în orice alt mod în nume propriu astfel de valori mobiliare, orice alte valori mobiliare emise de Societate sau orice alte investiții sau alte tipuri de investiții. Coordonatorul Unic și Managerul nu intenționează să dezvăluie valoarea unor astfel de investiții sau tranzacții, cu excepția cazului în care există o obligație legală sau de reglementare de a dezvălui altfel de informații.

Distribuirea acestui Prospect ar putea fi restricționată prin lege în anumite jurisdicții și acest Prospect nu poate fi folosit în scopul sau în legătură cu nicio ofertă sau solicitare formulată de nicio persoană din nicio jurisdicție în care o asemenea ofertă sau subscriere nu sunt autorizate sau către nicio persoană cu privire la care este nelegală formularea unei asemenea oferte sau solicitări. Societatea, Coordonatorul Unic și Managerul impun

persoanelor care intră în posesia acestui Prospect să se informeze despre toate aceste interdicții și să le respecte. Orice nerespectare a acestor interdicții poate reprezenta o încălcare a legilor care reglementează valorile mobiliare din orice astfel de jurisdicție. Societatea, Coordonatorul Unic și Managerul nu acceptă răspunderea legală atrasă de vreo încălcare a vreunei interdicții de către orice persoană, fie că este sau nu un potențial cumpărător al Obligațiunilor.

Societatea, Coordonatorul Unic și Managerul nu au întreprins până la data prezentului Prospect nicio acțiune care ar permite o ofertă a oricăror Obligațiuni sau posesia sau distribuirea Prospectului sau a oricărui alt material de ofertă sau o solicitare de admitere a Obligațiunilor la tranzacționare în orice jurisdicție în care întreprinderea unei acțiuni este necesară în respectivul scop.

Notificare adresată investitorilor din SEE

Acest Prospect a fost întocmit în considerarea faptului că admiterea la tranzacționare va fi efectuată în baza acestui Prospect, fără a da naștere vreunei obligații de a pregăti un prospect de ofertă. În consecință, orice persoană care derulează sau intenționează să deruleze o ofertă de Obligațiuni sau care solicită admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe o piață reglementată în interiorul SEE, trebuie să acționeze astfel încât să nu dea naștere niciunei obligații în sarcina Societății, Coordonatorului Unic și a Managerului sau a oricăror alte persoane de a întocmi un asemenea prospect suplimentar pentru o astfel de ofertă sau solicitare de admitere la tranzacționare.

Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu au autorizat și nici nu autorizează realizarea vreunei oferte de Obligațiuni, prin orice intermediari financiari, iar aceștia nu au autorizat nicio solicitare de admitere a Obligațiunilor la tranzacționare pe o piață reglementată, cu excepția demersurilor efectuate în virtutea intenției de a obține admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor pe piața reglementată administrată de BVB. Prezentul Prospect a fost aprobat de ASF și nu a fost și nu va fi aprobat de nicio altă autoritate competentă din SEE sau din afara acestuia și nu va fi notificat niciunei astfel de autorități.

Fără a aduce atingere celor de mai sus, în ceea ce privește fiecare Stat Membru al SEE în care se aplică Regulamentul privind Prospectul, (fiecare un „Stat Membru Relevant”), oferta oricăror Obligațiuni poate fi făcută în respectivul Stat Membru Relevant:

- către persoane juridice considerate Investitori Calificați astfel cum sunt definiți de Regulamentul privind Prospectul; sau
- pe baza altei excepții prevăzute la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul privind Prospectul.

cu condiția ca nicio astfel de ofertă de Obligațiuni să nu conducă la cerința publicării de către Societate a unui prospect în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul privind Prospectul sau a unui supliment la prospect în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul privind Prospectul.

Expresia "ofertă" include comunicarea, sub orice formă și prin orice mijloace, a unor informații suficiente privind termenii și condițiile privind Obligațiunile care urmează să fie oferite, astfel încât să permită unui Investitor Calificat să decidă să cumpere sau să subscrie Obligațiunile.

Notificare adresată investitorilor din Regatul Unit

Acest Prospect a fost întocmit în considerarea faptului că admiterea la tranzacționare va fi efectuată în baza acestui Prospect, fără a da naștere vreunei obligații de a pregăti un prospect de ofertă. În consecință, orice persoană care derulează sau intenționează să deruleze o ofertă de Obligațiuni sau care solicită admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe o piață reglementată în Regatul Unit, trebuie să acționeze astfel încât să nu dea naștere niciunei obligații în sarcina Societății sau a Coordonatorului Unic sau a oricăror alte persoane de a întocmi un asemenea prospect suplimentar pentru o astfel de ofertă sau solicitare de admitere la tranzacționare.

Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic nu au autorizat și nici nu autorizează realizarea vreunei oferte de Obligațiuni, prin orice intermediari financiari, iar aceștia nu au autorizat nicio solicitare de admitere a

Obligațiunilor la tranzacționare pe o piață reglementată, cu excepția demersurilor efectuate în virtutea intenției de a obține admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor pe piața reglementată administrată de BVB. Prezentul Prospect a fost aprobat de ASF și nu a fost și nu va fi aprobat de nicio altă autoritate competentă din Regatul Unit și nu va fi notificat niciunei astfel de autorități.

Fără a aduce atingere celor de mai sus, în ceea ce privește Regatul Unit, oferta oricăror Obligațiuni poate fi făcută:

- către persoane juridice considerate Investitori Calificați astfel cum sunt definiți de **Regulamentul privind Prospectul din Regatul Unit**; sau
- în orice alte circumstanțe care intră sub incidența secțiunii 86 din FSMA.

cu condiția ca nicio astfel de ofertă de Obligațiuni să nu impună Societății să publice un prospect în conformitate cu Secțiunea 85 din FSMA sau a unui supliment la prospect în conformitate cu **Articolul 23 din Regulamentul privind Prospectul din Regatul Unit**.

Expresia "ofertă" include comunicarea, sub orice formă și prin orice mijloace, a unor informații suficiente privind termenii și condițiile privind Obligațiunile care urmează să fie oferite, astfel încât să permită unui Investitor Calificat să decidă să cumpere sau să subscrie Obligațiunile, iar expresia „**Regulamentul privind Prospectul din Regatul Unit**” înseamnă Regulamentul (UE) 2017/1129, astfel cum face parte din dreptul intern în temeiul EUWA.

Notificare adresată investitorilor din Statele Unite ale Americii

Obligațiunile nu au fost și nu vor fi înregistrate în conformitate cu Legea privind valorile mobiliare din Statele Unite ale Americii din 1933 (Securities Act) sau cu nicio autoritate de reglementare a valorilor mobiliare din niciun stat sau altă jurisdicție din Statele Unite ale Americii pentru a fi oferite sau vândute ca parte a distribuției lor și nu pot fi oferite sau vândute în Statele Unite ale Americii. Obligațiunile sunt oferite și vândute în afara Statelor Unite ale Americii persoanelor din afara Statelor Unite ale Americii, în cadrul unor tranzacții de tip offshore, în conformitate cu Regulamentul S (Regulation S). Obligațiunile, acest Prospect și orice material care are legătură cu admiterea la tranzacționare nu vor și nu pot fi distribuite, oferite sau comercializate în Statele Unite ale Americii.

Nici Comisia pentru Valori Mobiliare și Burse din Statele Unite ale Americii (United States Securities and Exchange Commission, "SEC"), nici vreo comisie de valori mobiliare din oricare stat al Statelor Unite ale Americii, nici vreo altă autoritate de valori mobiliare din afara Statelor Unite ale Americii, cu excepția ASF, nu a aprobat sau dezaprobat Obligațiunile sau nu a stabilit că acest Prospect este corect sau complet. Orice declarație care contravine enunțului anterior va fi calificată drept infracțiune.

Notificare adresată investitorilor din alte jurisdicții

Obligațiunile nu au fost și nu vor fi înregistrate în conformitate cu legile aplicabile privind valorile mobiliare din Australia, Canada, Africa de Sud, Noua Zeelandă sau Japonia. Obligațiunile nu pot fi oferite sau vândute în Australia, Canada sau Japonia sau către sau în contul sau în beneficiul oricărui rezident al Australiei, Canadei, Africii de Sud, Noii Zeelande sau Japoniei.

DECLARAȚIILE PRIVIND PERSPECTIVELE

Prezentul Prospect conține declarații privind perspectivele în sensul legislației care reglementează valorile mobiliare din anumite jurisdicții. În unele cazuri, aceste declarații privind perspectivele pot fi identificate prin folosirea terminologiei specifice perspectivelor, inclusiv declarații precedate de, urmate de sau care includ termenii „poate”, „va”, „ar urma”, „ar trebui”, „se așteaptă”, „intenționează”, „estimează”, „prevede”, „anticipază”, „are în proiect”, „crede”, „încearcă”, „plănuiește”, „previzionează”, „continuă”, „se angajează”, „se obligă” „este așteptată”, sau, în fiecare caz, forme negative ale acestora sau alte variații sau altă terminologie similară ori discutarea strategiilor, planurilor, obiectivelor, normelor, scopurilor, evenimentelor

și intențiilor viitoare. Aceste perspective apar în mai multe locuri în acest Prospect. Perspectivele includ declarații privind intențiile, convingerile sau așteptările actuale privitoare, printre altele, la rezultatele operațiunilor, viziunile, creșterea, strategia și politica dividendelor sau industria în care Societatea își desfășoară activitatea.

Declarațiile privind perspectivele conținute de acest Prospect se raportează la data acestui Prospect. Societatea nu își asumă nicio obligație de a difuza orice actualizări sau revizuri aduse oricărei asemenea declarații privind perspectivele conținute de acest Prospect pentru a reflecta orice schimbare în așteptările Societății privitoare la acestea sau orice modificare intervenită în ceea ce privește evenimentele, condițiile sau circumstanțele pe care se bazează oricare dintre aceste declarații, cu excepția cazului în care trebuie să se procedeze astfel conform legislației aplicabile.

Declarațiile privind perspectivele includ riscuri cunoscute și necunoscute, incertitudini și alți factori importanți care se află dincolo de controlul Societății și care ar putea face ca rezultatele, performanțele sau realizările sale efective să difere semnificativ de rezultatele, performanța sau realizările viitoare exprimate sau presupuse de aceste perspective. Aceste declarații privind perspectivele se bazează pe numeroase prezumții privitoare la strategiile comerciale prezente și viitoare ale Societății și în mediul în care acesta își va desfășura activitatea pe viitor. Printre factorii importanți care pot determina ca rezultatele sau performanțele efective ale Societății să difere semnificativ de cele exprimate de aceste perspective se numără factorii descriși în secțiunea „*Factori de Risc*”, precum și în alte secțiuni ale prezentului Prospect. Acești factori includ, dar fără a fi limitați la, următoarele aspecte:

- evoluția negativă a condițiilor economice și eventuala instabilitate politică;
- capacitatea Societății de a vinde autovehiculele rulate la prețurile dorite;
- fluctuațiile ratelor dobânzii;
- capacitatea Societății de a genera numerar și de a își refinanța datoria;
- restricționarea activității Societății din prisma angajamentelor asumate în contractele de finanțare;
- expunerea Societății la riscul de credit;
- presiunile din partea concurenților din industria competitivă în care acționează Societatea;
- capacitatea Societății de a păstra și a atrage echipa de management și alți angajați, precum și creșterile cheltuielilor salariale asociate;
- schimbările legislației fiscale;
- capacitatea Societății de a gestiona cu succes planurile de creștere și expansiune a serviciilor sale.

Aceste riscuri și restul informațiilor descrise în secțiunea „*Factori de Risc*” nu sunt exhaustive. Alte secțiuni din acest Prospect descriu alți factori care ar putea afecta în mod negativ rezultatele Societății cu privire la operațiunile sale, poziția financiară și dezvoltarea industriei în care Societatea își desfășoară activitatea. Din când în când, pot apărea noi riscuri care afectează operațiunile și activitatea Grupului, și nu este posibil ca Societatea să prevadă toate aceste riscuri, și nici nu poate să evalueze impactul tuturor acestor riscuri sau măsura în care orice astfel de riscuri sau combinație de aceste riscuri și alți factori, pot determina ca rezultatele efective să difere semnificativ de cele conținute de orice perspective.

La momentul verificării declarațiilor privind perspectivele, investitorii trebuie să ia în considerare cu atenție factorii de mai sus și alte incertitudini sau evenimente, în special în lumina mediului politic, economic, social și juridic în care Societatea își desfășoară activitatea.

Date fiind aceste riscuri și incertitudini, investitorii nu trebuie să se bazeze pe declarații privind perspectivele ca fiind o previziune a rezultatelor efective.

PREZENTAREA INFORMAȚIILOR FINANCIARE ȘI A ALTOR INFORMAȚII

Informații financiare

Informațiile financiare din acest Prospect, cu excepția cazului în care se menționează contrariul, au fost obținute sau extrase din:

- situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, simplificate, revizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară (IFRS) adoptate de Uniunea Europeană, respectând prevederile Standardului Internațional de Contabilitate 34 Raportări financiare interimare (IAS 34) („**Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024**”);
- situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, nerevizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2023, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare („**Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023**”);
- situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2022, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare („**Situațiile Financiare 31 decembrie 2022**”); și
- situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2023, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare („**Situațiile Financiare 31 decembrie 2023**”).

(Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022 și Situațiile Financiare 31 decembrie 2023 denumite în continuare „**Situațiile Financiare**”)

Situațiile Financiare incluse în prezentul document sunt prezentate în lei românești („**RON**”). Anul financiar al Societății se desfășoară de la 1 ianuarie până la 31 decembrie.

Informațiile financiare publicate de Societate în urma admiterii la tranzacționare pe BVB a Obligațiunilor, în considerarea obligațiilor de raportare continue, vor include situațiile financiare individuale ale Societății întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare, aplicabile raportărilor financiare, astfel cum au fost publicate de IASB și adoptate de Uniunea Europeană („**IFRS**”). În situațiile în care informațiile financiare din acest Prospect sunt clasificate ca fiind „*auditate*” sau nu sunt clasificate, acest lucru înseamnă că informațiile respective au fost extrase din Situațiile Financiare ale Societății pentru anii financiari încheiați la 31 decembrie 2022 și 2023, respectiv din Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023 respectiv Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024. Clasificarea „*neauditate*” este utilizată în acest Prospect pentru indicarea informațiilor financiare care nu au fost preluate din Situațiile Financiare, menționate mai sus, ci au fost extrase sau obținute din evidențele contabile ale Societății. În situațiile în care informațiile financiare și/sau operaționale din tabelele și graficele din acest Prospect sunt „*neauditate*”, am indicat în mod expres faptul că informațiile sunt „*neauditate*”.

Informațiile financiare din subcapitolul „*Informații financiare. Analiza informațiilor financiare selectate*” din acest Prospect au fost extrase din Situațiile Financiare ale Societății pentru anii financiari încheiați la 31 decembrie 2022, respectiv 31 decembrie 2023, din Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023 și Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024. Informațiile financiare cuprinse în orice alte secțiuni sau capitole din acest Prospect sunt neauditate sau nerevizuite cu excepția cazului în care se menționează expres altfel.

Indicatori nedefiniți de Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 sau de IFRS

Societatea a inclus în acest Prospect anumiți indicatori și coeficienți care nu sunt definiți sau impuși de, ori prezentați conform Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementărilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare sau conform IFRS, spre exemplu:

<i>EBITDA</i>	înseamnă profitul sau pierderile Societății, pentru orice perioadă relevantă, înainte de (i) orice costuri cu dobânzi, comisioane, reduceri și de orice alte costuri și cheltuieli de finanțare (care includ și cheltuielile cu diferențe de curs valutar aferente contractelor de finanțare și/ sau leasing) și a oricărei dobânzi obținute, (ii) impozitul pe profit, (iii) orice depreciere a mijloacelor fixe, a drepturilor de utilizare și (iv) orice amortizare și înainte de orice sume reprezentând deprecierea fondului de comerț și a altor imobilizări necorporale.
<i>EBITDA normalizată</i>	înseamnă EBITDA astfel cum este definită mai sus, ajustată cu elemente nerecurente.
<i>Marjă EBITDA</i>	înseamnă raportul dintre EBITDA astfel cum este definită mai sus și Veniturile operaționale.
<i>Datorie Financiară</i>	înseamnă o datorie reprezentată de soldul cumulat al (i) creditelor și împrumuturilor purtătoare de dobânzi pe termen lung și pe termen scurt, (ii) datoriilor din leasing pe termen lung și pe termen scurt precum și (iii) al datoriilor aferente Obligațiunilor emise de Societate conform situațiilor financiare individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, auditate pentru exercițiul financiar relevant.
<i>Datorie Financiară Netă</i>	înseamnă Datoria Financiară, excluzând Numerarul și Echivalentele de Numerar.
<i>Numerarul</i>	înseamnă numerarul net și depozitele la vedere cu o scadență de până la trei luni inclusiv, iar „Echivalentele de Numerar” înseamnă investiții pe termen scurt, cu un grad ridicat de lichiditate și convertibile imediat în sume cunoscute de Numerar și care fac obiectul unui risc nesemnificativ de modificări ale valorii.
<i>Rata de acoperire a Dobânzii</i>	înseamnă raportul dintre EBITDA astfel cum este definită mai sus și Cheltuielile cu dobânzile.
<i>Datorie Financiară Netă/ EBITDA</i>	înseamnă raportul dintre Datoria Financiară Netă și EBITDA, astfel cum au fost definite mai sus.

Societatea prezintă acești indicatori nedefiniți de Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementărilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare sau de IFRS, deoarece consideră că acești indicatori sau indicatori similari sunt utilizați pe scară largă de anumiți investitori, analiști de valori mobiliare și alte părți interesate, ca indicatori suplimentari ai performanței și lichidității.

Acești indicatori nedefiniți de Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementărilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare sau de IFRS nu sunt prezentați în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 sau de IFRS, iar modul în care Societatea îi utilizează poate fi diferit de modul în care aceștia sunt utilizați de alte entități din industria în care Societatea activează. Acești indicatori nedefiniți de Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 sau de IFRS au anumite limitări ca instrument de analiză și nu trebuie luați în considerare în mod independent față de informațiile financiare raportate conform IFRS sau nu le pot înlocui pe acestea. În particular, nu trebuie să considerați acești indicatori nedefiniți de Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 sau de IFRS ca o alternativă la indicatorii de performanță calculați conform IFRS sau ca o alternativă la intrările și ieșirile de numerar din activitățile operaționale sau ca un indicator al lichidității Societății.

Informații operaționale neauditate și nerevizuite

Informațiile operaționale din acest Prospect sunt informații neauditate și nerevizuite care privesc activitățile specifice ale Societății. Atât informațiile financiare neauditate și nerevizuite, cât și informațiile de natura operațională provin din următoarele surse din cadrul Societății: (i) registrele și documentația internă; (ii) sistemele de contabilitate (bazate pe facturi emise și/sau primite); (iii) sistemele de raportare internă pentru pregătirea situațiilor financiare; (iv) prezumțiile, analize de management și verificările managementului; și (v) discuții cu personalul cheie din zona operațională. Informațiile operaționale rezultate din conturile de gestiune sau din sistemele de raportare internă cu privire la activitatea Societății se regăsesc în principal în capitolele 3 și 4 "Sectorul în care activează Emitentul" și "Informații despre Emitent și activitatea sa".

Rotunjire

Anumite informații incluse în acest Prospect au fost rotunjite; prin urmare, este posibil ca: (i) cifrele pentru aceeași categorie prezentate în tabele diferite să înregistreze variații nesemnificative; (ii) cifrele prezentate ca totaluri în anumite tabele să nu reprezinte o sumă aritmetică exactă a cifrelor care le preced; (iii) procente reflectate în tabele să nu conducă la un total de 100%; și (iv) calculele, variațiile și alte procentaje să fie ușor diferite față de calculele lor reale (precise) din cauza rotunjirii informațiilor financiare, statistice și operaționale care stau la baza acestora.

Cursuri de schimb

Societatea își întocmește Situațiile Financiare în RON.

Cu excepția cazului în care se indică altfel: (i) toate referirile din acest document la „euro”, „centi”, „EUR” sau „€” reprezintă referiri la moneda introdusă la începutului celei de a treia etape a uniunii economice și monetare europene în conformitate cu Tratatul de instituire a Comunității Europene, cu modificările ulterioare și (ii) toate referirile la „RON”, „leul românesc”, „leu” (singular) sau „lei” (plural) sunt la moneda oficială a României.

Prin prezentul document nu se face nicio declarație cu privire la faptul că o sumă exprimată într-o anumită monedă în prezentul Prospect ar fi putut să fie convertită în oricare dintre celelalte monede prezentate în prezentul Prospect, la orice curs de schimb sau că ar fi putut fi convertită în orice fel. Există piețe limitate pentru leul românesc în afara României. Disponibilitatea limitată a acestei monede poate conduce la o volatilitate a cursurilor de schimb.

Tabelul de mai jos indică cursul de schimb cel mai ridicat, cel mai scăzut și mediu, precum și cursul de schimb de la sfârșitul perioadei de referință, pentru perioadele și datele indicate, al monedei euro față de leul românesc, astfel cum a fost publicat de Banca Națională a României. Coloanele intitulate „Mediu” din tabelele de mai jos prezintă media cursurilor zilnice de referință pentru respectivele perioade.

	Mediu	Sfârșitul perioadei
	(RON per EUR)	
2022	4,9315	4,9474
2023	4,9465	4,9746
30 iunie 2023	4,9300	4,9600
30 iunie 2024	4,9766	4,9771

INFORMAȚII PRIVIND PIAȚA ȘI INDUSTRIA

Prospectul include date despre cota de piață, date economice și date despre industrie care au fost obținute de către Societate din publicații și sondaje din industrie, din rapoartele privind industria realizate de consultanți, din sondaje interne și din feedback-ul primit de la clienți.

În general, sursele utilizate de Societate care provin de la terțe părți menționează faptul că informațiile pe care acestea le conțin au fost obținute din surse considerate a fi de încredere. Totuși, aceste surse terțe menționează, de asemenea, că nu garantează acuratețea și caracterul complet al respectivelor informații și că proiecțiile pe care acestea le conțin au la bază prezumții importante. Întrucât Societatea nu are acces la faptele și prezumțiile care stau la baza acestor date privind piața sau la informațiile statistice și indicatorii economici cuprinși în aceste surse provenind de la terțe părți, Societatea nu poate verifica aceste informații. Astfel, deși astfel de informații, date și statistici au fost reproduse cu acuratețe și, după cunoștințele Societății și în măsura în care aceasta poate stabili din informațiile publicate sau furnizate de sursele menționate mai sus, nu au fost omise fapte care ar face ca informațiile, datele și statisticile reproduse să fie inexacte sau să inducă în eroare, Societatea nu poate garanta acuratețea sau caracterul complet al acestora.

În plus, anumite informații din acest Prospect nu au la bază date publicate obținute de la terțe părți independente sau extrapolări ale acestora, ci, mai degrabă, se bazează pe cele mai bune estimări ale Societății care, la rândul lor, se bazează pe informațiile obținute de la organizații și asociații comerciale și de afaceri, consultanți și alte surse din industriile în care Societatea activează, informații publicate de concurenți și experiența și cunoștințele proprii ale Societății legate de condițiile și tendințele din piețele în care aceasta își desfășoară activitatea.

Societatea nu poate da nicio asigurare că oricare dintre prezumțiile pe care le-a luat în considerare, atunci când a compilat aceste date din surse provenind de la terțe părți, sunt exacte sau că reflectă în mod corect poziția Societății în industrie. Niciuna dintre estimările noastre interne nu a fost verificată de vreo sursă independentă. Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu dau vreo declarație sau garanție privind exactitatea sau caracterul complet al acestor informații. Nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu au verificat independent aceste informații și, deși Societatea le consideră a fi de încredere, nici Societatea, nici Coordonatorul Unic și nici Managerul nu garantează exactitatea acestora.

Societatea confirmă că toate datele provenind de la terți cuprinse în acest Prospect au fost reproduse cu exactitate și, în măsura în care Societatea cunoaște și poate estima din informațiile publicate de respectiva terță parte, nu au fost omise fapte care ar face ca informațiile reproduse să fie inexacte sau să inducă în eroare.

În situațiile în care în acest Prospect au fost folosite informații de la terțe părți, sursa acestor informații a fost identificată.

REFERIRI LA SOCIETATE, DEFINIȚII ȘI GLOSAR

În acest Prospect, termenii „Societatea” și „Emitentul” se referă la Autonom Services S.A., iar termenii „noi”, „nouă”, „al nostru” se referă la Autonom Services S.A.

Anumiți termeni folosiți în acest document, inclusiv toți termenii cu majusculă și anumiți termeni tehnici și de altă natură, sunt definiți și explicați în secțiunea „Definiții și Glosar de Termeni” din acest Prospect.

TRIMITERI LA PREVEDERI LEGALE

Cu excepția cazului în care se menționează altfel în mod expres, o referire în prezentul Prospect la o prevedere legală este considerată o referire la respectiva prevedere, astfel cum aceasta a fost modificată și/sau republicată și astfel cum aceasta este în vigoare la data prezentului Prospect.

INFORMAȚII CU PRIVIRE LA OPINIA EXTERNĂ INDEPENDENTĂ PRECUM ȘI VERIFICĂRILE EXTERNE

În legătură cu emiterea Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate, Societatea a solicitat unui consultant extern independent specializat emiterea unei opinii („Opinia Externă Independentă”) cu privire la Documentul Cadru privind Obligațiunile corelate cu obiective de sustenabilitate și ulterior, pe toata durata

de viață a acestui tip de obligațiuni, emiterea unor rapoarte anuale de verificare prin care se va evalua gradul de îndeplinire a obiectivelor de performanță în sustenabilitate asumate prin Documentul Cadru privind Obligațiunile corelate cu obiective de sustenabilitate. Opinia Externă Independentă, precum și rapoartele de verificare vor fi accesibile investitorilor pe website-ul Societății (www.autonom.ro/sustenabilitate)

Cu toate acestea, orice informație prezentă sau accesibilă pe website-ul Societății precum și informațiile prezente în Opinia Externă Independentă precum și în rapoartele de verificare emise nu sunt parte a acestui Prospect iar investitorii nu ar trebui să se bazeze pe acestea în legătură cu luarea unei decizii de investiții cu privire la Obligațiuni. În prezent nu există o definiție general acceptată (legală, de reglementare sau de altă natură), nici consensul pieței cu privire la ce criterii trebuie să îndeplinească un anumit instrument financiar pentru a putea fi calificat drept „corelat cu obiective de sustenabilitate” (și, în plus, cerințele oricărei astfel de etichete pot evolua în timp). În plus, furnizorii de astfel de opinii sau rapoarte de verificare nu fac obiectul niciunui regim de supraveghere specifică sau de altă natură. Societatea, Agentul de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate, Managerul și Coordonatorul Unic nu oferă nici o asigurare sau reprezentare cu privire la adecvarea în orice scop, indiferent de orice opinie, raport sau certificare a oricărei terțe părți în legătură cu emisiunea de Obligațiuni corelate cu obiective de sustenabilitate. Orice astfel de opinie, raport sau certificare și orice alt document legat de acestea nu este și nici nu va fi considerat a fi, încorporat în și/sau face parte din prezentul Prospect.

Investitorii ar trebui să determine singuri adecvarea, fiabilitatea și relevanța oricărui astfel de opinii sau rapoarte de verificare precum și a informațiilor cuprinse în acestea în scopul luării unei decizii de investiții în acest tip de Obligațiune.

DESCRIEREA EMITENTULUI

INFORMAȚII GENERALE

Detalii de identificare

Denumirea legală și comercială a Societății este Autonom Services S.A.. Societatea este o societate pe acțiuni, înmatriculată în România la data de 28 februarie 2006, fiind înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului Neamț sub numărul J27/280/2006, CUI 18433260. Identificatorul entității juridice (codul LEI) al Societății este 3157007ZVHICAG5O4183.

Capitalul social, subscris și vărsat, al Societății este 20.000.000 RON, fiind împărțit în 2.000.000 acțiuni, cu o valoare nominală de 10 RON fiecare. Acțiunile emise de Societate sunt acțiuni ordinare, făcând parte din aceeași clasă de acțiuni, care conferă deținătorilor acestora oricare și toate drepturile prevăzute de legislația aplicabilă din România. În conformitate cu Actul Constitutiv, Societatea funcționează pentru o perioadă nedeterminată și își desfășoară activitatea în conformitate cu Legea Societăților și cu celelalte legi din România relevante prin raportare la specificul activității Societății. Potrivit art. 2.1 din Actul Constitutiv, Societatea are ca obiect principal de activitate *Activități de închiriere și leasing cu autoturisme și autovehicule rutiere ușoare (CAEN 7711)*. Obiectele secundare de activitate ale Societății sunt de asemenea prevăzute în cadrul articolului mai sus menționat. O descriere detaliată a activității Societății se regăsește în cadrul secțiunii *Privire Generală Asupra Activității* din prezentul capitol.

Societatea își desfășoară activitatea la sediul social situat în strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județul Neamț, România, număr de telefon 0233.229.616, fax 0233.206.143 și la celelalte 52 de agenții ale Societății din România.

Website-ul Societății este disponibil la adresa <https://www.autonom.ro/>. Informația publicată pe website-ul Societății nu este parte din sau încorporată prin trimitere în prezentul Prospect, cu excepția cazului în care anumite informații sunt incluse în mod expres, prin trimitere, în Prospect.

Istoric

Societatea și-a început activitatea în anul 2006, în Piatra-Neamț, ca o societate cu răspundere limitată. Activitatea Societății a fost orientată spre sectorul de *rent-a-car* (închiriere autovehicule pe termen scurt), oferind servicii preponderent către persoane fizice. Societatea s-a extins rapid, inițial în zona Moldovei (2006) și ulterior în majoritatea orașelor mari din țară (2007 - 2008), ajungând să fie singura societate de profil cu acoperire extinsă la nivel național (prin raportare la marile centre urbane ale țării și având în vedere distribuția geografică a punctelor de lucru ale Societății). În 2014, Societatea și-a schimbat forma juridică, transformându-se într-o societate pe acțiuni, cu scopul de a avea acces la surse diversificate de finanțare necesară dezvoltării accelerate a activității.

Criza financiară din 2008 - 2009 a reprezentat un punct de cotitură în istoria Societății. Criza a afectat semnificativ activitatea Societății în primele luni ale anului 2009, ca urmare a reducerii cererii serviciilor din turism, ceea ce a determinat schimbarea strategiei acesteia. Dată fiind cererea existentă din partea persoanelor juridice, aflate într-un proces de reducere a costurilor și implementare a unor strategii de optimizare în legătură cu parcurile auto proprii, Societatea și-a orientat oferta de servicii către persoanele juridice. Începând cu anul 2009, atât volumul cât și ponderea veniturilor generate de clienții persoane juridice în totalul veniturilor Societății au înregistrat o creștere semnificativă.

O nouă etapă în dezvoltarea Societății a început în anul 2011 când Societatea a început să ofere servicii de leasing operațional (închiriere pe termen lung). Veniturile Societății din leasingul operațional au crescut an de an, reprezentând principalul motor de creștere al Societății din 2012 până în prezent. Societatea desfășoară astfel în prezent două activități operaționale principale, și anume servicii de leasing operațional unde este al treilea jucător¹ din piață și respectiv închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) unde este printre cei mai proeminenți

¹ <https://www.zf.ro/banci-si-asigurari/piata-de-leasing-operational-a-incheiat-2021-cu-o-crestere-de-12-an-22382596>

jucători din piață. Această poziționare a fost posibilă grație unui creșteri organice de-a lungul anilor peste dinamica celor două piețe specifice, iar în cazul pieței de leasing operațional, reprezintă și contribuția a două achiziții ale unor competitori importanți, respectiv BT Operațional Leasing în 2018 și Premium Leasing (Țiriac Operating Lease) în 2022. În acest fel, Societatea a fost principalul actor al procesului de consolidare pe piața de leasing operațional în ultimii ani.

În luna martie 2021 a fost finalizat procesul de fuziune prin absorbție cu BT Operațional Leasing S.A. („BTOL”), o societate pe acțiuni fondată în anul 2001, având ca obiect de activitate activități de închiriere și leasing cu autovehicule. Societatea a dobândit în iunie 2018 participația sa de 99,85% în capitalul social al BTOL, prin achiziționarea pachetului majoritar de la BT Investments S.R.L. pentru care a plătit un preț de 28,4 milioane RON, 0,15% din capitalul social al BTOL fiind dobândit în cadrul aceleiași tranzacții de către Autonom International S.R.L., începând cu luna ianuarie 2021 BTOL fiind absorbită în totalitate de Societate. Mai multe detalii puteți găsi în cadrul subsecțiunii „Privire generală asupra activității - Activități principale, piețe și principalele servicii prestate de Societate”.

Societatea a mai achiziționat, în anul 2022, întreg pachetul de părți sociale în capitalul social al Premium Leasing S.R.L. („Premium”), cunoscută pe piață ca „Țiriac Operating Leasing”, de la societatea Molesey Holdings Limited. Achiziția Premium a fost aprobată de Societate în ianuarie 2022, fiind motivată de dorința de a accelera dimensiunea și creșterea Societății, precum și de contextul de consolidare a pieței, fiind o activitate ce continuă să fie întreprinsă de tot mai puțini operatori. Începând cu data de 1 mai 2022 a devenit efectivă operațiunea de fuziune prin absorbție, Premium fiind absorbită de către Societate. Mai multe detalii puteți găsi în cadrul subsecțiunii „Privire generală asupra activității - Activități principale, piețe și principalele servicii prestate de Societate”

Principală activitate operațională a Societății este cea de leasing operațional, ponderea acesteia în flotă și în veniturile operaționale de închiriere de autovehicule în ultimii ani fiind de cel puțin 75%.

Ultimii cinci ani au însemnat o perioadă provocatoare pentru Societate prin prisma a două veritabile teste de stres care au fost reprezentate de prima parte a Pandemiei COVID-19 (perioada 2020-2021) și respectiv mediul macroeconomic cu inflație ridicată (perioada 2022-2023). În acest timp, Societatea și-a conservat sănătatea financiară, iar ascensiunea afacerii a continuat într-o dinamică comparabilă sau superioară pieței, astfel încât aceasta și-a consolidat cota de piață de-a lungul ultimilor ani. O astfel de evoluție este elocventă pentru robustețea modelului de afaceri, reziliența sa ridicată și capacitatea Societății de a traversa șocuri de intensitate ridicată în economie, dovedind astfel capabilitatea echipei Emitentului de a se adapta la provocări majore concrete din piață.

Pentru mai multe detalii legate de structura Grupului, a se vedea secțiunea „Structura organizațională, descrierea Grupului” de mai jos.

Alte informații semnificative

Surse de finanțare preconizate ale activităților Societății

Societatea va urmări să își satisfacă necesitățile de numerar prin surse obținute din operațiuni și, în continuare, prin noi împrumuturi bancare, dacă va fi necesar să se finanțeze necesități mai mari de capital circulant sau, dacă va fi cazul, achiziții menite să genereze plusvaloare. De asemenea, Societatea urmărește să își diversifice sursele de finanțare prin emiterea Obligațiunilor și admiterea acestora la tranzacționare, unul dintre obiectivele specifice ale Societății constând în creșterea maturității medii a finanțărilor atrase astfel încât, dată fiind maturitatea de (cinci) 5 ani a instrumentelor financiare cu venit fix emise, scadența medie a finanțărilor atrase de Societate să crească substanțial, în acord cu durata medie de aproximativ (patru) 4 ani a contractelor de leasing operațional, principală categorie de servicii prestată.

Nu au existat modificări semnificative ale structurii de împrumut și finanțare a Societății de la încheierea ultimului exercițiu financiar.

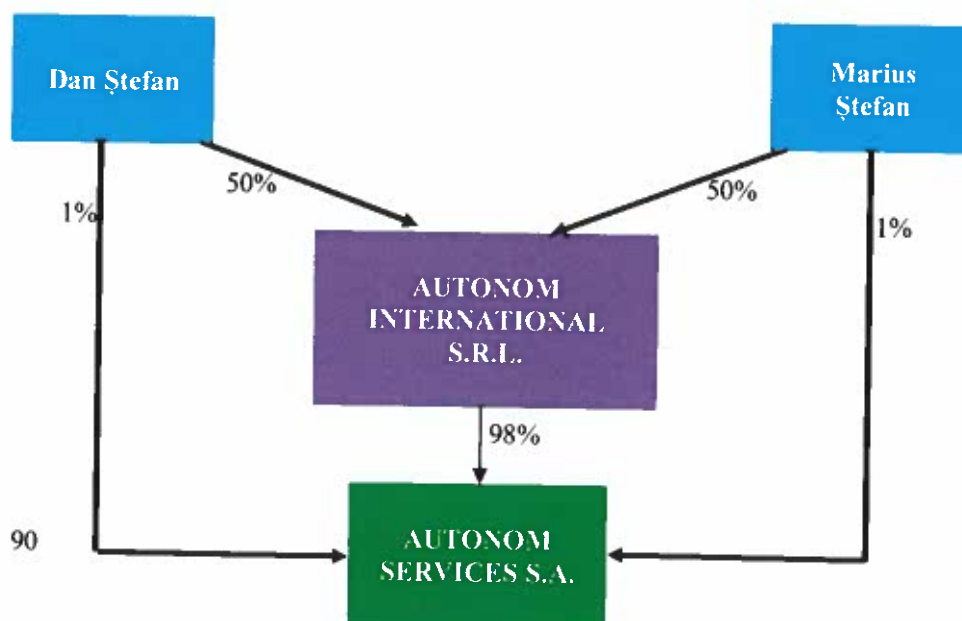
Ratinguri

În data de 5 iunie 2024, agenția Fitch Ratings a atribuit pentru Societate ratingul IDR (Long Term Issuer Default Rating) „B+” cu perspectivă Pozitivă și un rating de „B”/RR5 pentru datorii negarantate (*senior unsecured debt*). Mai multe detalii puteți găsi în cadrul subsecțiunii „Privire generală asupra activității - Aspecte privind ratingul atribuit de agenția Fitch Ratings”.

STRUCTURA ORGANIZAȚIONALĂ, DESCRIEREA GRUPULUI

Grupul Autonom

Societatea este deținută de frații Marius Ștefan și Dan-George Ștefan prin intermediul societății Autonom International S.R.L., iar structura Grupului Societății, împreună cu structura acționariatului Societății pot fi vizualizate în următoarea schemă:



Acționarii principali

La data prezentului Prospect, conform informațiilor din registrul acționarilor Societății, capitalul social al Societății este deținut după cum urmează:

Acționar	Număr de acțiuni	Procent din capitalul social
Autonom International S.R.L.	1.960.000	98%
Dan-George Ștefan	20.000	1%
Marius Ștefan	20.000	1%

O scurtă descriere a acționarilor Dan-George Ștefan și Marius Ștefan se regăsește în secțiunea *Organe de administrare, conducere și supraveghere* de mai jos.

Autonom International S.R.L. este o societate cu răspundere limitată înființată în anul 2007, având sediul social situat în Municipiul Piatra Neamț, strada Fermelor nr.4, județul Neamț și care are drept domeniu de activitate *Activități ale direcțiilor (centrelor), birourilor administrative centralizate (cod CAEN 7010)*. Autonom

International S.R.L. este o entitate controlată în procente egale (50%) de către frații Dan-George Ștefan și Marius Ștefan, aceștia exercitând controlul asupra Societății. Societatea nu a adoptat măsuri specifice pentru a preveni exercitarea abuzivă a controlului, însă legislația din România aplicabilă Societății cuprinde prevederi care împiedică abuzul de drept, inclusiv exercitarea cu rea-credință a drepturilor acționarilor care exercită controlul asupra Societății.

După cunoștința Societății, nu există, la data prezentului Prospect, vreun acord sau angajament a cărui aplicare să conducă la orice moment ulterior la o schimbare în exercitarea controlului asupra Societății.

Societăți în care Societatea deține participații minoritare

Societatea nu este dependentă de alte entități din cadrul grupului din care face parte și nu deține participații în nicio altă entitate.

Societățile-soră ale Societății

Societățile-soră ale Societății, respectiv entitățile în cadrul cărora **Autonom International S.R.L.** (acționarul majoritar al Societății) deține în mod direct participații, sunt următoarele:

Denumire	Procent deținere	Descriere pe scurt a societății
Autonom Hungary KFT	100%	Societate cu răspundere limitată fondată în anul 2014, având ca obiect de activitate <i>Activități de închiriere și leasing cu autoturisme și autovehicule rutiere ușoare (cod CAEN 7711)</i> . Societatea are sediul social în 1139 Budapesta, Béke tér 7. fszt. 2, Ungaria.
Autonom Assistance S.R.L.	50%	Societate cu răspundere limitată fondată în anul 2018, având ca obiect de activitate <i>Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre (cod CAEN 5221)</i> . Autonom International S.R.L. a dobândit participația sa în capitalul social al societății în anul 2018, prin achiziție de părți sociale. Societatea are sediul social în Municipiul Piatra Neamț, strada Fermelor nr. 4C.
Autonom Leasing IFN S.A.	90%	Societate pe acțiuni fondată în anul 2003, având ca obiect de activitate <i>Leasing financiar (cod CAEN 6491)</i> . Autonom International S.R.L. a dobândit participația sa în capitalul social al societății în anul 2023, prin achiziție de acțiuni. Societatea are sediul social în Mun. Piatra Neamț, strada Fermelor nr. 4, parter.
Carcentric S.R.L.	70%	Societate cu răspundere limitată fondată în anul 2011, având ca obiect de activitate <i>Întreținerea și repararea autovehiculelor (cod CAEN 4520)</i> . Autonom International S.R.L. a dobândit participația sa în capitalul social al societății în anul 2017, prin achiziție de părți sociale. Societatea are sediul social în strada Semicercului nr.12, etaj 3, sector 1, București.
Millenium Insurance Broker (M.I.B.) S.A.	37,2541%	Societate pe acțiuni fondată în anul 1997, având ca obiect de activitate <i>Activități ale agenților și broker-ilor de asigurări (cod CAEN 6622)</i> . Autonom International S.R.L. a dobândit participația sa în capitalul social al societății în anul 2019, prin achiziție de acțiuni. Societatea are sediul social în Splaiul Independenței nr.111, sector 5, București.

Ștefan și Compania S.R.L.	100%	Societate cu răspundere limitată fondată în anul 1991, având ca obiect de activitate <i>Comerț cu amănuntul de piese și accesorii pentru autovehicule (cod CAEN 4532)</i> . Autonom International S.R.L. a dobândit participația sa în capitalul social al Ștefan și Compania S.R.L. în anul 2016, prin achiziție de părți sociale. Ștefan și Compania S.R.L. are sediul social în Mun. Piatra Neamț, strada Fermelor nr. 4.
Vehicle Management Systems S.R.L.	100%	Societate cu răspundere limitată fondată în anul 2005, având ca obiect de activitate <i>Alte transporturi terestre de călători n.c.a. (cod CAEN 4939)</i> , cu activitate preponderentă <i>Întreținerea și repararea autovehiculelor (cod CAEN 4520)</i> . Autonom International S.R.L. a atins cota de 100% ca urmare a achiziției unui număr de părți sociale reprezentând 10% din capitalul Vehicle Management Systems în decembrie 2022. Vehicle Management Systems S.R.L. are sediul social în Mun. Piatra Neamț, strada Fermelor, nr. 4C. Vehicle Management Systems S.R.L. deține părțile sociale reprezentând 50% din capitalul social al Autonom Assistance S.R.L.

PRIVIRE GENERALĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII

Activități principale, piețe și principalele servicii prestate de Societate

Societatea desfășoară două activități operaționale principale, fiind unul dintre cei mai importanți jucători pe piețele respective:

Activitatea de leasing operațional – presupune transferul dreptului de utilizare a unei flote de vehicule unei persoane juridice, pentru o perioadă cuprinsă între 12 și 57 de luni, în condițiile achitării unei rate lunare fixe care acoperă costurile asociate deținerii unui autovehicul, inclusiv servicii suplimentare (asigurări, dobânzi, taxe și impozite, reparații și mentenanță, mașină la schimb, logistică, alte costuri administrative etc). Ponderea autovehiculelor operate în regim de leasing operațional în totalul flotei administrate la 30 iunie 2024 era de peste 80%, aceasta fiind principala categorie de servicii prestate de Societate.

Leasingul operațional este un instrument de externalizare a flotelor auto, în vederea optimizării cheltuielilor operaționale și minimizării riscurilor financiare, potrivit deopotrivă pentru companiile cu parcuri mari de autovehicule, cât și pentru firmele care exploatează un număr redus de autovehicule (acesta din urmă fiind segmentul-țintă al Societății).

Societatea oferă și serviciul de management de flotă („*fleet management*”) persoanelor juridice care au în proprietate o flotă de autovehicule și care doresc o eficientizare a costurilor totale asociate unui parc auto. Rezultatul urmărit de clienții care accesează acest serviciu constă în reducerea de costuri, simplificarea gestionării unei categorii importante de cheltuieli operaționale, îmbunătățirea productivității. Managementul de flote auto este pentru Societate o activitate cu o contribuție marginală la veniturile operaționale, dar care ajută la creșterea volumelor de achiziție și este adesea pentru clienți o etapă tranzitorie către externalizarea completă prin intermediul leasingului operațional.

O altă activitate secundară în cadrul liniei de afaceri leasing operațional, dar deja semnificativă prestată de Societate, se referă la închirierea de echipamente pe termen lung, aceste servicii fiind testate în ultimii ani, de cele mai multe ori ca un produs adiacent celor oferite clienților existenți. Principiul de funcționare este similar cu cel al leasingului operațional auto și se încadrează într-un trend confirmat la nivel global, numit „*Asset as a Service*” sau „*Rent vs. Buy*”. Din această perspectivă, Societatea analizează oportunitatea de a dezvolta pe termen lung o linie de afaceri distinctă reprezentată de închirierea de echipamente pe termen lung, având în

vedere oportunitățile de piață și expertiza extensivă acumulată în industria leasingului de autovehicule, care poate fi valorificată în cazul altor categorii de active

La nivelul anului 2023, ponderea veniturilor din închirieri de echipamente reprezintă circa 14% din veniturile totale ale liniei de afaceri leasing operațional.

Societatea și-a consolidat prezența pe piața de leasing operațional nu doar printr-o creștere organică sistematică peste cea a pieței, ci și prin achiziția unor jucători semnificativi din acest sector. Aceste achiziții au fost realizate în scopul consolidării portofoliului de clienți, a câștigării rapide de cotă de piață, realizarea de economii de scară, precum și optimizarea unor costuri operaționale. Un obiectiv important al unor astfel de achiziții de companii constă în îmbunătățirea principalilor indicatori de profitabilitate ai afacerii. De menționat că efectele de economie de scară sunt în mod special foarte importante în industria de leasing operațional, un sector cu bariere de intrare importante și unde poate opera doar un număr redus de jucători.

La data de 30 iunie 2018, Societatea a achiziționat BTOL, prin preluarea unui procent de 99,85% din capitalul social al acesteia, pentru care a plătit un preț de 28,4 milioane RON, iar la data de 1 ianuarie 2021 a fost aprobat proiectul de fuziune prin absorbție al acestei entități. Ca parte a tranzacției, Societatea a încheiat un acord de distribuție cu Banca Transilvania, pe cinci ani. BTOL a fost un operator de dimensiune medie pe piața de leasing operațional, potrivit estimărilor Societății, acesta fiind cel de-al optulea jucător din industrie la nivelul anului 2017.

La data de 15 aprilie 2022, Societatea a preluat controlul Premium Leasing S.R.L. (*Țiriac Operating Lease*), divizia de leasing operațional și management de flote a Grupului Țiriac, după finalizarea achiziției a 100% din capitalul social al acesteia, pentru care a plătit 46,8 milioane RON (preț net de numerarul obținut). Începând cu data de 1 mai 2022 a devenit efectivă fuziunea prin absorbție a Premium Leasing, un operator în top 10 din industrie la nivelul anului 2021, tranzacția având un impact semnificativ asupra Societății. De menționat că valoarea contabilă a flotei auto și echipamentelor pentru închiriere preluate de la Premium Leasing a reprezentat în jur de o treime din valoarea contabilă a flotei Societății la 31 decembrie 2021. De asemenea, veniturile operaționale ale Premium Leasing în 2021 au reprezentat circa jumătate din veniturile din leasing operațional ale Societății în anul respectiv. Una dintre motivațiile principale ale achiziției Premium Leasing, a constat în compatibilitatea între strategiile de afaceri ale celor două entități și în caracteristicile asemănătoare ale clientelei, reprezentate de firme cu flote mici și mijlocii. De altfel, faptul că la peste doi ani de la preluarea Premium Leasing, pentru foștii clienți ai acestei companii s-a înregistrat o rată de înlocuire a contractelor de leasing operațional similară cu rata de înlocuire înregistrată pentru baza de clienți vechi a Societății este de natură să probeze omogenitatea celor două afaceri și valoarea adăugată generată prin această achiziție.

Activitatea de rent-a-car (închiriere pe termen scurt) – presupune furnizarea serviciului de închiriere a unui vehicul pentru o perioadă cuprinsă între 1 zi și 12 luni, atât către persoane fizice, cât și către persoane juridice, în condițiile achitării unui tarif negociat. Ponderea autovehiculelor operate în regim *rent-a-car* la 30 iunie 2024 reprezenta aproape 20% din numărul total de autovehicule al flotei.

Atât serviciile de leasing operațional, cât și cele de închiriere pe termen scurt ale Societății au prețurile denuminate în euro, ceea ce este consistent cu faptul că atât achizițiile de autovehicule, cât și marea majoritate a datoriilor financiare sunt asemenea denuminate în euro. În aceste condiții, Societatea nu este expusă la deteriorarea semnificativă a unor indicatori financiari de îndatorare în cazul unei evoluții nefavorabile a cursului de schimb RON/EUR. Totuși, având în vedere că o parte substanțială a cheltuielilor operaționale (administrarea flotei, asigurări, salarii, taxe etc.) sunt denuminate în moneda națională, dinamica profitabilității operaționale a Societății ar fi favorizată într-un scenariu de depreciere al RON față de EUR și reciproc.

Activități complementare

În mod complementar cu serviciile de leasing operațional și rent-a-car, Societatea desfășoară **activități de vânzare a autovehiculelor rulate** ce au fost utilizate pentru prestarea activităților aferente celor două servicii de bază. Calibrarea adecvată și eficiența vânzărilor de autovehicule rulate este esențială pentru prestarea durabilă în mod competitiv a serviciilor de închiriere și reprezintă o activitate de importanță strategică în afacerile de mobilitate, fiind în consecință o zonă foarte atent administrată de Societate, mai ales din

perspectiva unui management adecvat al riscului valorii reziduale. Aceasta are o importanță foarte ridicată pentru parametrii de profitabilitate generală a operațiunilor Societății.

Societatea a derulat activități de comerț cu mașini noi, reprezentând stocuri nevândute de autovehicule importate de dealeri care sunt revândute de Societate atât pe piață internă, cât și pe piețele externe. Vânzările de mașini noi la export reprezintă o activitate secundară, derulată de Societate ocazional în funcție de evoluția condițiilor de piață și care nu comportă riscuri operaționale, fiind de natură să contribuie conjunctural semnificativ la profiturile Societății. Cu toate acestea, intenția Societății este de a diminua drastic această activitate, care reprezintă totuși o sursă de volatilitate a veniturilor operaționale ale companiei pe termen mediu și lung.

Un element esențial al modelului de afaceri al Societății, care o diferențiază față de toți concurenții săi, constă în operarea celei mai extinse rețele de mobilitate din România, ce include în prezent 52 agenții în 38 de orașe. Prin intermediul rețelei de agenții, Societatea prestează o gamă diversificată de servicii integrate către o gamă largă de clienți, în același timp facilitând optimizarea cheltuielilor operaționale, precum cele cu reparațiile și asigurarea flotei. Managementul Societății apreciază că modelul său operațional bazat pe autonomie și procese decizionale descentralizate, care pivotează pe rețeaua sa de agenții, cu obiective de performanță stabilite la nivel regional pentru a spori nivelul de eficiență al operațiunilor, reprezintă un diferențiator principal al Societății față de concurenții din piețele de profil.

Societatea și-a consolidat de-a lungul ultimilor ani poziția de furnizor strategic de infrastructură de mobilitate în România, fiind al treilea cel mai mare jucător pe piață de leasing operațional² și unul dintre cei mai proeminenți operatori ai pieței de rent-a-car (închirieri pe termen scurt). În ceea ce privește piața de rent-a-car, s-a remarcat o creștere organică rapidă, precum și câștigarea sistematică de cotă de piață, mai ales începând cu 2020, anul declanșării pandemiei COVID-19. Date fiind valențele modelului de afaceri al Societății, care țintește nișe de piață atent selectate și capitalizează sinergiile între cele două linii de afaceri, precum și datorită avantajului competitiv major reprezentat de rețeaua națională de agenții, Societatea a ajuns gradual în postura de a fi furnizor de mobilitate major în România.

Elocvent pentru flexibilitatea și forța modelului său de afaceri este faptul că Societatea prestează servicii inclusiv pentru alți jucători importanți de pe piața de leasing operațional, precum și pentru companii de asigurări. Astfel, acești clienți practic “împachetează” în produsele lor inclusiv servicii prestate de Societate aferente liniei de afaceri închiriere pe termen scurt (serviciul de înlocuire, serviciul de pre-livrare), servicii de asistență rutieră și servicii „door-to-door”. Acesta este o măsură importantă a sinergiilor care se manifestă între cele două linii de afaceri ale Societății, complementaritate de natură să potențeze viteza de creștere a ambelor servicii de închiriere, pe termen scurt și respectiv pe termen lung, dar să și faciliteze un management al riscurilor mai eficient.

Elemente specifice privind flota de autovehicule operată

Dinamica flotei operate de Societate s-a înscris sistematic pe un trend ascendent în ultimii ani, reluând practic în 2021 creșterea întreruptă în 2020 în condițiile incidenței Pandemiei COVID-19. Modelul de afaceri țintește atât pentru serviciile de leasing operațional, cât și rent-a-car, segmente de piață atent selectate și cu efect diferențiator față de concurență, despre care consideră că au un potențial ridicat de creștere pe termen lung în cadrul celor două sectoare de activitate.

Una dintre cele mai importante concluzii în legătură cu evoluția Societății după 2019 se referă la faptul că atât perioada Pandemiei COVID-19, cât și perioada 2022-2023, cu un nivel ridicat al inflației, a confirmat agilitatea și robustețea modelului de afaceri, fapt demonstrat de consolidarea graduală a poziției Societății pe piețele de profil în mod semnificativ.

Tabelul următor prezintă dinamica flotei, ponderile activității de leasing operațional și rent-a-car în totalul flotei deținute de Societate, la 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

² <https://www.zf.ro/banci-si-asigurari/piata-de-leasing-operational-a-incheiat-2023-cu-o-crestere-de-12-an-22382596>

	Evoluția flotei, pondere activitate la 31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Număr total autovehicule flota auto	14.748	13.680	9.672	8.656	9.064
<i>Dinamica anuală număr autovehicule flota auto</i>	7,8%	41,4%	11,7%	-4,5%	8,4%
Intrări autovehicule noi în flota	4.081	6.329	2.776	1.999	2.662
Ieșiri autovehicule rulate din flota	3.013	2.321	1.760	2.407	1.963
<i>Pondere flota auto activitate leasing operațional în total flota</i>	81,6%	79,8%	74,8%	77,6%	78,5%
<i>Pondere flota activitate rent-a-car în total flota</i>	18,4%	20,2%	25,2%	22,4%	21,5%

Sursa: Date management

La sfârșitul lunii decembrie 2023, Societatea opera un parc de 14.748 autovehicule, față de 13.680 la sfârșitul anului 2022 și 9.672 la 31 decembrie 2021. Raportat la nivelul lunii decembrie 2019, referința dinaintea de declanșarea pandemiei COVID-19, flota Societății a crescut cu peste 60%, însă în acest context, trebuie ținut seama de impactul generat de achiziția Premium Leasing, cu o flotă de circa 2.800 autovehicule, care a fost preluată la 1 mai 2022 de către Societate. Astfel, autovehiculele preluate în urma achiziției Premium Leasing reprezentau peste 25% din numărul total de autovehicule din flota Societății la 31 decembrie 2021. Dacă ne referim strict la activitatea de leasing operațional, autovehiculele preluate prin achiziția Premium Leasing reprezentau peste 35% din cele 7.233 aflate în operare la 31 decembrie 2021.

Ponderea autovehiculelor operate de Societate în regim de leasing operațional în totalul flotei administrate a fost de minim 80% după preluarea Premium Leasing, față de o pondere de maximum 20% a parcului auto destinat activității de închiriere pe termen scurt. Societatea apreciază că există condiții pentru menținerea în linii mari a acestei structuri a flotei, cu leasingul operațional posibil în trend ușor ascendent în zona de 80-85% ca pondere în total flotă în următorii ani. Principala explicație ar consta într-un ritm mai mare de creștere al tarifelor pe linia de afaceri leasing operațional, comparativ cu tarifele pe linia de afaceri rent-a-car, în condițiile în care Societatea țintește valorificarea unor oportunități de afaceri comparabile pe ambele linii de afaceri.

În vederea prestării serviciilor de bază, Societatea desfășoară în mod sistematic activități de achiziții de autovehicule noi, precum și de vânzare a autovehiculelor rulate. De notat că Societatea este deja de câțiva ani unul dintre mai importanți jucători din România din punctul de vedere al volumelor de autovehicule noi achiziționate (2,83% din numărul total de înmatriculări de autovehicule din România la nivelul anului 2023³), fapt care se reflectă în reduceri importante obținute de la importatorii sau dealerii de autovehicule. Acest aspect este foarte important din punctul de vedere al impactului asupra eficienței operaționale a Societății.

Merită menționat că achizițiile de autovehicule finanțate din emisiunea de obligațiuni asigură o flexibilitate operațională mai ridicată în ceea ce privește optimizarea opțiunilor de management a flotei, prin comparație cu creditul bancar și mai ales cu leasingul financiar, care impune un proces cu durată sensibil mai mare și mai formalizat, precum și condiționalități viitoare cu privire la modul de utilizare al activelor operate. În plus, achizițiile în numerar de autovehicule, în special în condițiile atipice pe piața primară a autovehiculelor după pandemia COVID-19, au rezultat în reduceri la prețurile de achiziție obținute de Societate, fapt cu impact pozitiv asupra profitabilității generale a operațiunilor.

Politica Societății este de a opera o flotă de autovehicule cât mai tânără pentru ambele categorii de activități, fapt care se reflectă în prețuri de închiriere mai ridicate datorită calității generale mai bune a serviciilor, aspect important în special în relația cu clienții persoane juridice. Astfel, la sfârșitul lunii iunie 2024, vechimea medie a parcului de autovehicule utilizate în activitatea de leasing operațional era de 2,1 ani, în timp ce în cazul rent-a-car era în jur de 1,5 ani.

Acest fapt se reflectă într-o intensitate ridicată a activităților de achiziții și respectiv de vânzări de autovehicule. Astfel, numărul de autovehicule noi intrate în operare în 2023 pentru serviciile de leasing operațional și rent-

³ <https://acarom.ro/blog/inmatricularile-de-autoturisme-in-romania-total-2023/>
4081/144 611=2.83%.

a-car reprezenta 30% din numărul de autovehicule aflate în operare la începutul anului. Pe de altă parte, numărul autovehiculelor ieșite din operare în cursul anului 2023 a reprezentat 22% din numărul total de autovehicule care erau utilizate în vederea prestării serviciilor de închiriere la începutul anului.

Potrivit structurii flotei de autovehicule în funcție de *brand*, marca Dacia ocupă peste 20% din parcul aflat în exploatare, în timp ce podiumul este completat cu mărcile Skoda cu 13%, Ford cu 10%, după care urmează Volkswagen și Renault cu câte 9% fiecare. Dinamica flotei de autovehicule în funcție de marcă arată că nu au avut loc schimbări structurale semnificative în ultimii ani în privința preferințelor clienților pentru un *brand* sau altul.

În privința structurii motorizării flotei operate în regim de leasing operațional, motorizarea pe benzină a devenit cea mai reprezentativă, cu o pondere de 43% din parcul auto la sfârșitul anului 2023, față de 25% la sfârșitul anului 2019. În schimb, motorizarea pe motorină a scăzut de la o pondere de 74% la sfârșitul anului 2019, la 41% la sfârșitul anului 2023. De remarcat trendul ascendent în structura flotei al autovehiculelor hibrid și electrice, care împreună au ajuns la o pondere de 16% din totalul autovehiculelor operate de Societate în leasing operațional la sfârșitul anului 2023 față de 1% la sfârșitul anului 2019. În acest context, atrage atenția faptul că la 30 iunie 2024, s-a înregistrat un salt spectaculos în ponderea autovehiculelor hibrid și electrice la 20% din parcul auto, ceea ce este notabil pentru că această creștere a intervenit într-un interval de timp de doar șase luni.

Tabelele următoare prezintă structura flotei în funcție de motorizarea autovehiculelor, la 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

Structura flota leasing operațional în funcție de motorizare					
la 31 decembrie					
	2023	2022	2021	2020	2019
Motorina	41%	48%	60%	68%	74%
Benzina	43%	40%	34%	28%	25%
Hibrid	13%	10%	4%	2%	1%
Electrica	3%	2%	2%	2%	0%
Total flota leasing operațional (referință)	12.034	10.914	7.233	6.718	7.118

Sursa: Date management

Și în cazul flotei rent-a-car se remarcă, asemenea, o pondere a automobilelor hibrid și electrice de 19%-20% în totalul parcului auto la 31 decembrie 2023 și 30 iunie 2024, față de un nivel de 1% la 31 decembrie 2019. În schimb, ponderea motorizării pe motorină a ajuns la 36% la 31 decembrie 2023, în scădere de la 47% în decembrie 2019.

Structura flota rent-a-car în funcție de motorizare					
la 31 decembrie					
	2023	2022	2021	2020	2019
Motorina	36%	38%	49%	45%	47%
Benzina	44%	48%	46%	53%	52%
Hibrid	16%	13%	5%	2%	1%
Electrica	4%	1%	0%	0%	0%
Total flota rent-a-car (referință)	2.714	2.766	2.439	1.938	1.946

Sursa: Date management

Odată cu trecerea timpului și maturizarea afacerii, Societatea s-a orientat către completarea gamei de produse cu servicii premium de închiriere rent-a-car, context în care și-a extins sistematic flota de autoturisme din categoria mărci premium (luxury) de la un număr de 775 la 31 decembrie 2019, la 1.558 la 31 decembrie 2023, ceea ce reprezintă peste 10% din flota aflată în operare.

Tabelul următor prezintă structura flotei în funcție de categoria standard și premium, la data de 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

Structura flota în funcție de categorie standard/ premium					
la 31 decembrie					
	2023	2022	2021	2020	2019
Categorie standard	13.190	12.361	8.971	8.021	8.289
Brand-uri Premium (Luxury)	1.558	1.319	701	635	775
Total flota	14.748	13.680	9.672	8.656	9.064

Sursa: Date management

Flota de autovehicule comerciale (autoutilitare) a crescut sistematic în ultimii ani, fiind consemnat un avans cu 5% la 31 decembrie 2023, față de 31 decembrie 2022 și respectiv cu 10% la 30 iunie 2024 față de 30 iunie 2023. Aceasta dinamică reflectă politica companiei de a deservi o cerere tot mai consistentă din partea companiilor care sunt interesate să externalizeze parcul auto utilizat în mod direct în activități specifice prestării obiectului lor de activitate (retail, construcții etc).

Tabelul următor prezintă structura flotei în funcție de tip autovehicul la data 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019.

Evoluția flotei în funcție de tip autovehicul					
la 31 decembrie					
	2023	2022	2021	2020	2019
Flota pasageri (autoturisme)	12.599	11.630	7.944	6.967	7.162
Flota comerciala (autoutilitare)	2.149	2.050	1.728	1.689	1.902
Total flota	14.748	13.680	9.672	8.656	9.064

Sursa: Date management

În funcție de capacitatea cilindrică a motorului, la 31 decembrie 2023, cele mai importante poziții se regăsesc în cazul autovehiculelor între 1.400 și 1.600 cmc, cu o pondere de 27% în parcul auto, în timp ce grupa sub 1.200 cmc ocupă 32% din totalul flotei auto aflată în operare. De asemenea, autovehiculele între 1.600 și 2.000 cmc reprezintă 22% din întregul parc auto.

Activitatea de leasing operațional

Leasingul operațional în cazul autovehiculelor presupune transferarea dreptului de utilizare a unui autovehicul/ flote, în condițiile achitării unei rate lunare fixe de leasing operațional care acoperă cheltuielile de finanțare și de depreciere, precum și cheltuieli administrative și cele asociate prestării unei game de servicii suplimentare (asigurări, taxe și impozite, mentenanță, reparații etc), în condițiile în care toate riscurile aferente utilizării respectivului autovehicul/ flote de autovehicule rămân în sarcina firmei de leasing operațional. Utilizarea autovehiculelor în cadrul unui contract de leasing operațional „full service” nu mai presupune din partea clientului achitarea unui alt cost suplimentar în afara ratei de leasing și a cheltuielilor cu combustibilul.

Transferul dreptului de a utiliza autovehiculele care fac obiectul leasingului operațional de la Societate către clienți se realizează prin încheierea unui contract de închiriere, practica Societății fiind de a încheia aceste contracte pe perioade cuprinse între 12 și 57 de luni. Durata medie de închiriere, considerând sfârșitul lunii decembrie 2023 drept data de referință, era de 51 luni, în tendință de creștere ușoară la nivelul ultimilor ani. Această creștere a perioadei medii contractuale se încadrează în tendințele observate la nivel global în ultimii ani, când duratele contractelor de leasing au crescut în condițiile incidenței pandemiei COVID-19, ce a favorizat apariția unei crize a semiconductorilor. Acest context de piață a făcut sensibil mai anevoios accesul la autovehicule noi care au putut fi achiziționate într-un interval sensibil mai lung de timp. De asemenea, prețurile pe piața primară a autovehiculelor au avansat substanțial post-pandemie, din 2020 până în prezent, costurile medii de achiziție a autovehiculelor avansând și cu peste 50% (în funcție de clasă). Această realitate a determinat multe dintre companii să mai amâne achiziția produsului de leasing operațional, ceea ce implică a prelungit cu câțiva ani perioada efectivă de operare a unei flote mai vechi.

Produsul de leasing operațional presupune trei valențe principale, care se manifestă independent de evoluția economiei și de poziționarea în cadrul unui ciclu economic și reprezintă în fapt catalizatorii accesării acestui produs de externalizare de către o companie care are nevoie de o flotă auto, fie aceasta IMM sau companie

mare.

Prima valență a acestui produs se referă la simplificarea activității operaționale, companiile care accesează leasingul operațional pentru înlocuirea în proporție semnificativă a flotei proprii, lucrând cu un singur furnizor de servicii, în loc de o multitudine de furnizori, de ordinul zecilor, ceea ce este mai ales cazul companiilor mari cu operațiuni la nivel național.

A doua valență se referă la o reducere de costuri pentru cele mai multe dintre companii, deoarece operatorul de leasing operațional negociază prețuri sensibil mai scăzute ale produselor și serviciilor achiziționate (piese de schimb, reparații, asigurări etc). Fiind în primul rând un operator de volum, dar capitalizând și un know-how al pieței de profil, societatea de leasing operațional are posibilitatea să selecteze competitiv furnizorii săi prin comparație cu un client obișnuit nespecializat în acest domeniu. De asemenea, chiar costurile de finanțare sunt sensibil mai mici pentru un operator important de leasing operațional, comparativ cu un IMM.

A treia valență se referă la predictibilitatea deplină a costurilor cu operarea flotei auto pentru persoanele juridice care accesează acest produs, având în vedere că pentru companiile respective contractarea leasingului operațional este echivalent cu plata unei rate lunare fixe pe întreaga durată a contractului de leasing operațional. Acest fapt se poate constitui în beneficii majore pentru clienți, mai ales de-a lungul unei perioade cu inflație situată pe un palier ridicat (cazul anilor 2022, 2023 și posibil parțial anul 2024).

Produsul de leasing operațional al Societății se adresează companiilor interesate de eficientizarea costurilor aferente parcului auto prin externalizarea totală sau parțială a acestuia. Societatea și-a definit clientela țintă ca fiind constituită din companii din categoria firmelor mici și mijlocii (IMM) care urmăresc în general externalizarea unei flote de până la 100 de autovehicule de pasageri sau comerciale. De menționat că pe piața de leasing operațional principalii operatori din rândul multinaționalelor au vizat după criza financiară din 2008 preponderent companii mari (cu flote de până la 3.000 de autovehicule), acest segment de piață fiind unul foarte competitiv și cu marje de profit scăzute. Tocmai de aceea, această tipologie de clienți nu s-a constituit într-un focus pentru Societate. Totuși, o evoluție foarte importantă în ultimii ani se referă la înrolarea graduală în rândul clienților Societății a unora dintre cele mai importante companii din România (precum Bergenbier sau Agricola International, pentru care Societatea a reînnoit în 2023 contractul de leasing operațional care are drept obiect externalizarea a circa 35% din flota acestei companii).

Încă de la intrarea pe piața de leasing operațional, Societatea a avut drept țintă principală segmentul IMM-urilor care i-a permis să implementeze o politică de prețuri care să includă marje mai ridicate comparativ cu serviciile prestate pe segmentul marilor companii, fapt care s-a reflectat în cuantumul indicatorilor de profitabilitate aferent ultimilor ani. Principalele beneficii urmărite de clienții serviciilor de leasing operațional sunt optimizarea cheltuielilor lor operaționale cu parcul auto și predictibilitatea acestora, toate costurile fiind incluse în rata lunară fixă (TCO – *Total Cost of Ownership*).

Detalierea elementelor de cheltuieli componente ale TCO în cazul leasingului operațional se regăsește mai jos:

(a) *Cheltuielile de finanțare și deprecierea aferentă autovehiculelor achiziționate*

Autovehiculele destinate leasingului operațional sunt achiziționate în acord cu preferințele clientului, iar în rata lunară sunt incluse toate costurile aferente achiziției (costurile de finanțare, deprecierea autovehiculului, dobânda, comisionul de acordare a leasing-ului și taxele administrative)

(b) *Gestiunea asigurărilor și a daunelor*

Polițele de asigurare RCA și CASCO sunt emise și reînnoite pe toată perioada contractului de către firma de leasing operațional. În caz de daună, clientul beneficiază de asistență 24/7 pentru deschiderea și administrarea dosarului de daună, programarea mașinii în service și efectuarea reparațiilor

(c) *Taxe și impozite*

În rata lunară sunt incluse: rovinieta, inspecția tehnică periodică, impozitul anual, taxa de poluare, taxele de înmatriculare și de radiere.

(d) *Mentenanță și reparații*

Toate reviziile și controalele preventive periodice sunt efectuate, conform specificațiilor tehnice aplicabile fiecărui autovehicul, într-o rețea de service-uri autorizate agreeate și monitorizate de Societate conform unei politici adecvat articulate de mentenanță și reparații, ce a fost rafinată de-a lungul timpului.

(e) *Anvelope*

Anvelopele autovehiculelor sunt schimbate în funcție de numărul de kilometri și uzura admisă de producător. Serviciile de montaj și depozitare a anvelopelor sunt de asemenea incluse.

(f) *Serviciul autovehicul de înlocuire (replacement) și asistență rutieră*

Pe perioada imobilizării autovehiculului în service se poate asigura o mașină de înlocuire. Toate autoturismele beneficiază de asistență rutieră națională și internațională.

(g) *Servicii Door to Door*

Serviciul presupune transportul autovehiculului de către o persoană autorizată de la client la service pentru operațiuni precum: ITP, schimbarea anvelopelor, efectuarea reparațiilor în caz de daună.

(h) *Alte cheltuieli administrative*

Acestea se referă la personalul specific, sistemele informatice și cheltuielile de regie ce sunt asemenea incluse în rata lunară.

(i) *Monitorizare și telematică*

Societatea monitorizează numărul de kilometri și gradul de uzură a autovehiculului pentru a asigura funcționalitatea în parametrii optimi, pe toată perioada contractului. Societatea poate asemenea folosi sisteme de monitorizare prin GPS.

În medie, la nivelul portofoliilor de contracte de leasing operațional ale Societății, aproximativ două treimi din rata de leasing operațional este reprezentată de principalele componente pe care le presupune achiziția unui autovehicul, respectiv cheltuielile de finanțare și depreciere, iar restul este reprezentat de contribuția serviciilor.

De altfel, un alt detaliu important se referă la procentul ridicat, de peste 90%, al contractelor care includ diferite componente de servicii de mobilitate în totalul numărului de contracte încheiate de Societate. Politica Societății este de a încheia contracte cu componentă cât mai ridicată a serviciilor și la marje mai ridicate raportat la media pieței, dar care maximizează flexibilitatea și calitatea serviciilor de care se bucură clienții și minimizează implicit costurile adiționale și riscurile la care aceștia se expun în ceea ce privește exploatarea autovehiculelor de-a lungul duratei contractuale.

Societatea și-a majorat flota de autovehicule operată în leasing operațional de la un an la altul (cu excepția anului 2020, al pandemiei), la 31 decembrie 2023 consemnându-se un avans cu 10,3% față de sfârșitul anului 2022. Un avans similar, cu 10,7% se poate consemna și la nivelul datei de referință 30 iunie 2024, raportat la 30 iunie 2023. Înregistrarea unor astfel de rate de creștere demonstrează capabilitatea Societății de a valorifica oportunitățile apărute într-o piață susținută de condiții economice favorabile.

Un aspect notabil este legat de avansul peste 50% al flotei de leasing operațional înregistrat la 31 decembrie 2022 față de un an în urmă, această dinamică fiind explicată prin adăugarea flotei de circa 2.800 de autovehicule ale Premium Leasing care a fuzionat cu Societatea la 1 mai 2022. Numărul de autovehicule intrate în flotă drept contribuție a Premium Leasing reprezenta 35% din flota de leasing operațional a Societății la 31 decembrie 2021, ca atare impactul asupra afacerilor acesteia a fost unul substanțial.

Tabelul următor prezintă dinamica flotei aferentă activității de leasing operațional în totalul flotei deținute de Societate, numărul de clienți persoane juridice, precum și valoarea contractelor, intrările și ieșirile de autovehicule la 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

Evoluția flota și clienți leasing operațional					
la 31 decembrie					
	2023	2022	2021	2020	2019
Număr clienți persoane juridice leasing operațional	2.907	2.087	1.641	1.448	1.377
Valoarea contractelor de leasing operațional (mil. RON)	931	674	429	352	350
Număr autovehicule flota leasing operațional	12.034	10.914	7.233	6.718	7.118
Dinamica anuală număr autovehicule	10,26%	50,89%	7,67%	-5,62%	6,21%
Intrări autovehicule noi în flota leasing operațional	3.437	5.596	1.945	1.663	1.601
Ieșiri autovehicule rulate din flota leasing operațional	2.317	1.915	1.430	2.063	1.185

Sursa: Date management

Ultimii cinci ani au însemnat o perioadă provocatoare pentru Societate prin prisma a două veritabile teste de stres care au fost reprezentate de prima parte a Pandemiei COVID-19 (perioada 2020-2021) și respectiv de mediul macroeconomic cu inflație ridicată (perioada 2022-2023). În acest timp, Societatea și-a conservat sănătatea financiară, iar ascensiunea afacerii a continuat într-o dinamică comparabilă sau superioară pieței, astfel încât aceasta și-a consolidat cota de piață de-a lungul ultimilor ani. O astfel de evoluție este elocventă pentru robustețea modelului de afaceri, reziliența sa ridicată și capacitatea Societății de a traversa șocuri de intensitate ridicată în economie, dovedind astfel capabilitatea echipei Emitentului de a se adapta la provocări majore concrete din piață.

Astfel, pe de o parte, un prim test de stres a fost reprezentat de condițiile specifice generate de Pandemia COVID-19 în 2020, cu restricții severe de mobilitate, care au afectat afacerile clienților într-un mod fără precedent, inclusiv prin prisma lipsei de predictibilitate a afacerilor acestora. În condițiile incidenței Pandemiei COVID-19, Societatea a oferit sprijin pentru aproximativ un sfert dintre clienții săi, în diverse forme, în special în perioada de incertitudine maximă în derularea acesteia, adică între lunile aprilie și iunie 2020. Aceste inițiative au constat în prelungirea termenelor de plată, reeșalonări ale ratelor, dar și în optimizări de costuri obținute din ajustarea contractelor și din posibilitatea de a reduce dimensiunea flotelor aflate în operare la necesitățile lor de la momentul respectiv. Politica Societății de a implementa un model standard de relații contractuale flexibile cu clienții a făcut posibilă încetarea înainte de maturitate a unei părți din contractele de leasing operațional. Aceștia au avut posibilitatea să denunțe contractele sau să reducă numărul de autovehicule care fac obiectul acestora, înainte de termen fără a suporta însă penalități ridicate, așa cum era practica pieței. Pe de altă parte, flexibilitatea produsului de leasing operațional oferit de Societate nu se referă doar la aspecte legate de facilitatea de denunțare anticipată, ci și la elemente de design ale acestuia. Astfel, modificări ale calendarului de plată sau a serviciilor incluse în rată se constituie în facilități (incompatibile, spre exemplu, cu produsul de leasing financiar) pe care clienții au avut ocazia să le acceseze în 2020 și, astfel, să-și optimizeze cheltuielile legate de exploatarea parcurilor lor auto în contextul incertitudinilor generate de evoluția Pandemiei COVID-19. Trecând peste provocările pandemiei, trebuie menționat că flexibilitatea contractului cadru de leasing operațional al Societății permite inclusiv prelungirea termenului contractual în cadrul termenului legal de 57 luni, în acest fel clienții fiind în postura de a realiza anumite optimizări prin creșterea duratei contractuale, în funcție de propriile opțiuni de afaceri.

Pe de altă parte, un al doilea test de stres s-a constituit în anii 2022 și 2023, Societatea fiind pusă în postura de a asista la o creștere semnificativă a cheltuielilor de finanțare, dar mai ales a unor categorii de cheltuieli operaționale, precum cele cu exploatarea flotei (reparații, piese de schimb, asigurări etc) și cu salariile, fără a avea posibilitatea de a le transfera decât parțial către clienți în condițiile în care rata de leasing operațional este una fixă de-a lungul perioadei contractuale. Acest fapt a reprezentat un element de atractivitate foarte important al produsului de leasing operațional, cu atât mai mult conștientizat de clienți în condițiile perioadei cu inflație mai ridicată din anii 2022 și 2023. Aceste firme, care și-au externalizat flotele auto în proporții semnificative către Societate, au beneficiat pentru o perioadă semnificativă de timp de conservarea în termeni nominali a uneia dintre principalele lor cheltuieli operaționale și anume cele aferente exploatării flotei auto.

Din perspectiva Societății, însă, o astfel de perioadă s-a reflectat prin costuri operaționale mai mari care nu au

putut fi transferate rapid către toată baza sa de clienți. Ca atare, profitabilitatea operațională a Societății a fost afectată în 2022, dar mai ales în 2023, în mare măsură datorită unei creșteri mai rapide a cheltuielilor de operare a flotei comparativ cu avansul veniturilor liniei de afaceri leasing operațional. Pe de altă parte însă, pe măsură ce Societatea își reînnoiește contractele cu clienții existenți și adăunează noi clienți, ratele de leasing operațional sunt actualizate la condițiile pieței, și din acest motiv, teoretic, pentru o perioadă limitată de timp, s-ar putea favoriza o dinamica a veniturilor operaționale care să avanseze într-un ritm mai alert decât cheltuielile operaționale. Cu alte cuvinte, dat fiind specificul produsului de leasing operațional, ce presupune plata unei rate fixe pe întreaga durată contractuală, Societatea ar putea să beneficieze pe termen scurt de un efect diametral opus celui din 2022 și 2023. Acest fapt este posibil să aibă o contribuție pozitivă asupra profitabilității operaționale, ca urmare a actualizării graduale a ratelor de leasing la condițiile pieței.

La nivelul anului 2023, managementul Societății apreciază că nivelul ratei de leasing operațional pentru contractele reînnoite a crescut între 20% și 45%, raportat la valorile contractelor precedente care au ajuns la maturitate. Amplitudinea acestei creșteri este însă foarte sensibilă la parametrii noului contract de leasing (prețurile autovehiculelor care fac obiectul noului contract, serviciile adiționale contractate față de precedentul contract etc). Principalii catalizatori ai creșterii ratelor de leasing operațional sunt: i) creșterea prețurilor autovehiculelor pe piața primară (avans mediu cu 38% în 2023 față de 2019), ii) creșterea prețurilor asigurărilor (cotațiile asigurărilor RCA s-au dublat în 2023 față de 2020), iii) creșterea substanțială a costurilor de finanțare începând cu anul 2022, iv) avansul semnificativ al cheltuielilor operaționale ale operatorului de leasing operațional (costurile pieselor de schimb, reparațiilor, reviziilor autovehiculelor, cheltuielilor cu salariile etc).

Societatea a implementat o metodologie complexă de pricing al ratei de leasing operațional la semnarea unui nou contract. Din această perspectivă, nu numai că rata de leasing reflectă implicit, în prețuri de piață, elemente specifice de cheltuieli operaționale, ci mai mult decât atât, rata înglobează creșteri pe anumite categorii de cheltuieli precum cele cu asigurări, reparații care să acopere orientativ întreaga durată contractuală, care depășește, în medie, patru ani de zile.

De menționat că valoarea portofoliului de contracte de leasing operațional al Societății la 31 decembrie 2023 a fost cu 38% peste cea de la 31 decembrie 2022, în timp ce avansul la data de 30 iunie 2024, raportat la 30 iunie 2023, a fost de 19%. Explicația parțială a acestor rate substanțiale de creștere constă tocmai într-un efect de captare al impactului actualizării ratelor de leasing operațional la reînnoirea contractelor pentru o parte dintre clienții existenți.

Dinamica numărului de clienți, a flotei și a veniturilor din această activitate după incidența Pandemiei COVID-19, confirmă dezvoltarea sănătoasă a bazei de clienți și confirmă practic forța modelului de afaceri al Societății care constă în concentrarea pe flotele mici și mijlocii. Societatea are la dispoziție resursele necesare pentru a furniza serviciile sale în toată țara prin intermediul rețelei naționale de agenții, care și-a confirmat valențele de catalizator și diferențiator important al afacerii. Rețeaua de vânzări are funcția de principal vector de vânzări, dar reprezintă și interfață prin intermediul căreia este prestată gama complexă de servicii asociată activităților de închiriere pe termen scurt și pe termen lung.

Pe de altă parte, un aspect notabil este reprezentat de întărirea valențelor modelului de afaceri al Societății prin dezvoltarea canalelor de vânzare ale produsului leasing operațional ca urmare a achiziției Premium Leasing. Astfel, un element specific al modelului de vânzări al Premium Leasing a fost reprezentat de vânzarea produsului de externalizare al flotelor auto prin intermediul unei rețele de dealeri. În cadrul rețelei, dealerii proprii din rețeaua Țiriac reprezentau circa o treime din aceasta, iar restul alți dealeri, inclusiv importatori auto și instituții financiare. Concluzia managementului Societății după experiența integrării celor două afaceri în urma fuziunii prin absorbție a Premium Leasing a fost că respectivul canal de vânzare este unul funcțional și performant și, ca atare, l-a dezvoltat, păstrând integral fostele echipe comerciale de vânzări ale companiei preluate. În acest fel, integrarea unui astfel de canal de vânzări este astfel de natură să întărească modelul de afaceri și să potențeze viteza de creștere a liniei de afaceri leasing operațional a Societății într-un mod sustenabil.

De remarcat că flota medie/client a variat între 4 și 5 autovehicule în ultimii ani (5,1 autovehicule la 30 iunie 2024), ca efect al majorării numărului de clienți pe toate palierele, ceea ce indică orientarea structurală a Societății în mod preponderent către companii din categoria IMM. Această nișă are asociate marje de

profitabilitate sensibil peste cele practicate la nivelul flotelor mari, și în plus este consistentă cu politica de management a riscului avută în vedere încă de la înființare și care a vizat o limită maximă de expunere pe client de 5% din cifra de afaceri. Cu toate acestea, zona de clienți cu flote semnificative s-a dezvoltat substanțial în ultimii ani. O flotă mare este considerată a avea cel puțin 25 de autovehicule, aceasta categorie de clienți înscriindu-se, de asemenea, pe un trend ascendent în ultimii ani, fiind consemnat un avans al numărului de clienți de la 52 la 31 decembrie 2019, la 80 la 31 decembrie 2023 și peste 90 la 30 iunie 2024. În acest context, merită menționat că Societatea încadrează în categoria clienților strategici, persoanele juridice cu peste 100 autovehicule externalizate (precum Agricola International, Bergenbier).

De asemenea, merită comentat un indicator important în industria de leasing operațional care se referă la procentul din flotele clienților ce este externalizat, referința fiind numărul total de autovehicule din flotele clienților (*Share of Wallet*). Valoarea acestui indicator la 31 decembrie 2023 în cazul Societății se menține stabil peste pragul 40%, în creștere peste nivelul pre Pandemie COVID-19, calculul fiind realizat la nivelul întregii baze de clienți, care de altfel se află permanent în expansiune.

Acest fapt indică potențialul Societății de a crește substanțial pe termen mediu volumele de afaceri exclusiv prin mobilizarea clienților de la data de referință a calculului, fără a adăuna deci noi cumpărători ai serviciilor sale. În mod practic, în baza interpretării acestui indicator, reiese că ar fi astfel teoretic posibilă o dublare a cifrei de afaceri a Societății aferenta activității de leasing operațional într-un anumit interval de timp, chiar și fără atragerea de clienți noi, în condițiile în care s-ar putea valorifica la potențialul maxim întreaga bază existentă de clienți, dacă aceștia ar consimți să opereze treptat întreaga flotă în regim de leasing operațional.

Activitatea de închiriere pe termen scurt (rent-a-car)

Serviciul de închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) constă în închirierea de autovehicule către clienții persoane fizice și persoane juridice pe durate de timp între o zi și 12 luni, în schimbul plății unui tarif fix de închiriere. Serviciile de închiriere pe termen scurt ale Societății acoperă întregul teritoriu al României și se bazează pe cele 52 de agenții, poziționate în toate aeroporturile internaționale ale țării și în zonele aglomerate din 38 de orașe din România. În ceea ce privește durata medie de închiriere, aceasta a fost în 2023 de 10,4 zile.

Un element structural foarte important se referă la faptul că 85% din veniturile liniei de afaceri închirieri pe termen scurt sunt reprezentate de servicii prestate către persoanele juridice, care în măsură semnificativă sunt servicii de înlocuire a autovehiculelor către companiile de asigurări și clienții acestora, producători auto, alte firme de leasing operațional.

Astfel, serviciul de înlocuire a autovehiculelor se constituie într-un veritabil catalizator de creștere sustenabilă pe termen lung. La nivelul anului 2023, circa 20% din veniturile aferente activității de rent-a-car au fost reprezentate de servicii de înlocuire de autovehicule, în principal prestate pentru clienți mari (firme de asigurări, producători auto, firme de leasing operațional etc.). O astfel de structură a veniturilor aferente activității de rent-a-car în cazul Societății este diferită de structura pieței locale sau de cea a piețelor mature, companiile multinaționale active pe multe piețe la nivel global, inclusiv în România, fiind în mod tradițional orientate către prestarea de servicii către persoanele fizice (segmentul de retail) și pentru turismul de afaceri. De altfel, managementul consideră calibrarea adecvată a serviciilor către persoanele juridice ca fiind motivul pentru care în ultimii ani gradul de închiriere înregistrat de Societate a fost sistematic peste cel consemnat în cazul companiilor multinaționale active în sectorul rent-a-car la nivel european (Avis Budget, Europcar etc.). Astfel, dependența mult mai redusă de turism și traficul aerian, explică reziliența mai ridicată a închirierilor pe termen scurt ale Societății prin comparație cu competitorii săi în perioada pandemiei COVID-19.

Această dependență redusă de clienții de retail, conectați primordial la dinamica sectorului de turism și la evoluția traficului aerian (inclusiv a celui de afaceri) reprezintă astfel o caracteristică importantă a liniei de afaceri de închirieri pe termen scurt a Societății. Pe de altă parte, asemenea competitorilor săi principali, Societatea este prezentă pe toate aeroporturile cu trafic internațional din România, fapt ce potențează dinamica liniei de afaceri rent-a-car în perioadele favorabile pentru astfel de segmente de piață. Astfel, dincolo de focusul strategic către clienții persoane juridice, Societatea este în același timp structural conectată la segmentul de piață "incoming tourism" aflat în expansiune în cadrul sectorului de turism. Iar această zonă de clientelă de retail reprezintă, la rândul său, unul dintre catalizatorii importanți ai liniei de afaceri rent-a-car.

Principalele servicii oferite companiilor în cadrul liniei de business închirieri pe termen scurt sunt:

- (a) business travel (închirieri pentru deplasări din aeroporturi/gări, mașini specializate, delegații);
- (b) înlocuire autovehicul (primire autovehicul la schimb în caz de indisponibilitate a autovehiculului propriu datorită unei daune sau defecțiuni), tarificate la un preț/ zi sau sub formă de abonamente pre-plătite ;
- (c) închirieri sezoniere (companiile din industriile cu sezonalitate au realizat tot mai mult în ultimii ani că este mai eficient să își dimensioneze parcul auto în funcție de volumul de activitate);
- (d) închirieri temporare pentru proiecte specifice, de obicei pe o perioadă de câteva luni (proiecte de construcții, mentenanță, merchandising, vânzări, consultanță, fonduri europene);
- (e) închirieri pre-delivery (o mașină sau o flotă până la livrarea mașinilor comandate);
- (f) închirieri cu șofer/ transferuri (în parteneriat cu VMS, deținută de Autonom International S.R.L.).

Flota de închiriere pe termen scurt a crescut susținut încă de la înființare, ritmul menținându-se alături până în 2019, a stagnat în 2020 și a reluat creșterea în 2021, în condițiile în care sectorul a fost drastic afectat de restricțiile de mobilitate, acestea afectând traficul de turism și cel din aeroporturi, foarte conectat cu închirierile rent-a-car la nivelul pieței. Parametrii de performanță ai Societății sunt notabili și fac notă discordantă prin raportare la evoluțiile din sectorul rent-a-car unde flotele s-au ajustat agresiv în 2020, această dinamică divergentă dintre evoluția sectorului și a Societății în perioada Pandemiei COVID-19 favorizând câștigarea de cotă de piață de către Emitent în ultimii ani.

Astfel, numărul de autovehicule din flota de rent-a-car la 30 iunie 2024, consemnează un nivel maxim istoric în creștere cu 5,7% față de 31 decembrie 2023, iar dimensiunea actuală a flotei este cu 21% peste cea de la 31 decembrie 2021 și respectiv cu 52% față de 31 decembrie 2019, nivelul de referință pre-pandemie. Aceasta evoluție este măsura unei dinamici puternice a activității de rent-a-car, care s-a reflectat în câștigarea semnificativă de cotă de piață după 2019.

Tabelul următor prezintă numărul clienților persoane juridice aferent activității de rent-a-car, dinamica flotei deținute de Societate, precum și intrările și ieșirile de autovehicule aferente acestei activități la data de 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

	Evoluția flota și clienți rent-a-car				
	la 31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Număr clienți persoane juridice rent-a-car	3.486	3.112	3.075	2.079	2.252
Număr autovehicule flota rent-a-car	2.714	2.766	2.439	1.938	1.946
Dinamica anuală număr autovehicule	-1,88%	13,41%	25,85%	-0,41%	17,02%
Intrări autovehicule noi în flota rent-a-car	644	733	831	336	1.061
Ieșiri autovehicule rulate din flota rent-a-car	696	406	330	344	778

Sursa: Date management

Pentru segmentul aferent persoanelor juridice, Societatea acordă o atenție specială serviciilor de înlocuire, o categorie importantă fiind cele în conexiune cu piața asigurărilor, nișă pentru care a dezvoltat o divizie specială în cadrul Societății începând cu 2019. Focusul strategic al Societății către serviciul de înlocuire s-a conturat în urmă cu câțiva ani, în condițiile ratelor ridicate de creștere previzionate pentru acest segment, inclusiv generate de schimbarea legislației RCA, în sensul reglementării obligației de a oferi un autovehicul de înlocuire în cazul unui accident rutier pe perioada imobilizării în service a autovehiculului asiguratului.

În afară de serviciile de înlocuire contractate în principal cu firmele de asigurări, o altă explicație importantă

pentru ponderea ridicată a serviciilor corporate în cadrul liniei de afaceri reprezentate de închirierile pe termen scurt, de circa 85%, se referă la atenția acordată serviciilor de înlocuire contractate de alți clienți majori ce sunt „mari consumatori” de autovehicule de înlocuire. Astfel, o parte semnificativă din cifra de afaceri aferentă activității de rent-a-car reprezintă contribuția firmelor de leasing operațional și a altor firme care contractează servicii de închiriere pe termen scurt de la Societate pentru a le împacheta în cadrul produsului lor de leasing/management de flote, acestea fiind asociate serviciilor de înlocuire pentru flotele proprii operate. În acest context trebuie să fie înțeleasă ponderea ridicată în jur de 10% din cifra de afaceri agregată a flotei de afaceri rent-a-car a doi clienți reprezentativi la data de 31 decembrie 2023, astfel de ponderi semnificative între 5% și 10% putând fi consemnate pentru doi-trei clienți și la alte momente de-a lungul timpului.

Activitatea de rent-a-car este una sezonieră, cu niveluri sensibil mai ridicate ale activității în timpul concediilor din perioada verii, precum și în perioada sărbătorilor de iarnă. Un indicator fundamental pentru activitatea de închiriere pe termen scurt constă în gradul de închiriere al flotei de autovehicule.

Obiectivul Societății este să ținăască un nivel anual al ratei de închiriere a flotei de rent-a-car de peste 80%, nivel foarte ridicat în cadrul industriei la nivel global. O creștere a gradului de închiriere se reflectă implicit într-un impact direct asupra profitabilității. Potrivit managementului Societății, la un nivel al gradului de închiriere de 70%, linia de afaceri de închirieri pe termen scurt este profitabilă, iar o rată de închiriere de 85% este considerată o performanță excepțională în industrie.

În cazul Societății, valoarea acestui indicator a fost de 80,3% la nivelul anului 2019, pentru ca în 2020 să ajungă la un nivel de 69%, ca urmare a restricțiilor de mobilitate generate de pandemia COVID-19. Remarcabilă se arată însă stabilitatea gradului de închiriere a flotei foarte ridicat, de 88% în 2021 și 2022 și respectiv 86% în 2023. Acest fapt demonstrează atât faptul că Societatea și-a optimizat dimensiunea flotei rent-a-car de-a lungul timpului, dar în același timp reprezintă și o măsură a unei calibrări pragmatice a modelului de afaceri la oportunitățile pieței, în mod specific la servicii orientate către segmentul corporat.

Tabelul următor prezintă dinamica medie anuală a gradului de închiriere a flotei aferentă activității de rent-a-car pentru perioadele încheiate la 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

	Dinamica anuală a gradului de închiriere a flotei rent-a-car				
	31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Total grad de închiriere	86,00%	88,00%	88,00%	69,00%	80,27%

Sursa: Date management

Contribuția substanțială a segmentului corporat în cadrul acestei linii de business atenuază variațiile de sezonabilitate și crește gradul de utilizare al autovehiculelor față de piețele mature unde serviciile sunt preponderent orientate către retail.

Vechimea autovehiculelor folosite de Societate pentru activitatea de rent-a-car este, în mod uzual, între 6 și 27 de luni. O parte din autovehicule sunt operate de Societate în regim de închiriere, fiind returnate după șase (6) luni sau mai mult, în baza unor contracte de leasing operațional (ce funcționează similar unui acord de răscumpărare), în timp ce autovehiculele achiziționate de Societate pentru activitatea de închiriere pe termen scurt sunt scoase la vânzare după circa 27 luni. Astfel, vechimea medie a parcului auto al Societății pentru această activitate, la 31 decembrie 2023 era în jur de 1,5 ani de zile, comparabil cu anii anteriori, în pofida impactului Pandemiei COVID-19, inclusiv în ceea ce privește întârzierile de livrări de autovehicule noi din partea producătorilor care au pus presiune în sensul majorării perioadei de exploatare a autovehiculelor.

Un aspect notabil de menționat se referă la politica Societății de a avea constant o flotă de închiriere foarte tânără, fapt de natură să îi aducă avantaje competitive. Astfel, Societatea rămâne un furnizor preferat pentru anumite proiecte și categorii de clienți, în special clienții persoane juridice. Aceștia preferă autovehicule cât mai noi care oferă confort și un grad ridicat de securitate în exploatare, fiind dispuși să plătească astfel tarife de închiriere mai mari.

Vânzarea autovehiculelor rulate (remarketing)

Activitatea de vânzare a autovehiculelor rulate (*remarketing*) este una strategică pentru Societate, fiind

complementară serviciilor de închiriere pe termen scurt și de leasing operațional. Autovehiculele sunt vândute către entități specializate (importatori, dealeri sau alți revânzători) sau către retail prin centre proprii. Modalitatea de vânzare este cu plata pe loc sau printr-o modalitate de finanțare cum ar fi creditul auto sau leasingul financiar auto, oferită de către partenerii Societății.

Pentru o eficiență cât mai ridicată a operațiunii de vânzare a autovehiculelor rulate, Societatea a organizat trei centre proprii prin care vinde autovehiculele rulate, vânzarea directă către retail asigurând prețuri de vânzare sensibil mai ridicate față de vânzarea prin intermediari. Societatea dispune de o echipă dedicată de vânzători profesioniști de autovehicule rulate care gestionează această linie de afaceri. Promovarea activității de vânzare a autovehiculelor rulate se face prin intermediul website-ului Societății, dar și prin intermediul website-urilor de profil de comerț cu autovehicule rulate.

Tabelul următor prezintă dinamica autovehiculelor vândute în perioada încheiată la 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

	Număr autovehicule vândute la 31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Număr total autovehicule vândute	3.013	2.321	1.760	2.407	1.963

Sursa: Date management

Unul dintre cele mai importante riscuri pe care Societatea și le asumă se referă la riscul valorii reziduale a autovehiculelor pe care le exploatează în cadrul serviciului de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt (*rent-a-car*) și pe care le vinde la sfârșitul contractului de leasing operațional, respectiv după 27 luni de utilizare în cadrul activității de închiriere pe termen scurt.

Societățile de închirieri de autovehicule pe termen scurt și mediu sunt expuse la potențiale pierderi din operațiunile de vânzare a autovehiculelor atunci când prețurile de vânzare sunt mai mici decât valorile contabile nete neamortizate considerate în contabilitate. Date fiind incertitudinile existente cu privire la evoluția pieței de autovehicule rulate, există riscul ca Societatea să estimeze, la începutul derulării unui contract de leasing, valori reziduale superioare prețurilor de pe piață *second-hand* de la momentul vânzării efective de către Societate a autovehiculelor respective. În vederea minimizării acestui risc, Societatea are implementată o strategie conservatoare din punctul de vedere al stabilirii valorilor reziduale prin raportare la prețurile de pe piața *second-hand* așteptate la data când vehiculele vor fi vândute.

În acest context, Societatea acordă o atenție deosebită activității de remarketing și astfel vânzarea autovehiculelor sale rulate pe propriul canal de retail are o importanță deosebită în vederea maximizării prețurilor de vânzare și a profitabilității de ansamblu a activității de vânzare a acestei activități complementare cu activitatea de bază de închiriere.

O evoluție dificil de intuit înainte de Pandemia COVID-19 se referă la creșterea la nivel internațional a nivelului prețurilor autovehiculelor rulate pe piață *second-hand*, fapt care s-a reflectat implicit în diminuarea riscului de vânzare de către Societate a autovehiculelor rulate la prețuri inferioare nivelului valorilor reziduale înregistrate în contabilitate.

Explicația acestor mutații pe piața de autovehicule *second-hand* constă în faptul că industria auto s-a confruntat cu provocări majore precum penuria de semiconductori, fapt care a avut un impact negativ direct asupra disponibilității de mașini noi. În acest context, dealerii auto nu au mai oferit reduceri similare pentru achizițiile de flote, precum în anii dinainte de pandemia COVID-19, iar termenele de livrare au crescut considerabil. Autovehiculele rulate în stare tehnică bună (precum este cazul flotelor scoase din exploatare de Societate) sunt considerate un înlocuitor rezonabil al autovehiculelor noi. Ca atare, prețurile acestor autovehicule s-au înscris pe un palier ridicat, trendul ascendent al prețurilor fiind susținut oricum de tendința de creștere de către producători a prețurilor autovehiculelor noi cu combustie clasică, ce s-a manifestat în ultimii ani, catalizatorul acestei evoluții fiind reprezentat de tranziția progresivă la automobilul electric. De altfel, trendul în industria de mobilitate în ultimii ani constă în faptul că valorile de revânzare pe piața *second-hand* au ajuns să reprezinte gradual procente tot mai semnificative din valoarea de achiziție a autovehiculelor pe piața primară.

Un avantaj competitiv major pentru Societate în ceea ce privește gestiunea riscului valorii reziduale este reprezentat de faptul că autovehiculele care trebuie să facă obiectul vânzării la sfârșitul duratei contractelor de leasing operațional (sau eventual în cazul rezilierii anticipate a acestora), pot să fie direcționate către activitatea de rent-a-car în cazul în care prețurile potențiale de valorificare pe piața *second-hand* nu sunt considerate avantajoase de către management (prin raportare la valorile lor reziduale din contabilitate). Complementaritatea între cele două linii de afaceri ale Societății are astfel valențe deosebite în cazul managementului riscului valorii reziduale ale autovehiculelor aflate în exploatare pe linia de afaceri leasing operațional.

Această complementaritate între liniile de afaceri ale Societății poate genera efecte pozitive mai ales în cazul autovehiculelor electrice care vor ocupa cote tot mai consistente din flotele externalizate de companii, în condițiile în care acestea este de așteptat să-și asume obiective de mediu tot mai ambițioase în următorii ani. Cum există un nivel relativ ridicat de incertitudine în privința valorii automobilelor electrice pe piața *second-hand* în viitor, Societatea, spre deosebire de concurenții săi, are posibilitatea ca respectivele mașini să le direcționeze către activitatea de rent-a-car la sfârșitul utilizării lor în cadrul liniei de afaceri leasing operațional. Desigur o astfel de opțiune se pune problema să fie pusă în practică în cazul în care prețurile autovehiculelor electrice pe piața *second-hand* nu ar fi consistente cu valorile reziduale la care acestea sunt înregistrate în contabilitate. În acest mod, Societatea ar evita să marcheze o pierdere contabilă în urma activității de remarketing a autovehiculelor electrice la ieșirea lor din exploatarea în cadrul serviciului de leasing operațional.

Aspecte privind relațiile cu clienții

Societatea acordă o atenție deosebită monitorizării satisfacției clienților în vederea menținerii unui grad ridicat de calitate cu privire la serviciile prestate. Practic, Societatea are în vedere ca orice interacțiune sau serviciu accesat de un client să fie ulterior urmat de colectarea unei opinii în legătură cu calitatea serviciilor de care a beneficiat. Metodologia de colectare și procesare a feedback-ului clienților este una foarte laborioasă și rafinată, fiind periodic îmbunătățită în ultimii ani, astfel încât, din cunoștințele sale, Societatea reprezintă un model de bune practici pentru industria de mobilitate și nu numai.

Menționăm că majoritatea contractelor încheiate cu clienții persoane juridice pentru servicii rent-a-car sunt de tip cadru, încheiate pentru o perioadă de 12 luni, cu reînnoire anuală, iar contractele de leasing operațional sunt pentru o perioadă medie de 51 luni. Societatea monitorizează gradul de satisfacție al clienților prin transmiterea de chestionare, atât pentru clienții activității de rent-a-car, cât și pentru clienții activității de leasing operațional. La nivelul anului 2023, conform informațiilor colectate de Societate, peste 95% dintre răspunsurile primite sunt de la clienți foarte mulțumiți sau mulțumiți.

Societatea urmărește indicatori specifici în vederea monitorizării gradului de satisfacție a clienților, fiind un obiectiv strategic situarea acestora la un nivel foarte ridicat. Gradul de satisfacție al clienților și potențialul de recomandare măsurat de indicatorul specific, Net Promoter Score (NPS), este cel mai important instrument de monitorizare utilizat de Societate în vederea monitorizării calității relației cu clienții. Acesta este calculat în baza chestionarelor de feedback, și a avut o valoare de 90% în 2023, față de 96% în 2022 și 91% în 2021. Nivelul ridicat al acestui indicator, sensibil peste valorile medii consemnate în industria de profil, potrivit Statista.com, precum și dinamica ascendentă a valorilor acestuia în cazul Societății în ultimii ani reprezintă o măsură ridicată a calității ridicate a serviciilor prestate. Această preocupare a Societății pentru o calitate ridicată a serviciilor prestate clienților reprezintă de fapt fundația modelului de afaceri rafinat sistematic de către management în vederea adaptării la cerințele pieței și consolidării abilităților de a beneficia de oportunitățile oferite de aceasta.

Clienții Societății la nivelul cumulat al piețelor principale pe care activează Societatea sunt majoritar persoane juridice, ponderea primilor zece clienți în cifra de afaceri anuală înscrind-se pe un trend descendent în ultimii ani, de la 20% la 31 decembrie 2019, la 12% la 31 decembrie 2023, conform informațiilor prezentate în tabelul de mai jos. Se remarcă astfel faptul că Societatea nu a dezvoltat niciun fel de dependență de un număr redus de clienți, aceasta fiind o măsură a valențelor modelului său de afaceri. Acesta vizează cu precădere segmentul IMM în linia de afaceri leasing operațional, în timp ce, în linia de afaceri rent-a-car, principalii clienți sunt reprezentați tocmai de firme care accesează serviciul de înlocuire pentru clienții lor. De aceea, ponderea

cumulată mai ridicată, între 20% și 30% în totalul cifrei de afaceri aferentă activității de rent-a-car a primilor trei clienți la nivelul anului 2023 sau al primului semestru din 2024, nu este de natură să indice un nivel îngrijorător de concentrare a clientelei, aceasta reflectând de fapt o zonă de clientelă atomizată.

Tabelul următor prezintă ponderea clienților din top 10 în totalul cifrei de afaceri, aferentă serviciilor de leasing operațional și rent-a-car, pentru perioadele încheiate la data de 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

	Pondere top 10 clienți în cifra de afaceri (%)				
	pentru anul încheiat la 31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Pondere top 10 clienți în total cifra de afaceri leasing operațional și rent-a-car	12%	14%	17%	17%	20%

Sursa: Date management

Societatea folosește un sistem informatic de tip Customer Relationship Management (CRM), implementat în 2021 cu ajutorul unui grant obținut de la BERD. Sistemul CRM a fost optimizat periodic prin funcționalități extinse, adaptate la specificul activităților derulate de Societate și la cerințele de raportare și de fundamentare a deciziilor operaționale luate de management privind relațiile cu clienții.

Rețeaua națională de agenții și canale de distribuție aferente liniilor de business

Un element strategic de diferențiere pentru Societate și care se constituie într-un avantaj competitiv major și durabil atât pentru activitatea de leasing operațional, cât și de rent-a-car, se referă la dezvoltarea unei rețele naționale de 52 agenții în 38 orașe. Prin intermediul acesteia, Societatea are posibilitatea să presteze, la nivel național, către un număr ridicat de clienți, mai ales din categoria IMM pe linia de afaceri aferentă leasingului operațional, o gamă variată de servicii în condiții de calitate ridicată, beneficiind de o flexibilitate ridicată atât din punct de vedere operațional, cât și în ceea ce privește posibilitatea implementării unui management de risc care să se reflecte într-o calitate ridicată a creanțelor în condițiile unei achiziții sistematic “disciplinate” de clienți noi.

În procesele de vânzare sunt implicați toți angajații în măsură mai mult sau mai puțin efectivă, în funcție de categoria de clientelă vizată. În acest context, la nivelul anului 2023, peste 50 de angajați au fost implicați zilnic în vânzarea consultativă directă. De asemenea, potențialul de cross-selling între clienții diverselor produse de mobilitate oferite de companiile din Grup (închirieri pe termen scurt/ mediu/ lung, închirieri cu șofer/ transferuri, asistență rutieră, fleet management,) este unul important și reprezintă un element important care potențează dinamica afacerilor Societății, fiind un element esențial urmărit în strategia de vânzări efectivă.

Principala modalitate de atragere a clienților este prin intermediul forței de vânzări directe a Societății. În plus, Societatea mai folosește următoarele canale de distribuție:

- Portaluri de internet construite pentru educarea pieței și *lead generation*, dintre care menționăm: www.leasingoperational.ro, www.leasingoperational.com, www.inchiriereechipamente.ro sau www.rentavan.ro. Pe lângă acestea, Societatea deține peste 100 de domenii internet relevante, aflate în diverse stadii de dezvoltare;
- Parteneriate cu instituții financiar-bancare, importatori și dealeri auto, importatori/distributori de echipamente, brokeri de finanțare și de asigurări. Aceste canale de vânzări, mai ales în zona dealerilor și importatorilor auto a fost întărită semnificativ în urma achiziționării Premium Leasing și se constituie în prezent într-un element diferențiator al modelului de afaceri al Societății, reprezentând practic o forță de vânzări profesională care este remunerată proporțional cu valoarea vânzărilor generate.

Alte elemente esențiale privind afacerea Societății

Politica de credit comercial

Societatea acordă o atenție deosebită modului de selecție a clienților pentru serviciile de leasing operațional, având personal dedicat, reprezentat de opt angajați în cadrul Departamentului Financiar și Risc, în vederea gestionării procesului de luare a deciziei de finanțare a clienților, precum și în ceea ce privește monitorizarea comportamentului de plată al acestora, în vederea înscrierii în termenii contractuali. Un aspect notabil a fi menționat se referă la faptul că în cadrul parteneriatului instituțional cu BERD, Societatea a beneficiat, în 2017, de asistență din partea acestei instituții financiare în ceea ce privește rafinarea politicii sale de analiză a riscului comercial.

Semnarea unui contract de leasing operațional este precedată de un proces riguros de analiză internă și de aplicare a unei metodologii tip scoring în funcție de care se stabilesc condițiile de finanțare și garanțiile solicitate. Clienții sunt astfel clasificați în patru categorii: risc foarte scăzut (blue chip), regulat cu risc scăzut, regulat cu risc mediu, risc ridicat (nefinanțabil).

Analiza de risc a unui client corporate are în vedere analiza informațiilor financiare, analiza gradului de risc al afacerii, experiența managementului, istoricul juridic al asociaților și administratorilor, astfel încât să nu existe precedente în privința unei afilieri în trecut a acestora cu companii care au făcut obiectul procesului de insolvență sau faliment. Sunt analizate de asemenea elemente precum vechimea clientului persoană juridică în activitățile specifice obiectului său de activitate, existența unor datorii la stat, dosare de judecată în calitate de debitor, verificare în Centrala Incidentelor de Plăți (CIP) etc. De asemenea, în procesul de luare a deciziei de finanțare a unei companii ca partener într-un contract de leasing operațional, Societatea acordă o atenție deosebită contactului direct cu persoanele cheie din conducerea clientului.

În majoritatea contractelor de leasing operațional, în cazul clienților care nu sunt încadrați în categoria de risc foarte scăzut (blue chip), Societatea se asigură în privința efectuării plăților prin solicitarea unor garanții personale din partea administratorilor și asociaților clientului prin intermediul unor bilete la ordin avalizate în nume personal de aceștia. Deși este foarte flexibilă în privința condițiilor comerciale și de structurare a serviciilor de leasing oferite, Societatea este foarte strictă în privința condițiilor de plată în relația cu clienții și are ca politică descurajarea depășirii termenelor de plată prin perceperea unor penalități mari de întârziere (până la 1% pe zi după depășirea termenului de plată scadent). Societatea a implementat un proces automatizat de înștiințare, atenționare și penalizare a întârzierilor de plată, în activitățile de remediere și monitorizare a relației cu clienții fiind implicat atât Departamentul Financiar și Risc, cât și responsabilul de vânzări pentru clientul respectiv.

În maximum două luni de întârziere de la plata ratei de leasing scadente, Societatea reintră în posesia activelor (adică a autovehiculelor care au făcut obiectul contractului de leasing operațional). Autovehiculele respective, returnate anticipat din contractele de leasing operațional pot fi utilizate de Societate în activitatea de rent-a-car, mai ales în situația în care evenimentul a survenit în prima parte a derulării contractului de leasing. Această complementaritate între liniile de activitate, reflectată în posibilitatea de a muta un autovehicul dintr-un produs într-altul, reprezintă un avantaj competitiv major pentru Societate în ceea ce privește opțiunile disponibile din punctul de vedere al managementului riscului,

În cazul în care Societatea decide să nu utilizeze pentru serviciile rent-a-car autovehiculele returnate înainte de maturitatea contractului de leasing operațional, acestea fac obiectul activității de vânzare (remarketing). Ca atare, în situația materializării riscului de credit intervină în pofida mecanismelor prudențiale implementate, pierderea maximă marcată se referă de regulă strict la ratele de leasing scadente și neplătite, în condițiile în care Societatea își valorifică activele respective prin vânzare pe piață autovehiculelor *second-hand* la un preț apropiat de valoarea contabilă.

Pentru activele încadrate ca având un risc mai ridicat (valoare de achiziție mare, potențial scăzut de integrare în flota de rent-a-car), Societatea percepe de cele mai multe ori garanții suplimentare, sub formă de avansuri sau garanții de bună execuție.

Politica de asigurare a flotei auto

Încă din primii ani după intrarea pe piață de închiriere autovehicule, Societatea a acordat o atenție deosebită politicii de asigurare a flotei care reprezintă o cheltuială operațională importantă și ca atare un element cheie în optimizarea costurilor.

Politica Societății este de a se asigura pentru riscul de daună totală o parte semnificativă a flotei (în proporție de aproximativ 37% în prezent), în timp ce pentru aproximativ 30% din flota auto sunt încheiate polițe CASCO cu franșiză de până la 1.000 EUR, iar aproximativ 33% din flotă nu are acoperire rezultând din încheierea de polițe CASCO.

Ca urmare a know-how-ului acumulat și a experienței câpătate de-a lungul timpului, precum și a dimensiunii mari a parcului auto operat, Societatea a considerat că este mai eficient să acționeze de facto precum o companie de asigurări internalizând riscul de daună, care astfel nu mai este transferat către companiile de asigurări pentru cea mai mare parte a parcului auto aflat în administrare. Astfel, Societatea își asumă cheltuielile de reparații și piese de schimb aferente accidentelor în care este implicată flota sa, comparativ cu abordarea standard a unui operator economic de a plăti prime de subscriere CASCO aferente întregului parc auto. În acest scop, Societatea și-a dezvoltat capacități importante de constatare și evaluare a daunelor și de generare a devizelor de reparații, atât la sediul operațional din Piatra Neamț (unde societățile relevante deținute de Autonom International S.R.L. operează și service-uri multimarcă și o rețea de magazine de piese auto și accesorii), cât și în toate orașele în care are agenții. Echipa “tehnică” implicată în gestiunea operațiunilor de reparații era de peste 70 de persoane la 30 iunie 2024. Această politică de gestionare pe cont propriu a daunelor, rafinată succesiv de-a lungul ultimilor ani, reprezintă un avantaj competitiv major pentru Societate, cu impact pozitiv asupra controlului cheltuielilor operaționale și implicit asupra profilului de profitabilitate al afacerii.

În 2019, Autonom International S.R.L. a achiziționat o participație semnificativă în capitalul social al Millenium Insurance Broker, unul din cei mai importanți brokeri de asigurări de pe piața locală, prin care Societatea derulează majoritatea achizițiilor de produse de asigurare, ceea ce permite optimizarea suplimentară a cheltuielilor cu asigurările, printr-o familiarizare foarte bună cu caracteristicile produselor de pe piață, astfel încât acestea să răspundă cât mai bine necesităților sale operaționale în condiții de preț cât mai atractive.

Politica de mentenanță și reparații a flotei auto

Reparațiile și mentenanța se efectuează în unități service agreeate RAR conform specificațiilor producătorului mărcii și utilizează piese originale sau AM (*after market*), în funcție de specificațiile fiecărui autovehicul. Acestea se derulează în unități service auto selectate atent de Societate la nivel național, precum și în unitățile proprii de reparații din Piatra Neamț membre ale Grupului, pentru aria județului Neamț. Service-urile selectate drept eligibile pentru operațiunile de reparații și mentenanță ale flotei Societății sunt monitorizate permanent de aceasta în vederea asigurării calității acestor operațiuni în condiții de preț optimizate.

Volumele foarte mari de achiziție de piese de schimb ale Societății, provenite din administrarea unei flote extinse la nivel național care se fac printr-o entitate membră a Grupului specializată în astfel de operațiuni permit obținerea de reduceri, fapt care optimizează cheltuielile operaționale și în plus asigură flexibilitate, fiabilitate și operativitate, elemente esențiale în administrarea profesionistă de flote.

Infrastructura IT și soluțiile tehnologice implementate

Societatea a folosit încă de la înființare soluții informatice complexe pentru a avea un control ridicat în ceea ce privește execuția strategiei de creștere rapidă a afacerilor sale. Astfel, în 2008, Societatea a implementat o soluție specializată de tip ERP, Car Pro Systems, ce este folosită de companii de închirieri și leasing din toată lumea.

Începând cu anul 2012, Societatea a utilizat soluția ERP Winmentor Enterprise, inițial pentru modulul de gestiune financiară iar, din 2015, și pentru administrarea unei părți substanțiale a proceselor operaționale. Astfel, a fost dezvoltată o aplicație personalizată, în care este realizată gestiunea contractelor de rent-a-car și

leasing operațional, managementul parcului auto și al echipamentelor, fluxurile logistice, activitatea de analiză și raportare.

Facturarea către clienții de leasing operațional este automatizată, la fel și înștiințările referitoare la scadențe. În ceea ce privește plățile, acestea sunt efectuate prin intermediul sistemului ERP către băncile partenere, eliminându-se astfel timpii necesari introducerii OP-urilor în circuitul bancar.

Societatea folosește începând din 2021 un nou sistem informatic de tip CRM, finanțat cu ajutorul unui grant BERD. Soluția respectivă permite o mai mare personalizare și automatizare a proceselor, o gestiune mai bună a procesului de vânzări și o integrare a bazelor de date folosite de entitățile din cadrul grupului, ceea ce va crește sinergiile de business, utilizând bazele de clienți ale entităților din grup prin operațiuni "cross-sell".

Managementul și politica de resurse umane

În privința politicilor de resurse umane și a construcției unei culturi organizaționale, Societatea se constituie deja într-un reper autentic în rândul companiilor antreprenoriale locale și reprezintă o referință inclusiv pentru companiile multinaționale. Grație preocupării sistematice încă de la înființare a celor doi fondatori, Societatea are implementate procese rafinate și care ies dintr-un anume tipar clasic în ceea ce privește strategia de resurse umane. Acest fapt ar putea să pară relativ atipic din perspectiva funcționării unui departament clasic de resurse umane care administrează funcții de recrutare, evaluare, compensare/beneficii și alte elemente specifice de resurse umane.

Dinamica numărului de salariați al Societății de la 358 la sfârșitul anului 2019, la 531 la 31 decembrie 2023 se sincronizează cu creșterea accelerată a afacerii în ultimii ani. În cadrul organizației, există trei niveluri de subordonare: consiliul de administrație/ conducere executivă, directori de agenții/ departamente/ divizii și personal operativ. Acest fapt ușurează foarte mult comunicarea și flexibilizează procesul de luare al deciziilor și eficiența operațională în cadrul organizației.

Angajații sunt de altfel încurajați să fie pro-activi și să ia decizii în mod independent pentru a rezolva în mod operativ aspecte operaționale apărute ad-hoc. În acest sens, este notabil de menționat că Societatea a fost selectată să fie una din cele 123 de organizații recunoscute de WorldBlu la nivel mondial, în privința promovării principiilor democratice și a încurajării libertății la locul de muncă.

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de angajați la data de 31 decembrie 2023, 2022, 2021, 2020 și 2019:

	Evoluția numărului de angajați ai Societății				
	la 31 decembrie				
	2023	2022	2021	2020	2019
Administrativ	88	79	77	55	41
Operațional	443	395	293	258	317
Număr total angajați	531	474	370	313	358

Sursa: Date management

Vechimea medie în companie a angajaților la data de 30 iunie 2024 era de 4,2 ani, un procent de 20,7% din angajați având Societatea drept angajator pentru mai mult de 7 ani. Ponderea celor cu vechime între 5 și 7 ani era de 10,3% din numărul total al angajaților, a celor între 3 și 5 ani de 9%, a celor între 1 și 3 ani 37,7%, în timp ce ponderea celor cu un stagiu mai mic de un an era de 22,3%.

În privința vârstei medii a angajaților companiei, la 30 iunie 2024, aceasta era de 31,5 ani. Ponderea angajaților cu vârste mai mici de 30 ani era de 53,9%, a celor cu vârste între 30 și 50 ani era de 42,2%, în timp ce a celor cu vârste de peste 50 ani era de 4%.

Un rol major în procesul de luare a deciziilor și de conducere operațională îl au directorii de agenții prin care este condusă activitatea operațională și de dezvoltare locală. Funcțiile de analiză risc comercial, raportare,

juridic, audit și reglementare sunt centralizate și monitorizate la sediul social din Piatra Neamț, unde funcționează o amplă structură de *back office*. Funcțiile de marketing, vânzări, suport vânzări, IT, training și strategii sunt coordonate de la sediul din București. Potrivit organigramei Societății, există 7 directori regionali, fiecare director fiind responsabil cu coordonarea activității operaționale într-un număr de trei - patru agenții la nivel regional unde Societatea derulează operațiuni. Societatea a acordat în ultimii ani atenție optimizării obiectivelor de afaceri prin stabilirea unor ținte de afaceri la nivel de regiuni, ceea ce a presupus reorganizarea unor fluxuri operaționale pentru resursele umane implicate. Această abordare a avut ca efect o mai mare eficiență operațională (precum creșterea gradului închiriere a flotei pe linia de afaceri rent-a-car în ultimii ani).

Începând cu luna iunie 2021, Societatea a redenumit/ reclasificat funcțiile interne pentru a oferi angajaților o mai bună trasabilitate a carierei, fără ca acest proces să genereze *per se* o dinamică a numărului total de angajați.

Un aspect esențial în ceea ce privește managementul riscurilor operaționale, cu sursă directă resursele umane, se referă la faptul că Societatea a implementat un plan de succesiune pentru cei mai importanți manageri din cadrul organizației. De altfel, echipa de management a Societății este una foarte stabilă, cu fluctuații de personal reduse.

Creșterea competențelor managerilor reprezintă un element central al strategiei de resurse umane a Societății. Fiecare manager se ocupă de recrutarea angajaților pentru echipa proprie, de multe ori împreună cu membrii echipei sale („*team hiring*”). Perioada de probă de trei luni este esențială pentru selecția noilor angajați, obiectivul fiind de a completa echipa numai în măsura în care candidații sunt compatibili cu cultura și valorile promovate în cadrul Societății.

Un aspect esențial în privința politicii de remunerare constă în faptul că membrii echipei de vânzări sunt remunerați cu salariu fix, fără bonusuri legate de performanța individuală. Societatea a implementat o politică de bonusuri anuale la nivel de echipe, fiecare salariat fiind bonusat cu o participare la profit, la nivel de exercițiu financiar anual. Este notabil din acest punct de vedere faptul că în medie 20% din totalul remunerației anuale efective pentru un salariat este reprezentat de partea variabilă a remunerației „alimentată” de fondul de participare a salariaților la profit.

Angajații sunt evaluați de două ori pe an de către managerul direct, în cadrul evaluării semestriale, fiind analizate realizările din semestrul precedent, elemente care pot fi îmbunătățite, planurile pentru următoarea perioadă, proiectele noi implementate, inclusiv atingerea unor obiective de dezvoltare personală (număr de cărți citite, cursuri, alte experiențe de învățare). Astfel, există o listă obligatorie de zece cărți, pe care toți angajații Societății trebuie să le citească în primul an, după care este obligatorie citirea cel puțin a unei cărți de afaceri pe lună. Există o listă de peste 100 de lecturi recomandate și sunt constituite biblioteci în toate punctele de lucru.

Studiul este astfel un element esențial în cultura Societății, existând mai multe mecanisme care să crească responsabilitatea angajaților: sistem de evidență a cărților citite de fiecare angajat, sistem de gestionare a orelor de training, planuri individuale de dezvoltare personală, sistem de inovație de tip Kaizen (cu o normă de minim o îmbunătățire/angajat/lună), sistem de *knowledge sharing*. Aceste sisteme se regăsesc în portofoliul de aplicații tehnologice al Societății.

Viziunea Societății este astfel de a deveni o organizație care învață, atât la nivel individual, cât și colectiv. În acest fel, valorile fundamentale ale Societății se reflectă în mecanismele și procesele implementate și devin efectiv un instrument de management prin criteriile de performanță individuală ce sunt înscrise în anexa la contractul de muncă al fiecărui angajat. Astfel, în cazul fiecărui angajat, în cadrul fișei postului, alături de atribuțiile specifice, sunt menționați indicatori calitativi precum onestitate și integritate, relația dezvoltată cu clienții, lucrul în echipă, eficiență și rezolvarea cazurilor atipice, dezvoltarea profesională.

Reputație ridicată și brand de încredere

Societatea este percepută tot mai des de către *stakeholderii* săi ca fiind un model de dezvoltare sustenabilă, bazat pe o cultură organizațională sănătoasă. În ultimii zece ani, modelul de afaceri al Societății a atras tot mai mult atenția și a primit multiple confirmări, după cum prezentăm în continuare.

- Începând cu anul 2023, Societatea a primit distincția de Furnizor Oficial al Casei Regale, după ce Societatea era deja furnizor al Casei Regale de mai mulți ani în calitate de parteneri de mobilitate;
- În luna ianuarie 2023, Societatea a primit certificarea „Best Managed Companies” din partea companiei de consultanță și audit Deloitte. „Best Managed Companies” este un program realizat în parteneriat cu Banca Transilvania, Bursa de Valori București și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. În baza unei metodologii internaționale, certificarea evaluează patru piloni: strategie, cultură, inovație-resurse și guvernanta. Certificarea este destinată companiilor cu cifre de afaceri mai mari de 20 milioane EUR, sediul în România și acționari români sau echipă de management cu reședința în România;
- În anii 2022 și 2023⁴, Societatea a primit rating ESG *Low risk* pentru modul în care evaluează și gestionează riscurile legate de mediu, social și guvernanta. Societatea, a trecut voluntar, pentru doi ani consecutivi, prin evaluarea efectuată de Sustainalytics la solicitarea Bursei de Valori București, pentru o selecție de companii listate. Scorul ESG obținut în 2023 (ESG Risk Score 12,8) este cel mai bun dintre companiile evaluate prin BVB și poziționează compania în top 5% din punct de vedere al dimensiunii riscului negestionat (locul 4 din 73 companii analizate de Sustainalytics în acest subsector, la nivel mondial). Scorul ESG arată și o apreciere pozitivă (risc mai mic) față de rezultatul anului anterior (-0.7p)⁵;
- În anul 2023, Societatea a primit distincția Gold Level Recognition pentru performanță privind guvernarea sustenabilității, impactul economic, de mediu și social și pentru transparența cu care au fost prezentate informațiile în Raportul de sustenabilitate aferent 2022, obținând un scor de 92 de puncte din 100 conform criteriilor CST Index 2023. Acest index, dezvoltat de The Azores Sustainability & CSR Services, este singurul ranking din România care analizează indicatorii de sustenabilitate disponibili în rapoartele de sustenabilitate / ESG și în mediul online și include o analiză complexă în domeniul sustenabilității și responsabilității corporative care presupune evaluarea a 78 de indicatori din 10 categorii.
- În anul 2022⁶, Societatea a primit premiul Inovație pe piața de capital din partea Bursei de Valori București pentru emisiunea de obligațiuni corelată cu obiectivele de sustenabilitate din 2021;
- În anul 2022, Societatea a primit distincția Gold Level Recognition pentru performanță privind guvernarea sustenabilității, impactul economic, de mediu și social și pentru transparența cu care au fost prezentate informațiile în Raportul de sustenabilitate aferent 2021;
- În anul 2022, Societatea a primit premiul Mobilitate pe Noi Piețe, o recunoaștere oferită de Profit.ro, pentru viziunea de integrare a afacerilor, extinderea pe noi piețe și creșterea spectaculoasă a afacerii și a fost inclus în clasamentul Top 100 Best Employers dezvoltat de Undelucram.ro, cea mai mare comunitate online dedicată angajaților din România, în urma feedback-ului primit de la actualii și foștii noștri colegi;
- În 2018, Societatea a devenit prima companie din România care a fost inclusă în Programul BERD Blue Ribbon. Programul combină consultanța de business și finanțarea pentru companiile lider în domeniile lor de activitate și care au un potențial de creștere ridicat. Programul Blue Ribbon include 30 companii din 20 țări în care BERD este prezentă. Societatea este prima companie din România care a fost inclusă în programul Blue Ribbon ca urmare a strategiei de business, capacităților de inovare și a managementului performant.

⁴ <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2024/04/Autonom-Services-Raportul-Administratorilor-31.12.2023-1.pdf>

⁵ Pentru detalii se vedează www.bvb.ro secțiunea dedicată scorurilor ESG

⁶ <https://www.autonom.ro/despre-noi> și <https://blog.autonom.ro/category/autonom-in-presa/>

- Societatea a fost selectată la prima ediție a “*Made în România*”, organizată de Bursa de Valori București, în liga celor 15 companii de referință pentru creșterea economiei românești.
- Societatea a fost desemnată “*Car Rental Company of the Year*” în 2014 și 2017, la Gala TopHotel Awards, Societatea situându-se în top 3 la ultimele patru ediții.
- Societatea a fost desemnată “*Best Employer*” de cinci ori în perioada 2013-2020, conform Best Employer Study organizat de AON România/ Kincentric (cel mai relevant studiu de implicare profesională și satisfacție profesională organizat în Europa).
- Societatea este una din cele 123 de organizații recunoscute de WorldBlu la nivel mondial, care promovează principii democratice și încurajează libertatea la locul de muncă.
- Societatea a fost una dintre cele cinci companii oferite drept exemplu pentru inovație în management în studiul european realizat de Eurogroup Consult, ce a fost prezentat în 2019 la Paris și Londra.
- Societatea a fost una dintre cele șase companii din România finaliste la prima ediție “*Entrepreneur of the Year*”, organizat de Ernst & Young în 2016;
- Societatea a primit în 2012 și 2014, distincția “*Campioni în Business*”, acordată de Ziarul Financiar și PWC;
- Societatea a primit multiple premii pentru leadership și excelență în afaceri decernate de Business Review, Forbes, Business Magazin, Wall Street, Business Days, Romanian Business Leaders;

În a doua parte a anului 2023 Societatea a parcurs pașii necesari (B Impact Assessment) în vederea evaluării posibilității de a aplica pentru certificarea B Corp, singura certificare internațională care măsoară impactul social și de mediu, precum și performanța unei companii. În acest moment, este așteptată evaluarea inițială a raportului trimis.

Strategie și opțiuni de dezvoltare

Societatea și-a consolidat în ultimii ani profilul de furnizor integrat de infrastructură de mobilitate, care, din poziția de operator-cheie pe piețele de rent-a-car și leasing operațional, și-a majorat gradual cotele de piață, mai ales în contextul provocărilor generate de Pandemia COVID-19, dar și al achiziției în 2022 a unui operator important din sectorul de leasing operațional (Premium Leasing). De asemenea, Societatea beneficiază de efectele unor economii de scară tot mai semnificative odată cu expansiunea operațiunilor sale, precum în cazul achizițiilor de autovehicule noi și a serviciilor adiacente, care se reflectă în mod direct în profitabilitatea de ansamblu a afacerii.

Dinamica flotei și a veniturilor aferente serviciilor de leasing operațional și mai ales rent-a-car în ultimii ani este de natură să demonstreze nemijlocit robustețea modelului de afaceri al societății. Astfel, la jumătatea acestui an, dimensiunea flotei sale consemnează un nivel maxim istoric, dinamica veniturilor din leasing operațional și din închiriere pe termen scurt, punând în valoare avantajele competitive durabile ale modelului de afaceri al Societății, inclusiv robustețea acestuia la șocuri sistematice puternice.

Optimizarea cheltuielilor operaționale prin politica de achiziții de piese de schimb sau strategia de administrare a daunelor din accidente, împreună cu politica de asigurări a flotei, permit Societății să aibă un bun control asupra marjelor și o capacitate de reacție rapidă la schimbările din mediul economic. Acest aspect a fost probat din plin în condițiile Pandemiei COVID-19, dar și în perioada 2022-2023, când creșterea accelerată a costurilor operaționale favorizate de mediul macroeconomic cu inflație ridicată, a testat reziliența indicatorilor de profitabilitate ai Societății.

Viziunea de afaceri a Societății nu este conectată direct la opțiunile de afaceri ale concurenților, ci are drept element determinant adaptarea și personalizarea produselor sale la nevoile de afaceri ale unor tipologii diferite de clienți, strategie implementată cu succes de companie încă de la înființare. Din acest punct de vedere,

modelul de afaceri, care pivotează în bună măsură pe rețeaua națională de agenții, reprezintă un avantaj competitiv major față de concurenți și îi permite Societății să acceseze o gamă largă de clienți antreprenoriali ce nu poate fi accesată de concurență. Acest fapt asigură Societății doza de agilitate necesară pentru a se adapta rapid din punct de vedere strategic la șocurile din economie.

Domeniul mobilității trece prin transformări importante, datorită trend-urilor din piața auto și din transport (*car-as-a service*, electrificare, conectivitate, *shared mobility*, *ride sharing*, închiriere versus deținere în proprietate). În acest context, Societatea beneficiază de atuuri precum rețeaua de agenții extinsă, optimizările și sinergiile cu partenerii reprezentați de societățile relevante deținute de Autonom International S.R.L. reflectate în oferta diversificată de servicii de mobilitate, portofoliul vast de clienți de cursă lungă mulțumiți de calitatea serviciilor oferite de-a lungul timpului, capacitatea de inovare dovedită prin oferta diversificată de produse de mobilitate. Aceste puncte forte situează Societatea într-o poziție flexibilă pentru a capitaliza schimbările din piețele în care activează și pentru a avea o capacitate de reacție rapidă chiar și atunci când respectivele schimbări sunt de natură „disruptivă”.

Din perspectiva evoluției cifrei de afaceri aferente activităților de leasing operațional și rent-a-car raportat la dinamica acestor piețe, Societatea a dovedit reziliență în contextul Pandemiei COVID-19 și a mediului inflaționist din perioada 2022-2023, când și-a consolidat cota de piață pe ambele linii de afaceri. Planurile Societății sunt de a crește în continuare într-un ritm peste cel al piețelor pe care acționează, dar în mod adaptat la realitățile din mediul economic local și strict în condițiile adăugării sănătoase de business nou. Societatea urmărește să continue atragerea în mod disciplinat de clienți cu profil de risc cel mult mediu prin politica sa de management al riscului de credit comercial. În același timp, aceasta are ca abordare strategică menținerea marjelor de profitabilitate țintite la nivel de client individual, astfel cum și-a rafinat de altfel politica comercială de-a lungul ultimilor ani.

Un obiectiv important al Societății se referă la majorarea ponderii finanțărilor reprezentate de emisiunile de obligațiuni, această modalitate de finanțare permițând un management al flotei mai optimizat raportat la utilizarea preponderentă a creditului bancar și a leasingului financiar, care implică procese mai formalizate și restricții în a dispune operativ de activele achiziționate care fac obiectul garanțiilor stabilite prin contractele de finanțare semnate. De altfel, în acest sens, managementul Societății intenționează să dea curs pe term mediu și lung recomandării agenției de rating Fitch care condiționează pentru viitor o eventuală îmbunătățire a ratingului acordat de creșterea finanțărilor negarantate, iar în acest sens principalul instrument este reprezentat de obligațiunile corporative. Pe de altă parte, creșterea ponderii Obligațiunilor în structura de finanțare a Societății reprezintă un demers calitativ notabil deoarece ar avea drept impact creșterea maturității medii a finanțărilor astfel încât aceasta să devină cât mai consistentă cu maturitatea medie a contractelor de leasing operațional, principala sa linie de afaceri.

Societatea are în vedere utilizarea resurselor atrase prin intermediul emisiunilor viitoare de obligațiuni în vederea finanțării operațiunilor curente, în principal legate de exploatarea flotelor auto, dar pe termen mediu și lung nu exclude posibilitatea achiziției de companii/portofolii și utilizarea în acest scop a resurselor atrase prin emisiunile viitoare de obligațiuni, în condițiile în care va aprecia că astfel de inițiative ar genera sinergii și ca atare valoare adăugată operațiunilor.

Din rațiuni care sunt consistente cu un management prudent al riscurilor, Societatea intenționează să mențină și în anii următori niveluri ridicate ale indicatorilor de lichiditate, chiar și peste nivelurile uzuale din sector, astfel încât: i) să fie în continuare în măsură să valorifice oportunitățile din piață în mod pragmatic (accesarea de discount-uri atractive de la furnizori la achizițiile de autovehicule, de diverse servicii etc), ii) să minimizeze riscurile de refinanțare în condiții mai puțin favorabile pe piața financiară, iii) să nu-și restrângă flexibilitatea în a adopta cele mai optime decizii de management operațional în eventualitatea apariției unor șocuri majore în economie, cu impact negativ asupra companiilor de mobilitate (precum a fost cazul Pandemiei COVID-19 sau al perioadei 2022-2023, cu inflație ridicată).

Strategia de Sustenabilitate a Societății

În 2021, Societatea a elaborat și publicat strategia de sustenabilitate bazată pe identificarea și analiza aspectelor materiale relevante pentru activitatea desfășurată, pe termen mediu până în 2025 și pe termen lung până în

2030 ("Strategia de Sustenabilitate"). Întrucât această strategie este integrată în strategia generală a activității, este foarte important ca Societatea să calibreze punerea acesteia în aplicare prin acțiuni concrete și să monitorizeze de la un an la altul progresele. Analiza materialității este relevantă atât din perspectiva raportării și a dezvăluirii transparente a informațiilor cu privire la progresele înregistrate de Societate în ceea ce privește pilonii ESG, cât și din perspectiva analizei potențialelor noi zone de influență în care Societatea ar dori să opereze.

Pentru 2023, pe baza conceptului de dublă materialitate, aliniat la cerințele obligatorii impuse în conformitate cu CSRD (Directiva privind Raportarea Corporativă de Sustenabilitate), Societatea a evaluat atât impactul activității sale asupra mediului și societății (perspectivă din interior spre exterior), cât și influențele externe care ar putea afecta activitatea din punct de vedere financiar și al relevanței asupra activității (perspectivă din exterior spre interior), putând să identifice riscurile și oportunitățile aferente.

Strategia de Sustenabilitate se bazează pe trei piloni:

PILON - MEDIU	Reducerea intensității CO ₂ g/km cu 55% până în 2030 și cu 30% până în anul 2028; Contribuția la o economie circulară prin reducerea cu 10% pe an a consumului de hârtie în activitățile administrative și operaționale; Asigurarea unei rate de reciclare de 50% a uleiului uzat și a anvelopelor până în 2030;
PILON - OAMENI ȘI COMUNITATE	Implicarea în comunitate, în sfera educației, prin dezvoltarea de proiecte cu impact ridicat, cu investiții de minimum 2% din profitul net în proiecte comunitare; Evoluție zilnică. Egalitate de gen în formare și dezvoltare și asigurarea reprezentării feminine de cel puțin 46% din nivelul de Management până în 2030;
PILON - GUVERNANȚĂ ȘI ACTIVITATE SUSTENABILĂ	Activitate orientată spre transparență și simplitate, crescând responsabilitatea cu privire la sustenabilitate. Rata ridicată de satisfacție a clienților (măsurată cu indicatorul Net promoter score); Optimizarea resurselor și proceselor prin digitalizare; Top 5 în industria de profil în România în ceea ce privește vizibilitatea activității și notorietatea brand-ului.

Societatea își propune să contribuie la îndeplinirea celor 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă ("ODD-uri") incluse de Organizația Națiunilor Unite în Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă.

Activitățile Societății considerate eligibile din punct de vedere al Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 ("Taxonomia UE") (categoria 6.5. *Transport cu motociclete, autoturisme și vehicule comerciale ușoare*) sunt cele legate de **leasingul operațional și de flota rent-a-car**, adică de închirierea de autovehicule (CAEN 77.11 - *Activități de închiriere și leasing cu autoturisme și autovehicule rutiere ușoare*) și sunt legate de obiectivul de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice.

Pentru punerea în aplicare a strategiei de Sustenabilitate, Societatea a investit capital financiar, uman și social. Pentru a avea o guvernanță clară a obiectivelor sale strategice și pentru a obține rezultate, Societatea a stabilit o structură de Guvernanță care promovează activități sustenabile, de la planificare strategică la operare și implementare.

Comitetul de sustenabilitate este condus de Directorul General și este format din directori care reprezintă mai multe domenii funcționale din cadrul organizației. Comitetul de sustenabilitate se întrunește de două ori pe an și analizează managementul sustenabilității. Pentru discutarea anumitor subiecte, pot fi incluși și reprezentanți ai oricăror alte echipe, după cum se consideră necesar.

O guvernanță bazată pe principiile celor mai bune practici a permis Societății să dezvolte cu ușurință un cadru de raportare TCFD (Grupul Operativ privind Divulgarea Informațiilor legate de Climă) și să finalizeze analiza în anul 2022. Rezultatele obținute arată o înțelegere mai profundă a riscurilor specifice legate de schimbările climatice și au furnizat o hartă a riscurilor climatice și a scenariilor de impact financiar pentru acele riscuri

fizice și de tranziție, care pot afecta activitatea Societății. Documentul integral poate fi consultat pe pagina web a Societății⁷.

În elaborarea Strategiei de Sustenabilitate, în anul 2021, utilizând metodologia GHG Protocolul pentru calcularea amprente de carbon, Societatea a evaluat emisiile aferente Domeniului de aplicare 1 / (emisii directe), Domeniului de aplicare 2 / (emisii indirecte) și Domeniului de aplicare 3 (emisii indirecte), doar pentru flota operațională, cel mai important segment al lanțului valoric în privința utilizării directe de către clienți (închiriere - termen scurt și mediu și leasing operațional - termen lung). Pentru întregul inventar al emisiilor de CO₂ realizat pentru anii 2018-2023, Societatea a beneficiat de sprijinul unui consultant extern cu o experiență solidă și un palmares în domeniul sustenabilității și consultanței în Europa Centrală și de Est, parte a INOGEN Alliance.

Cele mai recente rezultate privind amprenta de carbon a Societății sunt următoarele:

Sursa de emisii	Emisii totale de gaze cu efect de sera (unitatea de măsură CO ₂)		
	2021	2022	2023
Domeniul de aplicare 1	250	395	576
Domeniul de aplicare 2	51	73	138
Domeniul de aplicare 3	43.780	58.890	64.147

Sursa: Raportul de Sustenabilitate din 2023⁸

De menționat faptul că rata de creștere a numărului de kilometri parcurși de către clienții Societății a fost de 7% față de anul 2022, în timp ce flota de leasing operațional a crescut cu 51%, iar flota de rent-a-car a crescut cu 12%. Acest lucru se traduce într-o rată mai mică de creștere a emisiilor totale de gaze cu efect de seră aferente Domeniului de aplicare 3 (8,9%).

Înțelegând structura emisiilor și limitările impactului pe care Societatea îl poate avea, având în vedere că peste 99% din amprenta de carbon aparține Domeniului de aplicare 3, prin prisma flotei utilizate direct de clienții săi, această abordare a devenit în mod clar sursa cu cel mai mare potențial de atenuare a impactului asupra mediului. Prin urmare, principalele obiective pe termen mediu și lung asumate de Societate prin Strategia de Sustenabilitate sunt reflectate ca obiective directe cu privire la reducerea acestui impact.

Societatea și-a asumat un rol conștient în integrarea și intensificarea tranziției către o flotă cu emisii reduse, prin intermediul unui plan concret pentru următorii ani, care rezultă din scenariile de substituție și analiză comparativă pe termen mediu (2025) și lung (2030), intensificând creșterea nivelului de înțelegere și conștientizare a impactului la nivel global în rândul partenerilor săi.

De asemenea, Societatea a actualizat anual calculul prin includerea datelor pentru flota operațională activă la cel mai recent nivel din 2023, în ceea ce privește alinierea la scenariile SBTi (Science Based Targets Initiative) privind reducerea impactului asupra mediului, luând în considerare modelarea scenariului 2DS (2 grade Celsius), conform instrumentului de calcul pentru domeniul transportului furnizat de SBTi⁹.

Având în vedere relația strânsă cu partenerii din lanțul valoric din amonte (furnizorii de vehicule) și din aval (clienții pe termen scurt, mediu și lung) și cu autoritățile publice, Societatea a considerat că indicatorul care poate cuantifica cel mai bine atât activitatea sa, cât și relația cu partenerii menționați mai sus este valoarea medie a emisiilor măsurată în gCO₂/km, conform Procedurii de testare a autovehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), disponibilă pentru fiecare autovehicul în parte pe baza informațiilor producătorului și a documentelor oficiale ale fiecărui autovehicul.

⁷Disponibil la

https://www.autonom.ro/assets/uploads/sustainability/Autonom_Services_Analiza_riscurilor_si_oportunitatilor_legate_de_schimarile_climatice.pdf

⁸Disponibil la https://www.autonom.com/assets/uploads/sustainability/Autonom_Services_SA_Sustainability_Report_2023.pdf

⁹Disponibil pe <https://sciencebasedtargets.org/sectors/land-transport>.

Pentru a se pregăti mai bine pentru viitor și pentru a fi consecventă atât cu recomandările UE, cât și cu modelul de afaceri, începând cu 2024, Societatea a decis să ajusteze Strategia de Sustenabilitate și să împartă monitorizarea și raportarea flotei în autoturisme și autoutilitare. În ultimii 5 ani, autoturismele au reprezentat în mod constant peste 85 % din totalul flotei, astfel încât Societatea consideră că, pentru planul de parcurs estimat până în 2030, pragul anual va rămâne cel puțin același.

Având în vedere anul actualizării strategiei, 2024 și anul de încheiere a planului de parcurs, anul 2028 este inclus cu o rată de reducere a obiectivelor pentru flota de autoturisme la sfârșitul anului 2028 de 30% față de Valoarea de referință 2021 și o valoare absolută de 96gCO₂/km WLTP. Pentru a menține același nivel de ambiție pentru 2025, stabilit la 115,13 CO₂g/km WLTP, conform Strategiei de Sustenabilitate inițiale din 2021, obiectivele pentru 2025 ar reprezenta o reducere de 23% față de Valoarea de referință 2021 și o reducere de 25% față de Valoarea de referință 2020.

Plan de parcurs WLTP (g/km) la final de an	unitate	2020	2021	2022	2023	2024*	2025*	2028*	2030*
Flotă activă totală (autoturisme și autoutilitare)	gCO ₂ per km	153,57	149,32	143,78	142,06	136,62	115		75,87
% reducere față de Valoarea de referință 2020	%	Nivel de referință	-2,77	-6,37	-7,49	-11,04	-25		-51
% reducere față de noul Nivel de referință 2021	%	-	Noul Nivel de referință	-3,71	-4,86	-8,51	-23		-49
Flotă activă, autoturisme	gCO ₂ per km	141	137	132	130	126	107	96	62
% reducere față de noul Nivel de referință 2021	%	-	Noul Nivel de referință	-4	-5	-9	-23	-30	-55

Notă: Valorile pentru 2020 - 2023 sunt rezultate din calcule reale, * valorile pentru 2024 - 2030 sunt estimate.

Societatea este încrezătoare că, prin stabilirea unor obiective mai ambițioase legate de obiectivul flotei de autoturisme pentru 2030 (reducere cu 55% din Valoarea de referință 2021 față de 51% din Valoarea de referință 2020, stabilită prin Strategia de Sustenabilitate 2021), va menține cel puțin același impact ambițios pe care l-a stabilit deja. Acest lucru a fost confirmat de furnizorul Opiniei Externe Independente, Sustainalytics, în avizul final emis la 27 septembrie 2024.

În ceea ce privește aspectele sociale, conform culturii corporative a Societății și a analizelor de materialitate efectuate, echipa și dezvoltarea constantă a angajaților, indiferent de nivelul profesional și de structura de gen, rămân în centrul atenției. Societatea are o reprezentare puternică a femeilor în funcții de conducere și consideră că această reprezentare prin prisma diversității și incluziunii aduce o viziune și o dezvoltare puternică și echilibrată a echipei.

Managementul Societății este format din membri ai consiliului de administrație, directori de departamente și directori regionali ai agențiilor operaționale ("Management"). Toate funcțiile din cadrul Societății au la bază sistemul central de resurse umane și sunt aliniate la organigrama stabilită de consiliul de administrație.

Managerii alocă 30% din timpul lor dezvoltării angajaților și activităților specifice acestui domeniu. Integritatea, adaptabilitatea și flexibilitatea sunt valori fundamentale pentru Societate. Managerii sunt instruiți cu privire la importanța diversității și incluziunii în recrutarea și monitorizarea angajaților noi și existenți, promovând o cultură lipsită de prejudecăți, deoarece vor împărtăși această practică mai departe cu echipele lor.

Analizând datele istorice privind orele de instruire și reglementările implementate la nivelul UE privind echilibrul de gen și viitoarea Taxonomie socială a UE, în 2024 Societatea a revizuit Strategia de Sustenabilitate

pentru a include o abordare mai granulară privind tendințele în dezvoltarea de gen și potențialul de a ajunge și de a păstra rolurile de Management. Fiind o Societate care aplică un sistem de leadership bazat pe învățarea pe tot parcursul vieții și care apreciază reprezentarea femeilor la toate nivelurile, Societatea a extins ODD 5 - Egalitatea de gen ca parte a strategiei sale pe termen lung și s-a angajat să crească reprezentarea femeilor în funcții de Management de la o Valoare de referință de 37% în 2023 la o pondere de 46% până în 2030, cu un obiectiv intermediar de 43% în 2028.

Întrucât urmărește dezvoltarea sustenabilă a activității, având ca obiectiv final realizarea unui impact pozitiv asupra tuturor activităților pe care le desfășoară, Societatea a decis să actualizeze Strategia de Sustenabilitate prin actualizarea indicatorilor existenți și prin includerea unui Indicator Cheie de Performanță socială suplimentar, până în anul 2030. De asemenea, Societatea a lărgit spectrul de finanțări corelate cu obiectivele de sustenabilitate, prin intermediul Documentului Cadru de Finanțare privind Obiectivele de Sustenabilitate ("**Documentul Cadru**").

Crearea Documentului Cadru reprezintă un pas consecvent și tangibil pentru alinierea pe viitor a strategiei de finanțare a Societății la misiunea, obiectivele și scopurile sale de sustenabilitate. Acesta va sprijini strategia Societății și este un instrument valoros pe care Emitentul îl va utiliza pentru punerea în aplicare a strategiei sale de creștere printr-o abordare integrată cu privire la sustenabilitate.

Documentul Cadru a fost stabilit în conformitate cu recomandările Principiilor privind Obligațiunile Corelate cu Obiective de Sustenabilitate ("**SLBP**"), administrate și publicate de Asociația Internațională a Piețelor de Capital ("**ICMA**") în iunie 2023, și ale Principiilor privind Creditele Corelate cu Obiective de Sustenabilitate ("**SLLP**"), administrate și publicate de Asociația Pieței Creditelor (LMA) în februarie 2023.

Următoarele cinci componente constituie baza Documentului Cadru și a alinierii cu:

1. Selectarea Indicatorilor Cheie de Performanță („**KPI-uri**”)
2. Calibrarea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate („**SPT-uri**”)
3. Caracteristici financiare
4. Raportarea cu privire la cele de mai sus
5. Verificare

Selectarea Indicatorilor Cheie de Performanță (KPI-uri)

Ca parte a Strategiei sale de Sustenabilitate și în conformitate cu Documentul Cadru, Societatea urmărește rezultate sociale și de mediu specifice. Indicatorii Cheie de Performanță au fost selectați luând în considerare importanța acestora pentru activitatea Societății, așteptările și influența părților interesate, precum și faptul că sunt esențiali și relevanți pentru activitatea desfășurată de Societate. În contextul prezentei emisiuni de Obligațiuni, Emitentul a selectat doi dintre aceștia, și anume media gCO₂/km pentru flota operațională de autoturisme conform Procedurii de testare a autovehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial („**WLTP**”, în engleză **Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure**) și procentul de femei la nivelul managementului Societății.

KPI 1	Media WLTP gCO₂ /km pentru flota operațională de autoturisme
SPT 1	Reducerea intensității operaționale a CO ₂ pentru flota operațională de autoturisme cu 55% până la finalul anului 2030 față de Nivelul de referință 2021 și cu 30% până la Data de Observare 2028.
Nivelul de referință	Anul 2021 - media WLTP este de 137 gCO ₂ /km pentru flota operațională de autoturisme;
Raționament	STP a fost definit luând în considerare emisiile indirecte provenite de la flota

	operațională de autoturisme a Societății. Reducerea emisiilor de CO₂ ale flotei operaționale a Societății reprezintă cel mai important pas în minimizarea impactului pe care activitatea principală a Societății îl are asupra mediului. Societatea consideră că principalele criterii de Atenuare a impactului ar trebui să fie creșterea ponderii vehiculelor ecologice / cu emisii reduse și zero în flotă și îmbunătățirea eficienței vehiculelor, precum și jucarea unui rol activ în ceea ce privește conștientizarea pentru sprijinirea tranziției.
<i>Metodologie</i>	Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate se calculează după cum urmează: Intensitatea medie a emisiilor de CO₂ pentru flota activă (în gCO₂/km) de autoturisme este calculată pentru toate datele istorice și pentru viitorul plan de parcurs până în anul 2030, pe baza informațiilor furnizate de producători cu privire la WLTP, prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei.
<i>ODD-uri și Obiectivele UE</i>	ODD 11, obiectivul 11.2 - Până în anul 2030, asigurarea accesului tuturor la sisteme de transport sigure, accesibile și durabile, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea transportului public, acordând o atenție deosebită nevoilor persoanelor aflate în situații vulnerabile, femeilor, copiilor, persoanelor cu handicap și persoanelor în vârstă; ODD 11, obiectivul 11.6 - Până în anul 2030, reducerea impactului negativ asupra mediului urban pe cap de locuitor, inclusiv prin acordarea unei atenții speciale calității aerului și gestionării deșeurilor municipale și a altor deșeuri. Obiectivul de mediu 1 din Taxonomia UE: Atenuarea schimbărilor climatice.
<i>Limită</i>	Flota de autoturisme, reprezentând cel puțin 85% din flota operațională.
KPI 2	% femei la nivel de Management
<i>SPT 2</i>	Evoluție zilnică. Egalitate de gen în formare și dezvoltare, asigurând faptul că femeile reprezintă cel puțin 46% din Management până în 2030 cu un nivel intermediar de 43% până în 2028.
<i>Metodologie</i>	Ponderea femeilor la nivel de Management este calculată pentru finalul anului 2028, respectiv anului 2030, reprezentând numărul de femei angajate în funcții de Management împărțit la numărul total de angajați în funcții de Management. Acest calcul se bazează pe Standardele GRI și pe informațiile publice legate de diverși indicatori de performanță privind egalitatea de gen și pe recomandările de a promova echilibrul de gen în procesul decizional, prevăzute în Directiva (UE) 2022/2381.
<i>Raționament</i>	Cultura organizațională se bazează pe evoluție continuă, etică, toleranță, respect, încurajarea egalității de șanse și respectarea drepturilor omului. Societatea își propune să fie o societate care promovează femeile în funcții de Management pe baza abilităților și performanțelor acestora, nu doar pe baza necesității de a respecta anumite cote impuse legate de gen. Societatea prețuiește și se angajează să respecte egalitatea de gen și are o reprezentare puternică a femeilor în funcții de Management. Având în vedere că femeile reprezintă

	deja majoritatea structurii consiliului de administrație, Societatea dorește să continue să promoveze reprezentarea femeilor și la nivelul extins al Managementului, urmărind un nivel mai ambițios decât cota obligatorie a UE cu privire la diversitate pentru societățile mari cotate la bursă.
ODD-uri	ODD 4, 4.4 - Până în 2030, creșterea substanțială a numărului de tineri și adulți cu competențe relevante, inclusiv tehnice și profesionale, pentru angajare, locuri de muncă decente și antreprenariat; ODD 5, 5.5 - Asigurarea participării depline și efective a femeilor la oportunitățile egale de conducere la toate nivelurile decizionale în viața politică, economică și publică; ODD 8, 8.6 - Promovarea angajării, educării și formării tinerilor.
Limită	Toți angajații cu normă întreagă având funcții de Management.

Calibrarea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate (SPT-uri)

Aspecte legate de mediu

Societatea a stabilit un obiectiv pe termen lung de reducere a intensității CO₂ pentru flota operațională de autoturisme cu 55% până în 2030, cu un obiectiv intermediar de 30% până în 2028, de la un nivel de 137 gCO₂/Km în 2021 la 96 gCO₂/km în 2028 și 62 gCO₂/km în 2030, în cifre WLTP.

Pornind de la valoarea de referință, planul de parcurs estimat pentru realizarea acestui SPT a fost stabilit după cum urmează:

Obiectiv/ Scop	Definirea KPI	Valoarea de referință 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Reducerea intensității CO ₂	Media WLTP gCO ₂ /km pentru flota de autoturisme	137	132	130	126	107	105	102	96	84	62
	% reducere față de valoarea de referință	-	-4%	-5%	-8%	-23%	-24%	-26%	-30%	-39%	-55%

Notă: Valorile pentru 2021 - 2023 sunt rezultate din calcule reale, valorile pentru 2024 - 2030 sunt estimate.

Prin urmare, se estimează că obiectivele asumate vor reprezenta o reducere absolută a emisiilor medii de CO₂ g/km ale flotei operaționale de autoturisme la sfârșitul anului de 41 g/km în 2028 și de 76 de emisii medii de CO₂ g/km în 2030, față de Valoarea de referință din 2021.

Mijloace de atingere a acestui Obiectiv de Performanță în Sustenabilitate sunt:

- Societatea a trecut la utilizarea de vehicule electrice pentru management și activitatea zilnică;
- digitalizarea și automatizarea modelării financiare pentru impactul asupra substituirii estimate și reale, deja monitorizate în Excel în fiecare lună ianuarie, începând cu 2022;
- campanii de conștientizare a clienților și produse dedicate pentru a crește dorința de a utiliza vehicule

- cu emisii scăzute pentru leasing operațional/închiriere;
- includerea datelor privind emisiile de CO₂ în fiecare ofertă de leasing operațional;
 - creșterea ponderii vehiculelor cu "emisii reduse" (electrice, hibride și hibride plug-in) din totalul vehiculelor închiriate sau în leasing la aproximativ 30% până în 2028 și la 40-45% pe termen lung până în 2030 dacă condițiile de piață o permit;
 - stații de încărcare a energiei electrice fotovoltaice instalate în birourile Societății acolo unde infrastructura o permite, în curent alternativ AC sau în curent continuu DC;
 - folosirea unei surse de energie regenerabilă de la furnizori direcți pentru agențiile Societății, unde este posibil;
 - posibila implementare a centralelor solare fotovoltaice, unde este posibil;
 - găsirea de proiecte de compensare a emisiilor de carbon, aliniate la cultura organizațională, pentru explorarea pe viitor a potențialului de reducere a amprente de carbon prin contribuții externe;

Aspecte sociale

Echipa Societății crește de la an la an. Astfel, față de un total de 474 de angajați cu contracte active la 31 decembrie 2022, la sfârșitul anului 2023 echipa Autonom a fost formată din 531 de angajați, dintre care 34,08% au fost femei și 65,92% bărbați, iar vârsta medie a fost de 31,37 ani.

Societatea acordă o mare importanță educației angajaților săi, oferindu-le o experiență de învățare personalizată prin instruire, *coaching*, cursuri și sprijin din partea liderilor Societății.

Având în vedere toate cele de mai sus și reglementările UE privind echilibrul de gen, strategia Societății include o abordare mai granulară a tendințelor de dezvoltare de gen și a potențialului de a atinge și păstra funcții de Management.

Incluzând și datele istorice, planul de parcurs estimat pentru atingerea Obiectivului de Performanță în Sustenabilitate a fost stabilit după cum urmează:

Obiectiv/ Scop	Definirea KPI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Evoluție zilnică, Egalitate de gen în formare și dezvoltare, asigurând faptul că femeile reprezintă cel puțin 46% din nivelul de Management până în 2030	% femei la nivel de Management	39%	37%	37%	38%	40%	41%	42%	43%	45%	46%
Estimarea funcțiilor disponibile	Femei	16	15	15	16	17	18	19	20	21	22
	Bărbați	25	26	26	26	26	26	26	26	26	26

Notă: Valorile pentru 2021 - 2023 sunt rezultate din calcule reale, valorile pentru 2024 - 2030 sunt estimate

Mijloace de atingere a acestui Obiectiv de Performanță în Sustenabilitate sunt:

- structurarea unei Politici privind Diversitatea și Incluziunea până la sfârșitul anului 2024.
- programe specifice de formare și dezvoltare sunt implementate cu fiecare ocazie, astfel încât angajații

să dezvolte competențele profesionale și personale necesare pentru funcțiile de Management;

- monitorizarea lunară a orelor de formare pe gen și pe structuri de echipă;
- rapoarte trimestriale către echipa de management.
- colectarea formală a obiectivelor de învățare și a preferințelor cu privire la dezvoltarea personală, astfel cum au fost discutate în cadrul evaluării semestriale a performanței.
- asigurarea de resurse dedicate pentru a sprijini avansarea angajaților, promovând egalitatea de gen în evoluția profesională.
- consolidarea abilităților de conducere și a seturilor de competențe specific feminine din cadrul Societății, sprijinind dezvoltarea lor profesională.

Caracteristici financiare

Obligațiunile au caracteristici de cupon cu ajustare de tip step-up care sunt detaliate în secțiunea 1.1.15. *Mecanismul de ajustare step-up* din capitolul Termenii și Condițiile Obligațiunilor.

Raportare

Societatea va publica performanța Indicatorilor Cheie de Performanță selectați în Raportul Anual Integrat sau în Raportul de Sustenabilitate, începând cu 2025, în conformitate și cu dispozițiile Directivei privind Raportarea Corporativă de Sustenabilitate, anual, până la atingerea Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate selectate. Această raportare va fi pusă la dispoziția publicului pe pagina web al Societății și va include:

- informații privind performanța și monitorizarea Indicatorilor Cheie de Performanță selectați, conform planurilor de parcurs prezentate mai sus;
- date și explicații privind orice ajustări ale datelor publicate anterior și domeniul de aplicare al raportării, performanța Indicatorilor Cheie de Performanță selectați în raport cu Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate;
- raportul de asigurare a verificării ("asigurare limitată") cu privire la Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate, care subliniază performanța față de Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate și impactul aferent;
- orice informații relevante care permit investitorilor sau creditorilor să monitorizeze progresul Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate.

Atunci când este relevant, informațiile pot include, de asemenea, orice reevaluare a Indicatorilor Cheie de Performanță și/sau reformulare a Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate și/sau ajustări pro-forma ale Valorilor de referință sau ale domeniului de aplicare a Indicatorilor Cheie de Performanță.

Societatea va recalcula, ajusta sau, după caz, modifica Valoarea de referință a Indicatorilor Cheie de Performanță, performanța și/sau Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate în cazul oricărei schimbări sau al altor evenimente potențiale care afectează în mod semnificativ, pozitiv sau negativ, valoarea Indicatorilor Cheie de Performanță, pentru a reflecta orice schimbări materiale sau structurale ale Societății și/sau orice parametri externi (precum structura societății, actualizarea metodologiei de calcul a Indicatorilor Cheie de Performanță sau a obiectivului, actualizări publicate oficial ale ghidurilor standard și/sau din industrie, schimbări materiale în mediul de reglementare, orice descoperire de erori semnificative). Societatea ar trebui să recalculeze, să ajusteze sau să modifice cu bună credință Valoarea de referință a Indicatorilor Cheie de Performanță, performanța și/sau Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate pentru a reflecta aceste schimbări sau alte evenimente posibile.

Un evaluator extern va confirma în mod independent faptul că revizuirea este în concordanță cu strategia Societății și în conformitate cu sau mai ambițioasă decât nivelul de ambiție inițial al Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate.

Verificare

<i>Verificare înainte de emiterea de către furnizorul Opiniei Externe Independente</i>	Societatea a obținut și a făcut publică Opinia Externă Independentă ("SPO") a Sustainalytics, un consultant cu experiență recunoscută în domeniul factorilor de mediu, sociali și de guvernare, care confirmă alinierea Documentului Cadru la principiile SLBP și SLLP. SPO este disponibil în secțiunea Sustenabilitate a site-ului web al societății (https://www.autonom.ro/sustenabilitate).
<i>Verificare externă</i>	Societatea va solicita verificarea independentă și externă a nivelului de performanță pentru Indicatorii Cheie de Performanță declarați de către un evaluator extern calificat la un nivel limitat de asigurare, anual și în funcție de Data de Observare 2028. Verificarea performanței Indicatorilor Cheie de Performanță va fi pusă la dispoziția publicului sub forma unui certificat de asigurare a verificării în secțiunea Sustenabilitate de pe pagina web al Societății (https://www.autonom.ro/sustenabilitate). Societatea va raporta cu privire la performanța Indicatorilor Cheie de Performanță selectați în raport cu Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate predefinit în termen de 120 de zile de la sfârșitul anului calendaristic și Data de Observare 2028.

Aspecte privind ratingul atribuit de agenția Fitch Ratings

Societatea a contractat începând cu 2020 servicii de rating de la agenția de rating Fitch în vederea punerii la dispoziția investitorilor de pe piețele de capital, a finanțatorilor și a celorlalți parteneri a unei evaluări independente cu privire la situația financiară a Societății, a riscurilor asociate afacerii și a elementelor critice care influențează sănătatea afacerii sale.

În ultima sa notă de rating din data de 5 iunie 2024, Fitch a atribuit pentru Societate ratingul IDR (Long Term Issuer Default Rating) „B+” cu perspectivă Pozitivă și un rating de „B”/RR5 pentru datorii negarantate (*senior unsecured debt*).

Agenția de rating a menționat că perspectiva pozitivă a ratingului reflectă creșterea dimensiunii afacerii, scăderea ratei de îndatorare exprimată ca raport dintre datoriile financiare brute și capitalul propriu, îmbunătățirea guvernancei corporative și menținerea unei profitabilități robuste. De asemenea, Fitch subliniază că perspectiva pozitivă a ratingului reflectă așteptările sale de creștere a afacerilor Societății în următorii doi ani. Totuși Fitch semnalează că reducerea îndatorării este mai lentă raportat la așteptările sale și atrage atenția și în legătură cu o ușoară contracție a profitabilității.

Rata cheie pentru îndatorare, calculată precum mai sus de Fitch, a scăzut la 5,7 la sfârșitul anului 2023, de la un nivel de 6 la sfârșitul anului 2022, așteptările agenției de rating fiind ca rata respectivă să scadă sub nivelul de 5 la sfârșitul anului 2024, ca urmare a unei recuperări a profitabilității și a unei creșteri relativ lente a activelor. De altfel, Fitch estimează ca rata de îndatorare se va situa pe termen mediu în jurul nivelului de 5, datorită politicii Societății de a crește flota în mod prudent, în contextul obiectivului de îndeplinire a condiționalităților asociate celor două emisiuni de obligațiuni (Datorii financiare nete/EBITDA de cel mult 3,5 pentru emisiunea scadentă în acest an).

Potrivit Fitch, ratingul IDR atribuit Societății reflectă reziliența afacerii, exprimată prin stabilitatea și robustețea profitabilității de-a lungul unui ciclu economic, calitatea adecvată a activelor (creanțelor), precum și experiența echipei de management care are o administrare adecvată a temelor critice de management financiar precum nivelul de îndatorare și lichiditatea afacerii. Agenția de rating apreciază că riscul de credit asociat unei clientele cu profil de risc mai ridicat, precum este cazul IMM, care reprezintă preponderent zona de expunere a Societății este administrat adecvat prin: i) nivelul ridicat de atomizare al clientelei, ii) profitabilitatea ridicată a produsului de leasing operațional asociată clienților tip IMM, iii) capacitatea de reparație rapidă a managementului către noi opțiuni de afaceri în funcție de dinamica pieței, iv) specificul

leasingului operațional care presupune recuperarea fizică a obiectului contractului (autovehiculele) în caz de neplată.

Ponderea obligațiunilor în totalul finanțărilor atrase de Societate s-a ajustat la 27% la sfârșitul anului 2023, în condițiile în care situația de pe piețele financiare din 2022 și 2023 nu au permis Emitentului să-și materializeze planurile de a realiza noi emisiuni de obligațiuni. Astfel, Fitch consideră drept o slăbiciune faptul că ponderea emisiunilor garantate (reprezentate în principal de obligațiuni) este foarte redusă, deoarece implicit înseamnă o foarte mare dependență de finanțările garantate (în mare măsură credite bancare și leasing financiar) care implicit înseamnă un set de constrângeri pentru emitent. Acesta este de altfel motivul pentru care agenția de rating a atribuit emisiunilor de obligațiuni ale Societății un rating inferior celui treaptă, respectiv „B”, raportat la ratingul IDR (Long Term Issuer Default Rating) „B+”.

Fitch menționează că un upgrade pozitiv al ratingului Societății ar putea deveni justificat de o creștere a finanțărilor negarantate (în principal obligațiuni), precum și de menținerea indicatorului de îndatorare (raportul dintre datoriile financiare brute și capitalul propriu) sub nivelul de 5 în manieră sustenabilă, în același timp cu menținerea unei profitabilități robuste, a unei creșteri rezonabile a afacerii și în condițiile unei formalizări mai pronunțate a structurilor de guvernare corporativă.

Sinteză privind factorii cheie care influențează rezultatul operațional al Societății

Rezultatul operațional al Societății poate fi afectat de o serie de factori care se manifestă la nivelul economiei, la nivelul industriei în care își desfășoară activitatea, precum și de diferiți factori operaționali specifici.

Condițiile economice generale

Dinamica afacerilor și a profitabilității Societății este în mod firesc sensibilă la condițiile generale ale mediului macroeconomic din România. Acestea au fost pozitive în ultimii ani, Societatea beneficiind de dinamica în creștere a venitului disponibil al populației și a consumului care au alimentat o cerere în trend ascendent pentru serviciile de închiriere pe termen scurt (rent-a-car) și respectiv pe termen lung (leasing operațional).

Pe fondul evoluției sub așteptări a PIB din trimestrul I 2024, pentru anul curent se estimează o creștere medie anuală apropiată de cea înregistrată în anul anterior, respectiv de 2,1%, potrivit Băncii Naționale a României (BNR), în ultimul „Raport asupra inflației”, din 9 august 2024. Această proiecție reflectă, printre altele, nivelul ridicat al incertitudinii indus de multiplele tensiuni geopolitice, trenarea activității industriale (atât internă, cât și în cele mai mari economii europene, cu efect direct asupra exporturilor românești), precum și caracterul restrictiv al condițiilor monetare reale. Pentru anul 2025, se preconizează o impulsivitate a activității economice, prognoză ce depinde în mod semnificativ de conduita politicii fiscale și a celei de venituri, la care se adaugă revigorarea cererii externe. Un aport favorabil la creșterea economică este așteptat să fie asociat valorificării fondurilor europene din surse multiple, evoluție care însă a consemnat deja unele întârzieri în ceea ce privește utilizarea efectivă a acestor sume în proiecte investiționale. Traectoria PIB real este proiectată a fi determinată exclusiv de cererea internă, iar pe parcursul anului curent consumul final este evaluat a redeveni principalul determinant al creșterii economice.

O eventuală încetinire sau recesiune a economiei locale s-ar reflecta în mod negativ în ceea ce privește marea majoritate a parametrilor operaționali ai Societății. Condițiile macroeconomice nefavorabile se pot concretiza într-o creștere a ratei șomajului și în reducerea consumului intern și a încrederii consumatorilor, ceea ce inevitabil ar rezulta într-o scădere a cererii pentru servicii de mobilitate (cu precădere a cererii pentru serviciile de închiriere pe termen scurt). În schimb, leasingul operațional este cu mult mai puțin sensibil la o scădere a intensității activităților generatoare de valoare adăugată din economie, așa cum de altfel s-a dovedit în perioada 2020-2021.

Creșterea ratelor dobânzilor

Societatea a fost afectată în mod negativ de creșterea ratelor dobânzilor în moneda euro în 2022 și 2023, ținând seama că majoritatea împrumuturilor sale sunt denominate în euro la o rată variabilă a dobânzii (EURIBOR plus o marjă). Acest fapt s-a reflectat în cheltuieli cu dobânzile mai ridicate pentru Societate și au erodat

profitabilitatea acesteia. Efectul creșterii dobânzilor în RON a fost, de asemenea, negativ pentru Societate, însă impactul a fost mai redus față de cel al creșterii dobânzilor în euro.

Cursul de schimb

Fluctuațiile cursului de schimb influențează performanța financiară a Societății. Având în vedere că tarifele aferente serviciilor de leasing operațional și rent-a-car sunt denumite în EUR, iar în moneda europeană sunt exprimate și marea majoritate a datoriilor financiare, dinamica cursului RON/EUR pe piață valutară nu riscă să inducă un nivel al cheltuielilor cu dobânzile care să afecteze direct în mod negativ valoarea indicatorilor financiari asumați de Societate. Ținând seama că majoritatea cheltuielilor operaționale sunt denumite în moneda națională (personal, asigurări, mentenanță și reparații), rezultă că profitabilitatea Societății ar fi favorizată într-un scenariu de depreciere al RON față de EUR. Pe de altă parte, reevaluarea la fiecare dată de realizare a situațiilor financiare a pozițiilor în valută din bilanțul contabil generează venituri nerealizate și respectiv cheltuieli nerealizate din diferențe de curs valutar care au un impact asupra contului de profit și pierdere, fără a avea însă un efect negativ sau pozitiv asupra situației fluxurilor de numerar, dat fiind că sunt elemente care nu presupun intrări sau ieșiri de numerar.

Mediul concurențial

Atât piața de leasing operațional pentru autovehicule, cât și cea a serviciilor de închiriere pe termen scurt (rent-a-car) sunt competitive, fiind prezenți un număr redus de operatori semnificativi. Din această perspectivă, situația din România este în mare măsură o replică a concentrării de pe piețele internaționale. În cazul leasingului operațional, piața de profil este dominată de furnizori de servicii care sunt afiliați unor operatori globali (Arval, Ayvens), afiliați unor producători de autovehicule (Porsche Mobility, RCI Finanțare) sau afiliați unor instituții financiare (Unicredit Leasing Fleet Management) și care ar putea beneficia de condiții favorabile la achiziționarea autovehiculelor pentru flotă, respectiv de termeni favorabili de finanțare. De asemenea, la rândul său, pe piața serviciilor rent-a-car din România, există o prezență semnificativă a grupurilor multinaționale de profil, precum Avis, Europcar, Sixt, Hertz și Enterprise care sunt prezente pe piețele mature.

Astfel, dat fiind nivelul de concentrare ridicat al piețelor de profil, ce sunt controlate autoritar de jucători strategici transfrontalieri, unii dintre concurenții actuali și potențiali ai Societății pot avea mai multă experiență, un brand mai cunoscut, o bază mai mare de clienți sau resurse financiare, tehnice sau de marketing mai consistente decât Societatea. Concurența crescută și acțiunile neprevăzute ale competitorilor, inclusiv prin politicile agresive de prețuri, ar putea conduce la o presiune negativă asupra prețurilor serviciilor de leasing operațional și a celor de închiriere pe termen scurt. Acest fapt ar putea induce o scădere a cotei de piață a Societății, aspecte care ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra activităților și perspectivelor acestuia, afectând potențialul său de creștere, rezultatele operaționale și situația sa financiară. Cu toate acestea, începând cu 2020, Societatea și-a consolidat cotele de piață în mod profitabil, ca măsură a valențelor modelului său de afaceri și deciziilor luate în condițiile incidenței pandemiei COVID-19 și al optimizărilor reclamate de mediul inflaționist ridicat din 2022 și 2023. Evoluțiile din ultimii cinci ani au demonstrat o reziliență mai ridicată față de competitori în eventualitatea unor șocuri externe, precum și o capacitate de a capitaliza condițiile dificile de piață în oportunități de dezvoltare a afacerilor sale, atât pe segmentul leasing operațional, cât și rent-a-car.

Pentru detalii referitoare la mediul competițional de piețele de leasing operațional și rent-a-car, vă rugăm să consultați secțiunea *“Industria în care operează Societatea”*.

Vânzarea autovehiculelor din flota auto (remarketing)

O activitate complementară pentru Grup se referă la vânzarea autovehiculelor rulate ce au fost utilizate în activitatea de leasing operațional și respectiv rent-a-car. Astfel, societățile de leasing și închirieri de autovehicule pe termen scurt sunt expuse la potențiale pierderi din operațiunile de vânzare a unui autovehicul, atunci când prețul de vânzare este mai mic decât valoarea contabilă. Aceasta rezultă prin ajustarea costurilor de achiziție cu cheltuielile de amortizare și depreciere înregistrate de la momentul achiziției până la cel al vânzării, astfel încât să se înregistreze o depreciere a valorii autovehiculului către valoarea reziduală estimată inițial pentru autovehicul. Orice modificare a prețurilor de pe piață autovehiculelor rulate poate, prin urmare,

să aibă un efect negativ asupra veniturilor pe care Societatea este capabilă să le genereze din vânzările de autovehicule rulate. În scopul asigurării unui preț de vânzare al autovehiculelor cât mai ridicat, Societatea utilizează trei centre de vânzare a autovehiculelor rulate care îi permit să vândă direct către cumpărători, în condițiile în care vânzarea directă către retail asigură un preț mediu de vânzare mai ridicat decât cel efectiv "realizat" prin intermediari. De menționat că în 2022, dar mai ales în 2023, Societatea a obținut câștiguri contabile substanțiale din vânzarea autovehiculelor rulate din flotă, ca urmare a creșterii semnificative a prețurilor acestora pe piața *second-hand*.

Pentru detalii referitoare la riscul de valoare reziduală, vă rugăm să consultați secțiunea "Factori de risc" din cadrul capitolului "Factori de risc".



Politica de credit comercial

Societatea acordă o atenție deosebită modului de selecție a clienților pentru serviciile de leasing operațional, în vederea gestionării procesului de luare a deciziei de finanțare a clienților, precum și în ceea ce privește monitorizarea comportamentului de plată al acestora, în vederea înscrierii în termenii contractuali. Un aspect notabil a fi menționat se referă la faptul că în cadrul parteneriatului derulat cu BERD pe mai multe paliere operaționale, Societatea a beneficiat, în 2017, de asistență din partea acestei instituții financiare în ceea ce privește rafinarea politicii sale de analiză a riscului comercial.

Semnarea unui contract de leasing operațional este precedată de un proces riguros de analiza internă și de aplicare a unei metodologii tip scoring în funcție de care se stabilesc condițiile de finanțare și garanțiile solicitate. Clienții sunt practic clasificați în patru categorii: risc foarte scăzut (blue chip), regulat cu risc scăzut, regulat cu risc mediu, risc ridicat (nefinanțabil). Disciplina în procesul de analiză și selecție a clienților, în special în cadrul activității de leasing operațional s-a constituit într-o caracteristică a modelului de afaceri al Societății care o diferențiază față de competiție și este considerată un avantaj competitiv major care explică creșterea robustă în condițiile unei calități ridicate a creanțelor, în pofida faptului că IMM-urile reprezintă principala categorie de clientelă vizată.

În maximum două luni de întârziere de la plata ratei de leasing scadente, Grupul reintră în posesia activelor (adică a autovehiculelor care au făcut obiectul contractului de leasing operațional). Autovehiculele respective, returnate anticipat din contractele de leasing operațional pot fi utilizate de Grup în activitatea de rent-a-car, mai ales în situația în care evenimentul a survenit în prima parte a derulării contractului de leasing. Această complementaritate între liniile de afaceri, reflectată în posibilitatea de a permuta activele Grupului de la o activitate la alta, reprezintă un avantaj competitiv pentru Societate în ceea ce privește opțiunile disponibile din punctul de vedere al managementului riscului.

Pentru detalii referitoare la gestiunea riscului de credit comercial vă rugăm să consultați secțiunea "Politica de credit comercial" din cadrul capitolului "Descrierea emitentului".

Politica de asigurare, reparații și mentenanță a flotei de autovehicule

Societatea încheie asigurări obligatorii de răspundere civilă auto (RCA) pentru toate autovehiculele deținute, în acord cu legislația în vigoare. În ceea ce privește politica de asigurări facultative CASCO, strategia Grupului constă în asigurarea în proporție substanțială (circa 37% din flota Societății) a riscului de daună totală, în timp ce pentru aproximativ 30% din flotă sunt încheiate polițe CASCO, cu franșiză de până la 1.000 de EUR. Pentru aproximativ 33% din flotă nu sunt încheiate polițe CASCO.

Astfel, în urma experienței din anii anteriori, Societatea a considerat că este mai eficient să gestioneze pe cont propriu riscul de accident, acționând de facto, în mare măsură, precum o firmă de asigurări. În acest fel, abordarea strategică a Societății este să-și asume într-o măsură substanțială cheltuielile de reparații și piese de schimb aferente accidentelor în care este implicată flota sa, comparativ cu abordarea standard de a plăti prime de subscriere pentru asigurări CASCO aferente întregului parc auto.

Implementarea de către Grup a acestei strategii de gestiune a daunelor a fost posibilă în condițiile în care

aceasta dispune de o rețea de 52 de agenții unde are alocată o echipă tehnică de peste 70 de angajați la nivel național. Astfel, dezvoltarea internă a capacităților de constatare a daunelor și de gestionare a relațiilor cu companiile de asigurări și service-urile partenere se constituie într-un element de optimizare al cheltuielilor și ca atare într-un avantaj competitiv durabil.

Politica de resurse umane

Grupul acordă o atenție deosebită politicilor sale de resurse umane și construcției unei culturi organizaționale sănătoase. Dat fiind modelul său de afaceri, unde un rol major este deținut de rețeaua de 52 agenții a Societății, cei 7 directori regionali care coordonează activitatea la nivel regional sunt esențiali în execuția strategiei Grupului. Aceștia au independență în ceea ce privește deciziile la nivel operațional în ceea ce privește implementarea strategiei de vânzări și dezvoltarea afacerii în parametrii țintiți de management. Echipa de management a Societății este una foarte stabilă, în foarte mare măsură, directorii de departament și directorii regionali având o vechime de aproximativ 14 ani în cadrul Societății, unde jumătate din echipa de management are o vechime de peste 15 ani.

Pentru a minimiza efectele negative ale materializării riscului de a-și asigura personalul calificat de care are nevoie pe termen mediu și lung, Societatea a implementat un plan de succesiune pentru cele mai importante poziții de management. Pe de altă parte, în pofida atenției acordate strategiei de resurse umane, cheltuielile cu personalul ar putea înregistra un ritm de creștere peste cel estimat de management în contextul menținerii condițiilor dificile pe piața forței de muncă unde se înregistrează în ultimii ani un deficit de personal calificat în multe zone de specializare.

Pentru detalii referitoare la politica de resurse umane, vă rugăm să consultați secțiunea “*Managementul și politica de resurse umane*”.

INDUSTRIA ÎN CARE OPEREAZĂ SOCIETATEA

Prezentare generală

Piața leasingului operațional

Leasingul operațional este un instrument de externalizare a flotelor auto, potrivit atât pentru companiile cu parcuri mari de autovehicule, cât și pentru firmele mici antreprenoriale care exploatează doar câteva autovehicule. Prin leasing operațional, companiile beneficiază de soluții personalizate de mobilitate, design-ul produsului putând să fie adaptat la necesitățile efective ale companiilor. În plus, leasingul operațional oferă confortul unei predictibilități a costurilor de exploatare a flotelor auto. O companie plătește unui furnizor de leasing operațional o contribuție (subscripție sau rată) lunară, asemenea unei chirii, care să acopere atât costurile de finanțare și de depreciere ale autovehiculelor, precum și cheltuielile asociate prestării unei game de servicii (asigurare, reparații, mentenanță, înlocuire autovehicul, management al anvelopelor etc), la care se adaugă o marjă de profit. Firma de leasing rămâne proprietar al autovehiculelor până la sfârșitul perioadei contractuale, ce poate avea o durată între 12 și 57 de luni, după care acestea sunt revândute. La finalul perioadei contractuale, clientul semnează, de cele mai multe ori, un nou contract, reînnoindu-și flota de autovehicule, în acord cu necesitățile sale. Procesul de externalizare materializat printr-un contract de leasing operațional de tip „full service” este greu reversibil, clienții dezvoltând astfel o dependență ridicată de produsul de leasing operațional.

Alături de leasingul operațional, firmele de profil oferă și serviciul de management al flotelor de autovehicule deținute de companii, ceea ce presupune furnizarea unui pachet de servicii similare cu cele asociate serviciului de leasing operațional. Singura deosebire se referă la faptul că furnizorul de leasing operațional nu este în acest caz proprietar al autovehiculelor și că subscripția lunară nu include și costurile de finanțare și depreciere ce sunt incluse în rata de leasing.

Digitalizarea în ritm exponențial a accelerat transformarea leasingului tradițional către un concept ce potențează nevoia de flexibilitate în creștere, respectiv Car-as-a-Service (CaaS) sau Mobility-as-a-Service (MaaS), care se referă la furnizarea de servicii diversificate și personalizate orientate către satisfacerea cerințelor de mobilitate ale clienților. Acesta practic marchează orientarea graduală a cererii, de la deținerea în proprietate a unui autoturism, către achiziția de servicii de mobilitate personalizate, în baza unei subscripții lunare pe termen lung.

Repere privind piața leasingului operațional în Europa

O imagine relevantă asupra audienței leasingului operațional pe principalele piețe europene este furnizată de un barometru anual realizat de Arval Mobility Observatory, aflat în 2024 la a 20-a ediție. Acesta se constituie într-un instrument de monitorizare a sectorului de leasing operațional la nivel european și internațional.

Ediția din 2024 a “Mobility and Fleet Barometer¹⁰” include statistici extinse în urma interviuării managerilor de flote auto din cadrul a 8.605 companii din 20 piețe europene (Austria, Germania, Belgia, Spania, Franța, Grecia, Italia, Luxemburg, Tarile de Jos, Polonia, Portugalia, Marea Britanie, Cehia, Slovacia, Romania, Elveția, Finlanda, Danemarca, Norvegia, Suedia), la care se adaugă Noua Zeelandă, Australia, Mexic, Canada, America de Nord, Turcia, Maroc, Chile, Peru și Brazilia.

Dintre managerii de flote care au fost intervievați în cadrul acestui studiu, 91% au apreciat că, în următorii trei ani, flota lor va rămâne stabilă sau că vor crește dimensiunea flotelor exploatate în regim de leasing operațional, în pofida incertitudinilor cu privire la evoluția situației geopolitice, precum și a vizibilității reduse în legătură cu evoluțiile din economie și industria auto. Principalul catalizator al expansiunii flotei constă în creșterea previzionată a afacerilor (73% dintre companii), dar un motiv important este reprezentat de necesitățile specifice ale departamentelor de Resurse Umane în ceea ce privește motivarea angajaților și retenția lor (44%).

Între principalele îngrijorări ale managerilor de flotă pentru următorii trei ani, au fost enumerate: i) implicațiile procesului de electrificare a flotelor în cazul a 35% dintre respondenți și ii) creșterea ratei de leasing, sau tehnic

¹⁰ Sursa: <https://www.arval.com/the-arval-mobility-observatory-fleet-and-mobility-barometer-2024-amo>

spus, creșterea costului total al deținerii unui autovehicul (indicatorul Total Cost of Ownership –TCO), menționată de 30% dintre respondenți. În acest context trebuie înțeleasă opțiunea a 43% dintre managerii de flote de a utiliza în cadrul flotelor lor autovehicule cu uzură mai ridicată sau autovehicule *second-hand*. Un alt motiv de îngrijorare, cu o pondere semnificativă de 29% între răspunsurile exprimate, se referă la conducerea responsabilă a autovehiculelor de către angajați.

O concluzie importantă a studiului Arval se referă la faptul că leasingul operațional înregistrează un trend de creștere în opțiunile companiilor, 36% dintre acestea considerând pentru următorii trei ani adopția pentru prima dată a leasingului sau sporirea utilizării acestei modalități de externalizare a flotelor auto. La nivel global, conform studiului, una din patru companii este operată în regim de leasing operațional, în timp ce Europa procentul este chiar mai ridicat, respectiv de 29%.

De asemenea, o observație notabilă a studiului “Mobility and Fleet Barometer” se referă la faptul că managerii estimează că 35% din flotă va fi electrificată într-un interval de timp de trei ani. Totuși, rămân notabile barierele care limitează încă viteza procesului de electrificare, acestea fiind reprezentate în principal de prețurile autovehiculelor electrice și de infrastructura de încărcare a bateriilor electrice, încă insuficient de dezvoltată.

Un element structural important se referă la faptul că, la nivel european există puțini operatori de leasing de dimensiuni relevante care să fie independenți de marile grupuri financiar-bancare sau de grupurile industriale. Totuși, odată cu creșterea complexității ofertelor de mobilitate, cu evoluțiile tehnologice accelerate și cu sofisticarea cerințelor clienților, vom asista probabil tot mai mult la apariția firmelor independente în piața de mobilitate, care vor influența și industria de leasing operațional.

Piața leasingului operațional în România

În România adopția leasingului operațional a crescut gradual, pe măsură ce companiile mari, din rândul multinaționalelor și ulterior cele de dimensiune mijlocie și mică au conștientizat beneficiile externalizării flotei auto, prin prisma impactului pozitiv asupra eficienței operaționale și a creșterii predictibilității evoluției acestei poziții de cheltuieli importante în structura cheltuielilor operaționale totale.

Potrivit Asociației Societăților de Leasing Operațional (ASLO), numărul de autovehicule operate în regim de leasing operațional a ajuns în 2023 la 89.500, din care peste 90% sunt operate în regim full service, ceea ce înseamnă că firmele care au optat pentru externalizarea flotelor au ales să acceseze toată gama de servicii adiționale specifice (mentenanță, reparații, door-to-door etc). Avansul anual al numărului de unități înmatriculate de firmele de leasing operațional a fost de 12% în 2023, rată superioară celei de aproximativ 5% înregistrate în 2022 și respectiv 10% înregistrate în 2021. În afara anilor 2021, 2022 și 2023, următorul an pentru care există statistici ASLO la nivel de industrie este 2017. Astfel, rata medie anualizată de creștere a numărului de autovehicule externalizate de companii prin contractarea unui produs de leasing operațional pentru perioada 2018-2023 este de circa 5%.

O măsură a gradului de audiență a leasingului operațional constă în ponderea înmatriculărilor operate de companiile de leasing operațional în totalul înmatriculărilor de autovehicule noi, iar Societatea apreciază că, probabil, nivelul acestora va continua să se situeze între 10% și 20% și pentru anii următori. Acest nivel este sensibil mai redus comparativ cu popularitatea acestui produs financiar în vestul Europei. De altfel, nivelul de penetrare al leasingului operațional este substanțial mai ridicat în Europa, unde potrivit studiului “Mobility and Fleet Barometer”, ediția 2024, realizat de Arval Mobility Observatory, 29% din autovehicule sunt operate în regim de leasing operațional. Acest fapt pune în evidență nivelul încă foarte redus de audiență al leasingului operațional în rândul companiilor din România și implicit potențialul foarte ridicat de creștere al acestei piețe pe termen lung. În acest context este relevant faptul că, Societatea estimează un potențial de creștere al pieței de leasing operațional pe termen lung până la nivelul de 500.000 unități, față de un nivel în jur 90.000 unități în prezent.

Piața de leasing operațional este în mod specific una în care își pot desfășura activitatea un număr redus de operatori, deoarece barierele de intrare sunt semnificative. De asemenea efectul de economie de scară are un impact major asupra profitabilității operatorilor de leasing operațional, fapt care a determinat un număr reprezentativ de achiziții și fuziuni în sector în ultimi ani.

De altfel, chiar Societatea a fost principalul actor al procesului de consolidare în acest sector prin faptul că a achiziționat doi jucători reprezentativi pe care i-a integrat în cadrul operațiunilor sale. Astfel, Societatea a achiziționat BTOL la 30 iunie 2018, în timp ce la 15 aprilie 2022 a achiziționat Premium Leasing (Țiriac Operating Lease), ambele companii fiind, la momentul preluării lor, jucători în top 10 în această industrie. De asemenea, în 2022, Arval a preluat activitatea BCR Fleet Management. În 2023, ALD Automotive a achiziționat unul dintre concurenții săi globali LeasePlan, după tranzacție fiind lansat noul *brand* Ayvens. Fuziunea de la nivel global urmează să se materializeze și la nivelul subsidiarelor din România, astfel încât operatorul rezultat ar fi al doilea jucător pe piața locală de leasing operațional în funcție de cifra de afaceri aferentă anului trecut. În funcție de acest criteriu, liderul pieței era Arval Service Lease România, iar Societatea ar fi cel de-al treilea jucător.

De asemenea, raportat la numărul total de autovehicule deținute în regim de leasing operațional în România, la nivelul datei de 31 decembrie 2023, Societatea era al treilea operator cu o cotă de piață de aproximativ 14%.

Asemenea piețelor mature, pe piața de leasing operațional din România există mai multe categorii de operatori. Prima categorie, și cea mai importantă, este reprezentată de companiile de leasing cu operațiuni globale, precum Arval, ALD Automotive și LeasePlan (fuzionate sub *brand-ul* Ayvens), care au filiale și în România. De remarcat că o parte dintre acestea sunt companii de leasing afiliate unor grupuri bancare: ALD Automotive/Ayvens (Société Générale) și respectiv Arval (BNP Paribas Group). De asemenea, într-o a doua categorie pot fi incluse companii de leasing operațional aparținând unor grupuri bancare regionale sau naționale ce sunt active și pe piața de leasing operațional, cum ar fi Unicredit Leasing Fleet Management. Din rândul grupurilor bancare locale, Banca Transilvania și BCR au ieșit de pe această piață vânzând participațiile către competitori. A treia categorie este reprezentată de firmele de leasing afiliate unui producător de autovehicule, acestea având un focus de business strategic orientat către creșterea volumelor de vânzări pentru *brand-urile* respectivului producător, așa cum este cazul Porsche Mobility și RCI Finanțare. Cea de-a patra categorie de operatori pe piața de leasing operațional locală se referă la jucători independenți, neafiliați unui grup bancar sau producător auto (cazul Societății).

În tabelul de mai jos, prezentăm comparativ o sinteză a datelor financiare disponibile pe website-ul Ministerului Finanțelor, pentru câteva dintre cele mai reprezentative companii din sectorul în care operează Societatea (în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 1802/2014).

	Anul înființării	Număr mediu salariați		Cifra de afaceri (mil. RON)		Profit net (mil. RON)		Capitaluri proprii (mil. RON)		Active totale ** (mil. RON)	
		2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Arval Service Lease Romania	2006	86	107	399,4	636,8	4,4	20,4	11,8	27,8	1.541,7	1.835,4
ALD Automotive	2004	85	90	265,5	289,9	36,3	28,6	107,0	99,6	716,6	879,2
Leaseplan Romania	2010	67	71	249,3	267,8	28,0	25,6	83,0	108,6	754,3	931,0
Porsche Mobility	2006	40	47	184,9	210,7	12,4	15,9	119,3	135,2	739,7	945,4
Autonom Services*	2006	416	497	647,2	728,9	57,8	30,0	187,4	217,4	1.394,1	1.581,2

Sursa: Website-ul Ministerului Finanțelor pentru companiile din sector selectate, în cazul cărora situațiile financiare anuale prezentate sunt conform OMF nr. 1802/2014; pentru Autonom Services sunt prezentate date financiare conform situațiilor financiare individuale prezentate conform Ordinului 2844/2016

Notă: *) Autonom Service S.A. furnizează și servicii de închiriere pe termen scurt (rent-a-car):

**) Active totale = Active imobilizate + Active circulante

Societatea și-a consolidat de-a lungul ultimilor ani poziția de furnizor strategic de infrastructură de mobilitate în România, fiind al treilea operator, atât ca urmare a unei creșteri organice cel puțin în ritmul pieței, cât și prin achiziții ale unor concurenți (BTOL, Premium Leasing).

Un aspect cu atât mai notabil în acest context, constă în faptul că, date fiind valențele modelului său de afaceri puternic integrat și sinergic între cele două linii de afaceri și bazat pe o rețea de agenții, Societatea a ajuns în postura de a fi furnizor de servicii, inclusiv pentru mai multe companii relevante de pe piața de leasing operațional. Aceștia practic “împachetează” în produsele lor inclusiv servicii prestate de Societate sau de alte

entități din cadrul Grupului, precum închirierea de autovehicule pe termen scurt (serviciul de înlocuire, serviciul de pre-livrare), servicii de asistență rutieră și servicii „door-to-door”.

Societatea și-a definit clientela țintă ca fiind constituită din companii din categoria firmelor mici și mijlocii (IMM) care urmăresc în general externalizarea unei flote până la 100 de autovehicule de pasageri sau comerciale. În schimb, principalii operatori din rândul multinaționalelor au vizat după criza financiară din 2008 în mod preponderent companii mari (cu flote de până la 3.000 de autovehicule), acest segment fiind unul foarte competitiv și cu marje asociate sensibil mai reduse comparativ cu cel al firmelor antreprenoriale locale.

În ceea ce privește impactul crizei COVID-19 sau al perioadei cu inflație ridicată din anii 2022 și 2023 asupra sectorului, se poate considera faptul că s-a confirmat și pe piața locală un element structural esențial în legătură cu produsul de leasing operațional. Acesta se referă la faptul că, spre deosebire de finanțările bancare clasice” și de închirierea de autovehicule pe termen scurt pentru călătorii, leasingul operațional este mai puțin sensibil la o încetinire sau deteriorare a condițiilor generale ale mediului de afaceri. Mai mult, eventualele condiții adverse de amplitudine moderată în economie sunt chiar de natură să stimuleze unele companii în a accelera deciziile în ceea ce privește utilizarea leasingului operațional ca modalitate de operare a flotelor lor. Astfel, contractarea unor servicii de externalizare a flotelor auto poate să fie preferată de corporații și IMM-uri în detrimentul unor investiții majore pentru a deține parcuri auto proprii.

În acest sens, avantajele structurale ale produsului leasing operațional, sunt puternice: i) flexibilitate contractuală (posibilitate de renunțare la contract sau de reducere a numărului de autovehicule externalizate), ii) simplificarea relației cu o multitudine de furnizori (care sunt înlocuiți cu unul singur, firma de leasing operațional), iii) accesarea unor costuri mai reduse ca urmare a faptului că firma de leasing negociază cotații mult mai bune comparativ cu un client obișnuit în relația cu furnizorii de capital, service-urile auto, companii de asigurări etc și iv) predictibilitatea și stabilitatea costurilor cu flota auto care a fost externalizată, rata de leasing fiind fixă pe întreaga durată contractuală de maximum 57 luni (fapt care și-a dovedit valențele în 2022 și 2023, când clienții firmelor de leasing operațional au avut aceleași costuri în termeni nominali în pofida creșterii substanțiale ale prețurilor bunurilor și serviciilor).

Perioada 2022-2023 a fost una cu presiune ridicată pe profitabilitatea companiilor de leasing operațional care nu au putut să majoreze ratele de leasing plătite de clienți decât pentru contractele vechi care au fost reînnoite după ce au ajuns la maturitate. De remarcat că, potrivit ASLO, la nivelul anului 2023, creșterea costurilor de finanțare, a asigurărilor, a mentenanței și reparațiilor, salariilor și a altor servicii incluse într-o rată de leasing operațional s-a situat între 15% și 90%. Astfel, anul 2023 a reprezentat un adevărat test de stres pentru companiile din sectorul de leasing operațional, iar acesta a fost parcurs mai mult decât rezonabil, după cum arată situațiile lor financiare. Pe de altă parte, trebuie menționat că presiunea costurilor cu finanțarea și a celor operaționale este de așteptat să se diminueze semnificativ începând cu acest an, în condițiile în care o proporție tot mai mare a contractelor de leasing se va reînnoi prin înglobarea în documentele contractuale a noilor condiții de pe piața de mobilitate, ceea ce înseamnă că ratele de leasing vor crește substanțial raportat la contractele anterioare.

Una dintre consecințele pandemiei COVID-19, a constat în creșterea substanțială a prețurilor autovehiculelor noi, ceea ce a determinat multe dintre companii să-și amâne deciziile de reînnoire a flotelor. Însă, stabilizarea pieței auto începând cu acest an creează un context mai favorabil pentru astfel de investiții majore pentru multe dintre companii. Motivația acestora în a opta pentru externalizarea flotelor auto constă în faptul că leasingul operațional reprezintă un element esențial de creștere a eficienței operaționale pe termen lung care ar trebui să fie conștientizat treptat. Aceasta ar fi de așteptat să se reflecte într-o adopție mai alertă a acestui produs de către firme, iar piața să-și continue dezvoltarea semnalând o convergență mai rapidă către parametrii de audiență din vestul Europei.

Piața serviciilor de închiriere auto pe termen scurt (rent-a-car)

Grupurile multinaționale de profil prezente pe piețele mature din Europa și Statele Unite ale Americii, precum Avis, Europcar, Sixt, Hertz și Enterprise sunt active și pe piața serviciilor de închiriere de autovehicule pe termen scurt (rent-a-car) din România, unde dețin o poziție importantă, construită gradual începând cu anii ‘90. Toate aceste grupuri internaționale sunt prezente în România printr-un sistem de francize acordate unor

firme locale. Pe de altă parte, entitățile care controlează francizele acestor multinaționale sunt concurate de operatori independenți, cu acționariat local, între care Societatea s-a dovedit, treptat, a fi un jucător de referință.

Pe piețele mature, cel mai reprezentativ segment al pieței de închiriere pe termen scurt este cel de retail, acesta fiind în primul rând conectat la dinamica sectorului de turism (în mod particular potențat de traficul de pasageri pe cursele aeriene). Potrivit Societății, în România însă, în condiții normale, adică fără o criză sanitară precum a fost cazul celei generate de pandemia COVID-19, segmentul de piață reprezentat de serviciile de închiriere contractate de companii (segmentul corporate) are o pondere aproximativ egală cu cea a retail-ului.

O parte importantă din business-ul corporate este generată de serviciul de înlocuire (replacement), ce constă în furnizarea unui autoturism de înlocuire, în condițiile unei indisponibilități temporare a unui autoturism din parcul propriu, ca urmare a unor defecțiuni sau accidente rutiere. Un catalizator important al serviciului de înlocuire este reprezentat de legislația RCA care, în cazul unui accident rutier, obligă asigurarea în cazul părții vătămate a unui autovehicul de înlocuire pe durata în care are loc reparația autovehiculului ce a făcut obiectul contractului de asigurare. Serviciile de înlocuire sunt într-o măsură semnificativă contractate de companiile de asigurări și de leasing operațional, care împachetează aceste servicii în ofertele lor standardizate, acestea fiind în fapt subcontractate de la companiile de închirieri pe termen scurt. Societatea este foarte bine poziționată pe segmentul de piață reprezentat de serviciile de înlocuire, care este strategic în modelul său de afaceri pe linia de afaceri rent-a-car.

Un alt tip de serviciu corporate este reprezentat de furnizarea de flote de mașini pentru proiecte specifice, care durează în mod uzual câteva luni și care reclamă soluții de mobilitate pentru resursele umane implicate (proiecte de construcții, forță de vânzări temporară, merchandising, proiecte sezoniere, pre-livrare pentru mașinile noi comandate). De asemenea, în categoria de servicii pentru companii pot fi incluse și serviciile de închiriere pentru călătoriile de afaceri, închirieri de autovehicule cu șofer etc.

O structurare relevantă a business-ului rent-a-car este în funcție de locația centrului de închiriere, adică: i) în proximitatea unui aeroport, ceea ce presupune plata de către operatorul rent-a-car a unor taxe de acces (segmentul de retail aeroport) și respectiv ii) într-o locație urbană, unde operatorul nu își propune să capteze, în mod direct, fluxul de călători generat de companiile aeriene (segmentul de retail non-aeroport).

Companiile multinaționale au vizat în primul rând locații în cele mai mari aeroporturi din România, pentru a-și asigura accesul la turiștii străini care sunt familiarizați cu *brand-urile* respective și standardele asociate serviciilor disponibile în țările dezvoltate. De asemenea, și Societatea este la rândul său prezentă cu agenții în toate aeroporturile internaționale din România. În cazul Societății însă, dezvoltarea unei infrastructuri naționale de 52 de locații de închiriere, inclusiv în orașele care nu dețin aeroporturi, i-a permis accesarea unor segmente de clientelă adiționale. Astfel, Societatea a putut să capteze într-o măsură mai mare cererea în creștere pentru servicii corporate (în special de înlocuire) în special din partea companiilor de asigurări sau de leasing operațional. Dar, în același timp, Societatea a putut să acceseze oportunitățile din segmentul de retail, asociate acelei părți din sectorul de turism ce nu este conectată la traficul de pasageri în principalele aeroporturi din România (segmentul de retail non-aeroport).

Piața de rent-a-car este una sezonieră, cu intensități ridicate ale activității de închiriere în perioada concediilor de vară și a sărbătorilor de iarnă, efect amplificat substanțial de cererea suplimentară pentru servicii de mobilitate generată de românii care lucrează în străinătate și care revin temporar în țară. Din acest punct de vedere, cu cât un operator dispune de o rețea de puncte de închiriere mai extinsă geografic și un număr mai mare de autovehicule disponibile în respectivele locații, cu atât jucătorul respectiv dezvoltă o dependență mai redusă de numărul de turiști străini via aeroporturi (segmentul retail aeroport), foarte sensibil la condițiile economice din economiile mature și la evenimente precum criza de sănătate generată de pandemia COVID-19. Acest fapt poate să contribuie substanțial, așa cum este cazul Societății, la o creștere a ratei de închiriere a parcului de autovehicule și la o dependență mai redusă de traficul de pasageri din aeroporturi, care presupune inclusiv asumarea unor costuri de acces cu impact important asupra profitabilității activității de închiriere.

În tabelul de mai jos, prezentăm comparativ o sinteză a datelor financiare disponibile pe website-ul Ministerului Finanțelor, pentru câteva dintre cele mai reprezentative companii din sector comparabile cu Societatea (în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 1802/2014).

	Licența/ Franchise	Anul înființării	Număr mediu salariați		Cifra de afaceri (mil. RON)		Profit net (mil. RON)		Capitaluri proprii (mil. RON)		Active totale** (mil. RON)	
			2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Klass-Wagen	independent	2005	127	154	76,8	100,7	19,4	16,4	17,7	21,5	39,9	44,7
Aviroms Rent-a-Car	Avis	1994	46	55	33,4	42,1	6,0	3,7	-3,8	-0,6	7,5	7,3
AHL Auto Rent	Europcar	2014	26	n.a.	21,4	n.a.	3,2	n.a.	2,8	n.a.	13,2	n.a.
Touring Rent Auto	Enterprise	2001	31	36	31,2	38,4	6,8	2,7	10,6	13,3	47,4	69,4
Autonom Services *	independent	2006	416	497	647,2	728,9	57,8	30,0	187,4	217,4	1.394,1	1.581,2

Sursa: Website-ul Ministerului Finanțelor pentru companiile din sector selectate, în cazul cărora situațiile financiare anuale consolidate sunt conform OMF nr. 1802/2014; pentru Autonom Services sunt prezentate date financiare conform situațiilor financiare individuale prezentate conform Ordinului 2844/2016

Notă: *) Autonom Services furnizează și servicii de leasing operațional

**) Active totale = Active imobilizate + Active circulante

Societatea este lider pe piața rent-a-car din punctul de vedere al cifrei de afaceri la nivelul anului 2023, având în vedere că veniturile sale aferent serviciilor de închiriere pe termen scurt au fost de 120,7 milioane RON, superioare celorlalte patru companii din topul primelor cinci din industria de rent-a-car¹¹.

Avansul¹² mult mai rapid al activității rent-a-car a Societății, raportat la concurenții săi, are mai multe explicații. Un aspect esențial este legat de faptul că persoanele juridice generează în cazul Societății peste 85% din veniturile asociate acestei linii de afaceri. Acestea sunt conectate în mare măsură la serviciul de înlocuire a autovehiculelor, contractat de companii de asigurări și de alte companii de leasing operațional, ce se constituie într-un veritabil catalizator de creștere sustenabilă pe termen lung. În schimb, concurenții săi, au în măsură semnificativă o dependență de clientela de retail, aceștia fiind în proporții semnificative conectați la traficul de pasageri în aeroporturile locale și la zona de "incoming tourism" aflat în expansiune în cadrul sectorului de turism. Însă, chiar și pe acest segment, Societatea are un avantaj competitiv durabil față de competitori datorită rețelei naționale de 52 agenții în 38 orașe prin care captează în proporții semnificative din diferite subsegmente de piață. Unul dintre acestea este reprezentat de cetățenii români care lucrează în străinătate și revin în țară periodic, în special în perioada concediilor de vară și a sărbătorilor, și au nevoie de soluții de mobilitate.

Dat fiind modelul de afaceri al Societății, substanțial diferențiat față de competitori, gradul de închiriere al flotei, un indicator fundamental în industrie, s-a situat la 88% în 2021 și 2022 și respectiv 86% în 2023. Obiectivul Societății este să țină un nivel anual al ratei de închiriere a flotei de rent-a-car de 80%, nivel foarte ridicat în cadrul industriei la nivel global. Potrivit managementului Societății, concepția în industrie este în sensul că la un nivel al gradului de închiriere de 70%, linia de afaceri de închirieri pe termen scurt este profitabilă, iar o rată de închiriere de 85% este considerată o performanță excepțională în industrie. Astfel de rezultate demonstrează atât eficiența măsurilor de optimizare a dimensiunii flotei luate anul trecut de management, precum și serviciile orientate către segmentul corporate, în condițiile dependenței reduse a Societății de segmentul de retail, conectat în principal la dinamica sectorului de turism și a traficului aerian (inclusiv a celui de afaceri).

De asemenea, este notabil că, în anul 2020, cel al pandemiei COVID-19, într-un context dificil de piață, Societatea a luat o decizie strategică importantă. Și anume, având încredere în revenirea economiei și recuperarea sustenabilă a cererii, Societatea a comandat încă din 2020 mașini noi pentru flotele sale de leasing operațional și rent-a-car. Dimensionarea flotei în mod realist raportat la dinamica cererii, i-a oferit Societății un avantaj competitiv față de alte companii din sector care au preferat să amâne decizii de achiziții de mașini noi, în condițiile unui scepticism mai mare al acestora legat de relaxarea restricțiilor de călătorie. Aceste decizii au favorizat performanța ulterioară foarte bună a Societății în 2021 și 2022, și explică parțial viteza de creștere superioară a acestei linii de afaceri, raportat la cea a pieței, din ultimii ani.

¹¹ Conform datelor financiare pentru anul 2023 disponibile pe website-ul Ministerului Finanțelor (<https://mfinante.gov.ro/persoane-juridice/informatii-fiscale-si-bilanuri>)

¹² Concluzia este desprinsă în baza analizei Emitentului raportat la informațiile disponibile public pe website-ul Ministerului Finanțelor (<https://mfinante.gov.ro/persoane-juridice/informatii-fiscale-si-bilanuri>)

Menționăm că în privința pieței serviciilor de închiriere a autovehiculelor pe termen scurt din România, nu am avut acces la studii și/sau date statistice furnizate de o sursă independentă care să permită diseminarea unor elemente relevante cu privire la acest sector, inclusiv în legătură cu cotele de piață pe anumite categorii de servicii. În acest context, Societatea estimează că în baza informațiilor de care dispune, piața de închirieri de autovehicule din România în 2023 ar fi fost semnificativ peste 15.000 unități. Astfel, Societatea estimează o cotă de piață între 15% și 20% la nivelul anului 2023, care o poziționează între liderii pieței rent-a-car.

Un aspect important referitor la evoluția pieței de închirieri pe termen scurt se referă la faptul că ultimii ani au fost foarte buni pentru această industrie, fapt care a încurajat inițiative antreprenoriale ale unor operatori mici (inclusiv service-uri auto), care au parcurs dimensiuni reduse, de regulă de până la 50 de autovehicule. Ca atare, se conturează perspectiva ca, pe termen lung, cei mai mari dintre operatorii din această industrie să poată să câștige cotă de piață inclusiv în detrimentul operatorilor foarte mici, care ar putea să fie sensibil mai afectați în eventualitatea apariției unor șocuri chiar moderate în economie, de-a lungul unui ciclu economic.

Un alt aspect notabil se referă la faptul că operatorii importanți activi pe piața rent-a-car au făcut investiții importante în digitalizarea procesului de închiriere, ceea ce are o contribuție directă la creșterea competitivității și pune presiune suplimentară pe prețurile acestor servicii, prin transparentizarea ofertelor disponibile pe piață. Piața de rent-a-car este de altfel o piață competitivă foarte sensibilă la factorul preț, în special pe segmentul de retail, fapt de natură să se reflecte în profitabilitatea companiilor din sector.

Factorii externi care influențează direct cererea de închiriere de autovehicule pe termen scurt sunt reprezentați de intensitatea activității economice, măsurată între altele de dinamica PIB, de încrederea consumatorilor, precum și de variabile specifice, precum evoluția traficului de pasageri în aeroporturile locale, unde o componentă importantă se referă la dezvoltarea segmentului de zboruri low cost. Potrivit reprezentărilor Asociației Aeroporturilor din România, aproape 25 milioane de pasageri au fost înregistrați pe aeroporturile din țară pe parcursul anului trecut, cu 17% mai mulți comparativ cu anul 2022 și cu 6% peste numărul înregistrat în 2019, anul de referință înainte de izbucnirea pandemiei COVID-19.

Un element esențial în ceea ce privește evoluția afacerilor operatorilor rent-a-car este reprezentat de dinamica turismului „incoming”, zonele cu dinamica potențială cea mai ridicată fiind cele ale turismului cultural și ale sejururilor de scurtă durată, unde România are posibilitatea să devină un competitor tot mai serios pentru Cehia sau Ungaria, în prezent principalele destinații din regiune. De asemenea, ecoturismul, turismul medical și turismul balneo sunt sub-segmente unde operatorii de specialitate preconizează că există potențial de expansiune ridicat ce ar putea să contribuie la materializarea unor rate de creștere ridicate ale numărului de turiști străini ce vizitează România.

Noi soluții de mobilitate

Odată cu dezvoltarea tehnologiei, cu creșterea urbanizării și cu anumite trenduri de consum în transportul urban (renunțarea la mașina personală, consum colaborativ, consum „on-demand”, privilegierea soluțiilor mai ecologice), asistăm la apariția unor soluții noi de mobilitate, care sunt construite pe aceste trenduri, și a mai multor actori noi.

Astfel, asistăm la dezvoltarea exponențială a piețelor de *ride-sharing* (cu actori precum Uber, Lyft, Bolt, Didi, Ciuxing, BlaBla Car), de *ride-hailing* (aplicații pentru taxi, precum Hailo și MyTaxi) și de *car-sharing* (Zipcar, Drive Now, Car2Go).

Aceste noi soluții mizează pe efectele de rețea și de lock-in, pentru a construi comunități de utilizatori foarte valoroase, cărora li se vor putea vinde treptat și alte servicii (livrare de mâncare la domiciliu, servicii financiare) și ale căror date vor putea fi valorificate. Asistăm la o cursă extrem de rapidă și de costisitoare între actorii principali, pentru a acapara un număr cât mai mare de utilizatori într-un timp cât mai scurt.

Și pe piața din România au apărut diverse soluții noi de mobilitate (Uber, Bolt, Yango, Freenow, Spark, Pony, Lime, Blue), cu aceleași caracteristici observate la nivel global (dinamică accelerată, pierderi mari), și cu unele obstacole suplimentare în dezvoltare, precum nivelul foarte scăzut al tarifelor de pe piața taxi-urilor.

Societatea apreciază că noile soluții de mobilitate nu sunt neapărat disruptive pentru piața de rent-a-car sau de leasing operațional, ci mai degrabă complementare, și creatoare de piețe și oportunități noi. Companiile de mobilitate clasice dispun de atuuri importante pentru a „ține pasul” cu evoluția trendurilor (capacitate de finanțare, portofoliu mare de clienți, competențe în gestionarea activelor și a unui număr mare de operațiuni fizice) și a-și diversifica oferta pe măsură ce crește gradul de adopție a noilor tehnologii și servicii. Astfel, în cazul BLUE (Blue Technology S.R.L.), Autonom Services este unul de furnizorii de leasing operațional pentru noul serviciu de ride-sharing lansat de una dintre companiile în care Autonom International deține controlul (i.e., Vechile Management Systems S.R.L. deține 70% din capitalul social al Blue Technology S.R.L.).

Societatea studiază și evaluează constant schimbările de pe piața mobilității, căutând să folosească cât mai bine evoluțiile tehnologice pentru a-și crește eficiența (telematică, automatizări, canale digitale) și căutând modele ce pot fi scalate în mod profitabil. Unul din modelele deja testate cu succes este de a colabora cu noii actori, oferindu-le servicii de leasing operațional, închiriere sau fleet management. În acest context, merită menționat că Autonom International S.R.L., compania care deține Societatea, s-a diversificat pe verticală și orizontală și a investit în companii care dezvoltă noi soluții și tehnologii (VMS, CarCentric, Proasistta, Valetino, E-docti, MIB).

Contextul macroeconomic al operațiunilor Societății¹³

Rezultatele Societății depind de situația macroeconomică din România, aceasta reprezentând singura piață în care Societatea își desfășoară activitatea. Factorii macroeconomici, cum ar fi creșterea PIB-ului, rata șomajului, creșterea salariilor (brute și nete), nivelul ratelor dobânzii, accesibilitatea creditării și/sau prognozele economice influențează nivelul cererii din partea companiilor și persoanelor fizice pentru serviciile de leasing operațional și de închiriere pe termen scurt a autovehiculelor (rent a car).

Avansul PIB s-a redus semnificativ în trimestrul I 2024, la 0,5%, de la 3,0% în precedentele trei luni. Descreșterea a fost determinată de această dată în principal de formarea brută de capital fix, a cărei dinamică anuală a înregistrat o scădere deosebit de amplă, de la nivelul foarte ridicat de două cifre, atins în trimestrul IV 2023, în timp ce consumul gospodăriilor populației a continuat să-și accelereze creșterea în termeni anuali. Evoluția exportului net și-a accentuat influența contracționistă în trimestrul I 2024. Cele mai recente date și analize indică o creștere ceva mai solidă a economiei în termeni trimestriali în trimestrul II 2024 decât s-a previzionat anterior, implicând o creștere notabilă a avansului PIB în raport cu perioada similară a anului trecut. Însă, pe fondul evoluției sub așteptări a PIB din trimestrul I 2024, pentru anul curent se estimează o creștere medie anuală apropiată de cea înregistrată în anul anterior, respectiv de 2,1%, potrivit Băncii Naționale a României (BNR), în ultimul „Raport asupra inflației”, din 9 august 2024.

Potrivit BNR, incertitudini și riscuri mari decurg din conduita politicii fiscale și a celei de venituri, având în vedere, pe de o parte, execuția bugetară din primele șase luni ale anului, dinamica salariilor din sectorul public și impactul integral al noii legi a pensiilor, iar, pe de altă parte, măsurile fiscal-bugetare ce ar putea fi implementate în perspectivă în scopul continuării consolidării bugetare, în contextul planului fiscal-structural pe termen mediu prezumat a fi transmis CE în toamna acestui an.

Incertitudini și riscuri la adresa perspectivei activității economice, implicit a evoluției pe termen mediu a inflației, continuă să genereze și războiul din Ucraina și conflictul din Orientul Mijlociu, precum și evoluțiile economice din Europa. Totodată, absorbția fondurilor europene, în principal a celor aferente programului Next Generation EU, este condiționată de îndeplinirea unor ținte și jaloane stricte. Acest fapt este însă esențial pentru realizarea reformelor structurale necesare, inclusiv a tranziției energetice, dar și pentru contrabalansarea, cel puțin parțială, a efectelor contracționiste ale conflictelor geopolitice. Relevante sunt, de asemenea, deciziile de politică monetară ale BCE și Fed, precum și atitudinea băncilor centrale din regiune.

Având în vedere ameliorarea semnificativă a perspectivei apropiate a inflației în raport cu prognoza precedentă, dar și în condițiile incertitudinilor încă ridicate asociate previziunilor pe orizontul mai îndepărtat de timp, Consiliul de administrație al BNR a hotărât reducerea ratei dobânzii de politică monetară la nivelul de 6,50%,

¹³ Sursa: BNR, Raport asupra inflației, 9 august 2024
BNR, Hotărârile CA al BNR pe probleme de politică monetară, 7 august 2024

de la 6,75%, începând cu data de 8 august 2024. Totodată, s-a decis reducerea ratei dobânzii pentru facilitatea de creditare (Lombard) la 7,50%, de la 7,75%, și reducerea ratei dobânzii la facilitatea de depozit la 5,50%, de la 5,75%. De asemenea, Consiliul de administrație al BNR a decis menținerea nivelurilor actuale ale ratelor rezervelor minime obligatorii pentru pasivele în RON și în valută ale instituțiilor de credit.

Pe ansamblul semestrului I 2024, execuția bugetară s-a deteriorat, acumulându-se astfel un deficit bugetar de 63,7 miliarde RON (3,6% din PIB), substanțial mai mare decât cel înregistrat în perioada similară a anului trecut, în valoare de 37,2 miliarde RON (2,3 la sută din PIB). În aceste condiții, datoria publică a continuat să crească, apropiindu-se de marjele superioare ale sustenabilității fiscale, un prag estimat de către BNR a se situa între 50-55% din PIB.

România se confruntă cu o politică fiscală ce necesită o serie de ajustări în vederea atingerii unui deficit bugetar sustenabil. În condițiile în care țara noastră continuă să se afle în procedura de deficit excesiv, aplicarea măsurilor de ajustare este esențială atât pentru a evita escaladarea dezechilibrelor macroeconomice, cât și pentru a asigura sustenabilitatea fiscală pe termen mediu și lung. Pentru a corecta deficitul bugetar excesiv, implicit pentru a calibra o politică fiscală contraciclică, cu rol de comprimare a deviației pozitive a PIB, este necesară o consolidare fiscală credibilă, care să includă reforme structurale menite să majoreze veniturile guvernamentale și, totodată, să controleze mai strict cheltuielile. Până la momentul finalizării scenariului de bază al proiecției, autoritățile nu au anunțat nici dozajul și nici natura măsurilor fiscale posibil a fi adoptate începând din 2025: modificări ale impozitelor directe sau ale celor indirecte, măsuri de raționalizare a cheltuielilor bugetare, măsuri de creștere a gradului de colectare a veniturilor etc. În plus, din informațiile disponibile în spațiul public, se contura, fără a fi însă ferm confirmată, posibilitatea ca România să negocieze cu Comisia Europeană un plan de ajustare fiscală întins pe o perioadă mai lungă de timp, de până la șapte ani.

Rata anuală a inflației a continuat să se reducă în iunie 2024, coborând la 4,94%, sub nivelul prognozat, de la 5,12% în luna mai, ca urmare a scăderilor de dinamică consemnate de inflația de bază și de prețul combustibililor, contrabalansate parțial ca impact de creșterea prețului gazelor naturale. Față de luna martie, rata anuală a inflației s-a redus în iunie mai mult decât s-a anticipat, diminuându-se cu 1,67% (de la 6,61 la sută), în principal ca efect al ieftinirii substanțiale a energiei pe ansamblul trimestrului II, îndeosebi a gazelor naturale, sub influența modificărilor legislative aplicate începând cu luna aprilie, precum și pe fondul continuării scăderii dinamicii prețurilor alimentelor. În același timp, rata anuală a inflației CORE2 ajustat și-a accelerat descreșterea în trimestrul II, inclusiv în raport cu previziunile, coborând la 5,7% în iunie, de la 7,1% în martie 2024.

Astfel, potrivit prognozei actualizate a BNR, din ultimul „Raport asupra inflației” din 9 august 2024, rata anuală a inflației IPC ar urma să înregistreze 4% în decembrie 2024, 3,4% în decembrie 2025 și 3,2% în luna iunie 2026 (orizontul proiecției).

Pe piața muncii, efectivul salariaților din economie s-a redus semnificativ în luna mai 2024, după creșterea considerabilă consemnată în aprilie, iar rata șomajului BIM s-a mărit gradual în intervalul aprilie-iunie, până la 5,5% - nivel inferior mediei de 5,6% din a doua jumătate a anului trecut. În același timp, sondajele de specialitate au indicat în iulie intenții mai moderate de angajare pe orizontul foarte scurt de timp decât în trimestrul precedent, precum și un deficit de forță de muncă în scădere, față de cel în creștere raportat de companii în primele două trimestre din acest an. Dinamica anuală de două cifre a salariului brut nominal și mai cu seamă cea a costului unitar cu forța de muncă din industrie au înregistrat o scădere pe ansamblul intervalului aprilie-mai, rămânând însă înalte.

La nivelul ultimilor ani, cursul de schimb RON/EUR se remarcă prin stabilitate, inclusiv prin raport cu alte monede din Europa Centrală și de Est. Cursul a înregistrat o creștere la mijlocul lunii aprilie, revenind la valorile mai înalte prevalente în prima parte a trimestrului I 2024, iar presiunile asupra lui au rămas relativ ridicate până la finele lunii, în condițiile deteriorării apetitului global pentru risc, sub impactul recalibrării de către investitori a traiectoriei anticipate a ratei dobânzii Fed, dar și ca urmare a intensificării tensiunilor din Orientul Mijlociu. Mișcarea ascendentă a fost totuși mult mai modestă decât cele evidențiate în cazul cursurilor de schimb ale forintului și zlotului, iar rata de schimb leu/euro a rămas în a doua parte a intervalului relativ stabilă, inclusiv în contextul atractivității relative încă ridicate a plasamentelor în monedă națională.

Principalele cotații ale pieței monetare interbancare au scăzut în prima decadă a lunii iulie sub impulsul reducerii de către BNR a ratei dobânzii-cheie și a ratelor dobânzilor la facilitățile permanente, iar apoi au rămas constante. Randamentele pe termen lung ale titlurilor de stat s-au reînscris în debutul lunii și s-au menținut ulterior pe o traiectorie general descrescătoare – relativ în linie cu evoluțiile din economiile avansate și din regiune –, în contextul așteptărilor revizuite ale investitorilor privind traiectoria ratei dobânzii Fed, cu impact și asupra apetitului global pentru risc. În această conjunctură, cursul de schimb leu/euro a cunoscut o corecție descendentă în prima parte a lunii iulie și a rămas apoi relativ stabil, pentru ca spre finele intervalului să urce la valorile mai înalte prevalente în trimestrul II, pe fondul creșterii volatilității pe piețele financiare internaționale, inclusiv ca urmare a escaladării tensiunilor din Orientul Mijlociu.

În contextul unui grad ridicat de incertitudine în ceea ce privește evoluțiile economice și financiare la nivel internațional, Societatea depune eforturi pentru a reduce influența unei eventuale dinamici nefavorabile a situației macroeconomice asupra rezultatelor sale. Acest lucru se realizează în mod efectiv prin oferirea de servicii competitive și diversificate, în același timp fiind menținută o atenție deosebită către un management prudent al riscurilor specifice afacerii, al îndatorării și al lichidităților, aspecte care reprezintă o preocupare sistematică a echipei de management a Societății, încorporată în modelul său de afaceri.

INFORMAȚII FINANCIARE SELECTATE

Investitorii trebuie să analizeze cu atenție următoarele informații privind situația financiară și rezultatele operaționale ale Emitentului, coroborat cu Situațiile Financiare și cu notele la acestea, incluse în alte părți ale acestui Prospect. Informațiile incluse în capitolul de mai jos și în alte părți din acest Prospect includ afirmații prospective care implică riscuri și incertitudini. A se vedea secțiunea „Declarații privind perspectivele” și capitolul „Factori de risc” pentru o analiză a factorilor importanți care ar putea produce diferențe semnificative între rezultatele efective și rezultatele descrise sau deduse din afirmațiile prospective incluse în acest Prospect. Investitorii trebuie să analizeze întregul Prospect și să nu se bazeze exclusiv pe informațiile sintetizate.

Situația poziției financiare, situația contului de profit și pierdere și a altor elemente ale rezultatului global, situația fluxurilor de trezorerie, situația modificărilor capitalului propriu, politicile contabile și notele explicative se regăsesc în Situațiile Financiare ale Emitentului în limba română aferente exercițiilor financiare încheiate la 31 decembrie 2022, respectiv la 31 decembrie 2023. Aceste situații financiare împreună cu rapoartele de audit corespunzătoare fiecărui exercițiu sunt publicate pe website-ul Emitentului la adresa <https://www.autonom.ro/investitori/>

Societatea a publicat informații financiare individuale interimare, simplificate aferente perioadei de 6 luni ce s-a încheiat la 30 iunie 2023, respectiv la 30 iunie 2024, disponibile pe website-ul Emitentului la adresa <https://www.autonom.ro/investitori/>

Informațiile financiare individuale interimare, simplificate pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, prezentate în prezentul Prospect, au fost revizuite, dar nu au fost auditate.

Informațiile financiare individuale interimare pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2023, prezentate în prezentul Prospect, nu au fost revizuite și nici auditate.

Situațiile financiare interimare individuale simplificate neauditate aferente perioadei de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, respectiv situațiile financiare interimare individuale neauditate aferente perioadei de 6 luni încheiate la 30 iunie 2023 au fost întocmite în conformitate cu Ordinul nr. 2844/ 2016 pentru aprobarea reglementărilor contabile conforme cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare. Aceste dispoziții sunt conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară aplicabilă raportării financiare, astfel cum au fost publicate de Consiliul pentru Standarde Internaționale de Contabilitate („IASB”) și adoptate de UE („IFRS”), cu excepția prevederilor IAS 21 efectele modificărilor cursurilor de schimb valutare asupra monedei funcționale, a prevederilor IAS 20 Contabilitatea subvențiilor guvernamentale cu privire la recunoașterea veniturilor din certificate verzi, cu excepția IFRS 15 Venituri din contractele cu clienții cu privire la veniturile din taxe de conectare la rețeaua de distribuție și cu excepția prezentării în situațiile financiare a impozitului suplimentar aferent cifrei de afaceri.

Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023 ale Emitentului ar trebui citite împreună cu Situațiile Financiare 31 decembrie 2023 precum și cu Situațiile Financiare 31 decembrie 2022 ale Emitentului.

Situația contului de profit și pierdere și a altor elemente ale rezultatului global

Tabelul de mai jos prezintă situația contului de profit și pierdere și a altor elemente ale rezultatului global al Emitentului pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, 30 iunie 2023, precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022.

	Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2023	2022
	Neauditate Revizuite	Neauditate Nerevizuite	Auditate	Auditate
Venituri din leasing operațional	148.884.813	123.653.348	257.647.297	199.852.378
Venituri din servicii adiționale	70.063.441	58.189.811	121.245.787	94.048.178
Venituri din închirierea autovehiculelor	49.790.105	55.396.271	120.736.954	104.726.869
Venituri din vânzarea autovehiculelor	16.764.013	32.101.618	36.870.496	95.463.103
Venituri din vânzarea autovehiculelor din flota auto și a echipamentelor pentru închiriere	89.304.152	66.803.880	160.575.522	120.809.517
Alte venituri din exploatare	20.552.019	13.906.126	32.169.193	32.279.105
Total venituri din exploatare	395.358.543	350.051.054	728.945.248	647.179.150
Cheltuieli cu flota auto	(79.462.667)	(64.979.117)	(139.059.651)	(107.648.738)
Costul autovehiculelor vândute	(16.249.221)	(30.028.835)	(34.204.628)	(82.437.347)
Costul autovehiculelor vândute din flota auto și echipamentelor pentru închiriere	(70.019.127)	(47.022.923)	(117.238.990)	(98.735.295)
Cheltuieli cu beneficiile angajaților	(36.145.465)	(31.540.555)	(61.509.129)	(45.506.114)
Cheltuieli administrative	(4.375.127)	(3.328.742)	(7.636.493)	(5.189.707)
Amortizarea, deprecierea și pierderea de valoare a flotei auto și a echipamentelor, net	(110.756.651)	(102.341.819)	(218.213.912)	(175.150.654)
Amortizarea, deprecierea și pierderea de valoare a altor active imobilizate	(2.701.180)	(4.635.969)	(5.428.387)	(2.700.375)
Alte cheltuieli de exploatare	(18.225.526)	(19.296.221)	(38.271.596)	(26.004.076)
Alte (pierderi) / câștiguri - net	(4.182.803)	(3.853.814)	(8.714.643)	(8.225.875)
Total cheltuieli de exploatare	(342.117.766)	(307.027.996)	(630.277.430)	(551.598.181)
Profit operațional	53.240.778	43.023.058	98.667.818	95.580.968
Cheltuieli financiare	(35.304.914)	(30.320.616)	(64.769.085)	(35.438.580)
Venituri financiare	2.595.401	3.748.917	5.825.787	2.714.656
Alte venituri	-	-	0	2.759.024
Profit înainte de impozitare	20.531.265	16.451.359	39.724.520	65.616.068
Cheltuieli cu impozitul pe profit	(1.763.683)	(4.209.768)	(9.686.787)	(7.823.924)
Profitul net al exercițiului financiar	18.767.582	12.241.591	30.037.733	57.792.144
Alte elemente ale rezultatului global	-	-	0	0
Total rezultat global	18.767.582	12.241.591	30.037.733	57.792.144
Rezultatul pe acțiune de baza și diluât	9,38	6,12	15,02	28,90

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Venituri din exploatare

Tabelul de mai jos prezintă defalcăt veniturile Emitentului pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024 și 30 iunie 2023 precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 și respectiv 31 decembrie 2022.

	Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2023	2022
	Neauditate Revizuite	Neauditate Nerevizuite	Auditate	Auditate
Venituri din leasing operațional	148.884.813	123.653.348	257.647.297	199.852.378
Venituri din servicii adiționale, din care:	70.063.441	58.189.811	121.245.787	94.048.178

<i>Venituri din mentenanță, reparații, asigurări și taxe de drum</i>	55.589.953	46.551.849	96.996.629	75.238.542
<i>Alte componente contractuale</i>	14.473.488	11.637.962	24.249.157	18.809.636
Venituri din închirierea autovehiculelor	49.790.105	55.396.271	120.736.954	104.726.869
Venituri din vânzarea autovehiculelor	16.764.013	32.101.618	36.570.496	95.463.103
Venituri din vânzarea autovehiculelor din flota auto și a echipamentelor pentru închiriere	89.304.152	66.803.880	160.575.522	120.809.517
Alte venituri din exploatare	20.552.019	13.906.126	32.169.193	32.279.105
Total venituri din exploatare	395.358.543	350.051.054	728.945.249	647.179.150

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Un element important de precizat se referă la faptul că ratele de creștere înregistrate în anul 2023, raportat la 2022 sunt în mod inevitabil influențate de efectul înglobării începând cu 1 mai 2022 al activității Premium Leasing, care a fuzionat cu Societatea de la data respectivă. Motivul este reprezentat de faptul că, în ceea ce privește activitatea aferentă perioadei 1 ianuarie - 30 aprilie, contul de profit și pierdere și al altor elemente ale rezultatului global al Societății nu captează și activitatea Premium Leasing. Din acest motiv, variațiile considerate în 2023, raportat la 2022, ale tuturor pozițiilor de venituri operaționale și cheltuieli operaționale, precum și variațiile veniturilor și cheltuielile financiare, au o semnificație influențată (în sensul înregistrării unor rate de creștere sensibil mai mari raportat la dinamica de facto a celor două afaceri dacă ar fi fuzionat de la 1 ianuarie 2022).

Pe de altă parte, diferite rate financiare calculate ca raport între elemente de cheltuieli operaționale și elemente de venituri operaționale la nivelul anului 2022 sunt relevante spre a fi comparate cu cele înregistrate în alți ani, dat fiind faptul că fuziunea cu Premium Leasing este reflectată deopotrivă începând cu 1 mai 2022 în toate elementele contului de profit și pierdere și al altor elemente ale rezultatului global al Societății.

Veniturile aferente activității de leasing operațional

Leasingul operațional reprezintă principala activitate a Societății și vectorul principal de creștere al cifrei de afaceri și al profitabilității Societății.

Veniturile din serviciile de închiriere pe termen mediu sunt înregistrate în două poziții din contul de profit și pierdere, respectiv "*Venituri din leasing operațional*" și "*Venituri din servicii adiționale*". La poziția "*Venituri din leasing operațional*" sunt înregistrate veniturile corespunzătoare ratei de leasing operațional, care se referă în principal la costurile de finanțare și de depreciere aferente activelor operate în regim de leasing operațional.

La poziția "*Venituri din servicii adiționale*" sunt înregistrate veniturile aferente ratei de leasing operațional care includ asigurările autovehiculelor (RCA și CASCO), taxe și impozite, mentenanță, reparații, schimb de anvelope și alte componente contractuale. Mentenanța, reparațiile, asigurările și taxele de drum au cea mai mare pondere în cadrul acestei categorii de venituri (aproximativ 80%), iar restul este reprezentat de veniturile din alte componente contractuale.

De remarcat că proporțiile celor două categorii de venituri specifice în totalul veniturilor liniei de afaceri leasing operațional au fost constante în primul semestru din 2024, primul semestru din 2023, precum și la nivelul anilor 2023 și 2024.

Ambele categorii de venituri care cuantifică activitatea de leasing operațional au înregistrat o creștere cu 28,92% în anul 2023 comparativ cu anul 2022, în timp ce în primul semestru din 2024, acestea au avansat cu 20,40% față de perioada similară a anului trecut. Principalele două explicații ale ratelor de creștere relativ ridicate înregistrate de linia de afaceri leasing operațional în primul semestru din 2024 și respectiv în 2023, sunt următoarele: i) efectul de actualizare al ratelor de leasing operațional prin creșteri ale acestora în cazul contractelor ajunse la scadență și reînnoite și ii) adăugarea de noi clienți și/sau servicii suplimentare în cadrul produsului de leasing operațional.

Practic, există câțiva catalizatori ai creșterii ratelor de leasing pentru contractele reînnoite la scadență: i) creșterea substanțială a prețului autovehiculelor, pentru mărcile de volum, media creșterii fiind de 38% în 2023, raportat la 2019, anul de referință dinaintea pandemiei, care a distorsionat puternic modul de funcționare al pieței auto, ii) creșterea prețurilor asigurărilor (cotațiile asigurărilor RCA s-au dublat în 2023 față de 2020), iii) creșterea substanțială a costurilor de finanțare începând cu anul 2022, iv) avansul semnificativ al cheltuielilor operaționale ale operatorului de leasing operațional (cheltuieli aferente pieselor de schimb, reparațiilor, reviziilor autovehiculelor, cheltuieli cu salariile etc).

Din aceste considerente, la nivelul anului 2023, managementul Societății apreciază că ratele de leasing operațional pentru contractele reînnoite au crescut între 20% și 45%. Dat fiind specificul produsului de leasing operațional, care presupune o rată lunară de leasing fixă pe întreaga durată contractuală, costurile operaționale sensibil mai ridicate ale Societății, în 2022 și mai ales în 2023, nu au putut fi transferate rapid către întreaga bază de clienți, ci doar gradual, în urma reînnoirii vechilor contracte în ritmul în care acestea au ajuns la maturitate. Această caracteristică relativ standard a produsului de leasing operațional a reprezentat un element de atractivitate foarte ridicat pentru clienți în special în perioada 2022-2023, unde s-a înregistrat un nivel al inflației pe un palier ridicat. În schimb, în cazul Societății acest specific de design al produsului de leasing operațional s-a reflectat într-o erodare tranzitorie a profilului de profitabilitate al activității de închiriere pe termen mediu.

Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Privire generală asupra activității”, subsecțiunea „Activitatea de leasing operațional”.

Veniturile aferente activității de rent-a-car (închirierea pe termen scurt a autovehiculelor)

Veniturile din activitatea de rent-a-car derulată de Societate (închirierea pe termen scurt, mai puțin de un an, a autovehiculelor) au înregistrat o creștere de 15,29% în anul 2023 comparativ cu anul 2022 în condițiile în care dimensiunea flotei pentru această activitate a scăzut ușor cu 1,88% la sfârșitul anului 2023 față de sfârșitul anului 2022. În acest context, precum și ținând seama că gradul anual de închiriere al flotei a scăzut de la 88% în 2022, la 86% în 2023, rezultă că avansul tarifelor medii de închiriere explică în mare măsură dinamica veniturilor Societății în primele șase luni din 2024 raportat la perioada similară a anului anterior.

Veniturile din închirierea autovehiculelor pe termen scurt au scăzut ușor în primele șase luni ale anului 2024, comparativ cu aceeași perioadă a anului anterior, ajungând la 49,8 milioane RON. Strategia Societății s-a concentrat pe profitabilitate, stabilitate și calitatea clientelei. De asemenea, Compania a adoptat o abordare mai prudentă în gestionarea serviciului de înlocuire asociat RCA, pentru a minimiza riscul de întârziere la plată și a asigura sustenabilitatea indicatorilor de profitabilitate, chiar și în eventualitatea unor șocuri externe care ar putea afecta negativ activitatea economică. Una dintre caracteristicile liniei de afaceri rent-a-car a Societății constă în reziliența veniturilor din activitatea de rent-a-car la potențialii factori de stres externi, precum a fost cazul anului 2020, cel al incidenței pandemiei COVID-19, care s-a reflectat prin restricții de mobilitate majore care au afectat major această industrie. Explicația principală se referă la faptul că persoanele juridice generează peste 85% din cifra de afaceri a acestei linii de afaceri, conectate în mare măsură la serviciul de înlocuire a autovehiculelor, ce se constituie într-un veritabil catalizator de creștere sustenabilă pe termen lung. La nivelul anului 2023, circa 20% din veniturile aferente activității de rent-a-car au fost reprezentate de servicii de înlocuire de autovehicule pentru cei mai mari clienți (firme de asigurări, producători auto, firme de leasing operațional etc).

Gradul mediu de ocupare a flotei de peste 85% este considerat o performanță excepțională în industrie și a fost depășit de Societate după 2020, anul pandemiei COVID-19. De remarcat că, potrivit statisticilor industriei de profil, la un nivel al gradului de închiriere de 70%, linia de afaceri de închirieri pe termen scurt este profitabilă, ceea ce reflectă un foarte bun control al parametrilor de profitabilitate asociați acestei activități.

Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Privire generală asupra activității”, subsecțiunea „Activitatea de închiriere pe termen scurt (rent-a-car)”

Veniturile din vânzarea autovehiculelor din flota auto și a echipamentelor pentru închiriere (activitate complementară aferentă activității de leasing operațional și rent-a-car)

Veniturile din vânzarea autovehiculelor din flota auto, aferente activităților operaționale de leasing operațional și rent-a-car au înregistrat o creștere cu 32,92% în anul 2023, comparativ cu anul 2022. De asemenea, în perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, aceasta categorie de venituri a înregistrat o creștere cu 33,68% raportat la perioada similară a anului 2023. Pe de o parte, nivelul ridicat al acestor venituri și trendul de creștere al acestora reflectă o intensitate ridicată a activității de remarketing, ținând seama că autovehiculele vândute în ultimele 12 luni la datele de referință 30 iunie 2024 și 31 decembrie 2023 au reprezentat 22% din autovehiculele aflate în flotă la începutul de perioada (respectiv 30 iunie 2023 și 31 decembrie 2022). Aceasta activitate de vânzare a autovehiculelor utilizate în flotă este în strânsă conexiune cu politica Societății de a menține o flotă cât mai tânără astfel încât calitatea serviciilor prestate clienților să fie ridicată. Pe de altă parte, creșterea veniturilor din vânzarea autovehiculelor utilizate în activitatea de închiriere se explică și prin trendul de creștere semnificativ al prețurilor pe piața *second-hand* care s-a manifestat în ultimii ani. Acest fapt s-a reflectat implicit în diminuarea riscului de vânzare de către Societate a autovehiculelor rulate la prețuri inferioare nivelului valorilor reziduale înregistrate în contabilitate.

Valorile reziduale reflectă valorile previzionate de vânzare, fiind influențate în mare parte de numărul de kilometri parcurși, producător, starea vehiculului, precum și de situația piețelor *second-hand* la data când autovehiculele sunt vândute etc. Autovehiculele din flota auto sunt amortizate în mod liniar până la valorile lor reziduale estimate la data prevăzută pentru cedare, după ce au fost luate în considerare condițiile anticipate pe piața autovehiculelor utilizate. Valorile reziduale, durata de utilizare și metodele de depreciere a flotei auto, a echipamentelor și a altor imobilizări corporale sunt revizuite la finalul fiecărui exercițiu financiar sau pe parcursul acestuia dacă este necesar, fiind în consecință ajustate prospectiv.

Un element esențial al modelului de afaceri constă în faptul că, în vederea minimizării riscului valorii reziduale asupra profilului de profitabilitate, Societatea a implementat, o strategie conservatoare din punctul de vedere al stabilirii valorilor reziduale prin raportare la prețurile de pe piața *second-hand* așteptate la data când vehiculele vor fi vândute.

Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Privire generală asupra activității”, subsecțiunea „Vânzarea autovehiculelor rulate (remarketing)”

Venituri din vânzarea autovehiculelor

În primul semestru al anului 2024, veniturile realizate de Societate din comerțul cu autovehicule au atins un nivel de 16,76 milioane RON, în scădere cu 47,78% față de semestrul I al anului 2023, când această activitate a generat venituri de 32,10 milioane RON. De asemenea, în 2023, această categorie de venituri s-a ajustat cu 61,69% raportat la anul anterior, până la un nivel de 36,57 milioane RON.

Societatea a derulat în mod tradițional astfel de activități de comerț cu mașini noi, ce reprezintă stocuri nevândute de autovehicule importate de dealeri care sunt revândute de Societate atât pe piață internă, cât și pe piețele externe. Vânzările de mașini noi la export reprezintă o activitate secundară, de natură oportunistă derulată de Societate și care nu comportă riscuri operaționale, fiind de natură să contribuie uneori semnificativ la profitabilitatea operațională a companiei. Totuși, datorită volatilității induse asupra cifrei de afaceri, Societatea intenționează să renunțe în viitor la această activitate.

Alte venituri din exploatare

Alte venituri din exploatare (reprezentate de venituri din penalități, venituri din despăgubiri daune auto, alte venituri reprezentate de sume refacturate clienților, venituri din subvenții primite, venituri obținute din închirieri) au înregistrat o scădere ușoară cu 0,34% în anul 2023 comparativ cu anul 2022.

În primul semestru al anului 2024, această categorie de venituri a înregistrat o creștere cu 47,79% comparativ cu perioada similară a anului 2023, în special datorată aprecierii cu 82,55% a veniturilor din despăgubiri daune auto, de asemenea, contribuții semnificative fiind generate de veniturile din penalități și alte venituri.

Cheltuieli de exploatare

Tabelul de mai jos prezintă defalcat cheltuielile Emitentului pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024 și 30 iunie 2023, precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022.

	Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022 RON	
	2024	2023	2023	2022
	Neauditate Revizuite	Neauditate Nerevizuite	Auditate	Auditate
Cheltuieli cu flota auto	(79.462.667)	(64.979.117)	(139.059.651)	(107.648.738)
Combustibil	(10.360.393)	(8.605.936)	(18.343.601)	(17.520.810)
Cheltuieli cu piesele de schimb	(18.127.046)	(15.649.589)	(35.357.455)	(34.873.781)
Cheltuieli cu reparațiile, întreținerea și recondiționarea	(24.586.176)	(19.441.394)	(43.362.772)	(23.957.327)
Cheltuieli de exploatare a flotei auto	(6.590.987)	(3.730.597)	(6.093.424)	(4.661.739)
Cheltuieli cu asigurările	(17.769.838)	(15.512.918)	(31.914.047)	(23.581.633)
Cheltuieli cu alte consumabile	(182.415)	(175.965)	(359.090)	(307.519)
Cheltuieli cu înregistrarea autovehiculelor și alte comisioane	(394.330)	(576.031)	(1.047.216)	(683.286)
Cheltuieli cu igienizarea autovehiculelor	(1.164.897)	(1.106.874)	(2.272.265)	(1.779.450)
Cheltuieli cu taxele de parcare	(286.585)	(179.813)	(309.781)	(283.193)
Costul autovehiculelor vândute	(16.249.221)	(30.028.835)	(34.204.628)	(82.437.347)
Costul autovehiculelor vândute din flota auto și echipamentelor pentru închiriere	(70.019.127)	(47.022.923)	(117.238.990)	(98.735.295)
Cheltuieli cu beneficiile angajaților	(36.145.465)	(31.540.555)	(61.509.129)	(45.506.114)
Salarii	(33.036.546)	(29.313.765)	(56.943.040)	(42.446.625)
Contribuții sociale și alte taxe	(964.249)	(871.910)	(1.656.059)	(1.215.554)
Cheltuieli cu tichetele de masă	(2.144.670)	(1.354.880)	(2.910.030)	(1.843.935)
Cheltuieli administrative	(4.375.127)	(3.328.742)	(7.636.493)	(5.189.706)
Cheltuieli cu telecomunicațiile	(302.886)	(219.153)	(464.177)	(383.316)
Cheltuieli ale sediului principal	(619.419)	(528.825)	(1.851.409)	(1.102.199)
Cheltuieli cu vânzările și de marketing	(963.892)	(946.172)	(1.912.904)	(1.267.806)
Chiriile sediilor administrative	(2.488.930)	(1.634.593)	(3.408.003)	(2.436.385)
Amortizarea, deprecierea și pierderea de valoare a flotei auto și a echipamentelor, net	(110.756.651)	(102.341.819)	(218.213.912)	(175.150.654)
Amortizarea, deprecierea și pierderea de valoare a altor active imobilizate	(2.701.180)	(4.635.969)	(5.428.387)	(2.700.375)
Alte cheltuieli de exploatare	(18.225.526)	(19.296.221)	(38.271.595)	(26.004.076)
Alte servicii efectuate de terți	(9.273.085)	(6.242.919)	(15.876.627)	(11.833.119)
Comisioane și taxe	(1.389.291)	(6.571.509)	(9.791.942)	(3.455.707)
Transport de bunuri și personal	(397.691)	(449.290)	(792.709)	(681.265)
Cheltuieli cu deplasările	(774.891)	(671.015)	(1.471.265)	(1.063.946)
Comisioane bancare și asimilate	(674.289)	(570.110)	(1.253.937)	(1.059.229)
Alte taxe, taxe și cheltuieli similare	(4.299.627)	(3.390.745)	(7.050.932)	(5.945.668)
Cheltuieli diverse	(77.142)	(117.603)	(216.311)	(576.544)

<i>Donații și subvenții acordate</i>	<i>(1.157.183)</i>	<i>(1.167.688)</i>	<i>(1.581.303)</i>	<i>(1.243.255)</i>
<i>Alte cheltuieli</i>	<i>(182.331)</i>	<i>(115.343)</i>	<i>(236.569)</i>	<i>(145.343)</i>
Alte (pierderi) / câștiguri - net	(4.182.803)	(3.853.814)	(8.714.643)	(8.225.875)

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Cheltuieli cu flota auto

Cheltuielile cu exploatarea flotei dedicate activităților de leasing operațional și rent-a-car, au înregistrat o creștere cu 29,18% în anul 2023 comparativ cu anul 2022. Această dinamică este consistentă cu expansiunea flotei de autovehicule (inclusiv prin efectul fuziunii cu Premium Leasing care se reflectă în anul 2022 doar de la data de 1 mai), precum și cu ritmul mai alert în care au avansat diferite elemente de cheltuieli în condițiile unui mediu economic cu inflație pe un palier ridicat în special în 2023. În primul semestru al anului 2024, această categorie importantă de cheltuieli a înregistrat o creștere cu 22,29%, reflectând în principal dinamica prețurilor în piață a produselor și serviciilor specifice acestor activități.

În cadrul acestei categorii de cheltuieli, cea mai mare pondere o reprezintă cheltuielile cu reparațiile, întreținerea și recondiționarea autovehiculelor din flota, urmate de cheltuielile cu piesele de schimb, cheltuielile cu asigurările, cheltuielile cu combustibilul etc.

Un indicator care merită atenție se referă la raportul dintre cheltuielile cu exploatarea flotei și veniturile corespunzătoare principalelor servicii (leasing operațional și rent-a-car), care s-a deteriorat, de la 27,39% în primul semestru din 2023, la 29,57% în primul semestru din 2024. Relevant în privința evoluției acestui raport este trendul de creștere semnalat inclusiv la nivelul anului 2023, în sensul că s-a situat la 27,83%, superior nivelului de 27% aferent anului 2022. Acest fapt semnalează o viteză mai rapidă de creștere a cheltuielilor cu operarea flotei, prin comparație cu veniturile din activitățile de închiriere a flotei auto. O astfel de dinamică se explică prin specificul activității de leasing operațional (unde ratele de leasing sunt fixe și se pot actualiza doar gradual, pe măsura reînnoirii contractelor ce au atins maturitatea), precum și prin presiunea inflaționistă pe categorii importante de cheltuieli precum cele cu reparațiile, mentenanța, piesele de schimb sau asigurările care s-a manifestat în special din 2023.

Cheltuielile cu amortizarea, deprecierea și pierderea de valoare a flotei auto și echipamentelor, net

Cheltuielile cu amortizarea și deprecierea autovehiculelor din flota auto au înregistrat o creștere cu 24,59% în anul 2023 comparativ cu anul 2022, în principal, acesta fiind un efect al intrării în exploatare a unui număr de autovehicule noi, cu prețuri de achiziție mai mari comparativ cu cele scoase din exploatare, precum și în condițiile efectului captării activității Premium Leasing în activitatea operațională. În primul semestru al anului 2024, această categorie de cheltuieli a înregistrat o creștere cu 8,22% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2023.

Deprecierea este calculată liniar pe perioada estimată de viață a autovehiculelor până la valorile lor reziduale estimate la data prevăzută pentru cedare, după ce au fost luate în considerare condițiile anticipate pe piața autovehiculelor utilizate.

Costul autovehiculelor vândute din flota auto și echipamente

Costul autovehiculelor vândute din flota auto se referă la valorile contabile nete neamortizate la care acestea sunt înregistrate în contabilitate la momentul vânzării și trebuie să fie analizate în raport cu poziția „Venituri din vânzarea autovehiculelor din flota auto”, acestea referindu-se la autovehiculele utilizate anterior în prestarea serviciilor de leasing operațional și rent-a-car. Diferența dintre veniturile din vânzări și cheltuielile aferente flotei auto rulate se reflectă în pierdere sau profit din această activitate, parte importantă a activității operaționale din perspectiva sustenabilității financiare a furnizorilor de mobilitate precum este cazul Societății. Mărimea valorilor reziduale considerate în contabilitate raportat la costurile de achiziție al autovehiculelor are un impact atât asupra cheltuielilor cu amortizarea, cât și a profitabilității activității de vânzare a autovehiculelor rulate.

Astfel, din această activitate s-a înregistrat profit contabil de 22,07 milioane RON în 2022, 43,34 milioane RON în 2023, respectiv 19,78 milioane RON în primul semestru din 2023 și 19,29 milioane RON în primul semestru al anului 2024.

Una dintre explicațiile pentru aceste profituri contabile substanțiale înregistrate din activitatea de remarketing se referă la politica conservatoare a Societății de considerare a unor niveluri mai reduse ale valorilor reziduale prin comparație cu prețurile de vânzare ale autovehiculelor pe piața *second-hand*, având în vedere evoluțiile macroeconomice cu impact temporar asupra prețului de vânzare al autovehiculelor. Pe de altă parte, începând cu 2022, veniturile aferente vânzării autovehiculelor rulate au reflectat în principal creșterile substanțiale de prețuri de pe piața *second-hand* înregistrate în cazul autovehiculelor achiziționate în urma cu câțiva ani. Astfel, dată fiind conjunctura favorabilă de piață, prețurile de vânzare efective obținute de Societate pentru autovehiculele rulate au fost semnificativ peste valorile contabile nete neamortizate înregistrate în contabilitate.

Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Privire generală asupra activității”, subsecțiunea „Vânzarea autovehiculelor rulate (remarketing)”

Costul autovehiculelor vândute

Costul autovehiculelor vândute se referă la valoarea de achiziție a autovehiculelor noi care fac obiectul activității de comerț și trebuie să fie analizată în raport cu poziția corespunzătoare de „Venituri din vânzarea autovehiculelor”. Diferența dintre veniturile din intermedierea de vânzări de autovehicule noi pe piața internă și la export și respectiv costurile de achiziție ale acestora a rezultat într-un profit brut din această activitate de 0,51 milioane RON în primul semestru al anului 2024, față de 2,07 milioane RON în primul semestru al anului 2023 și 2,37 milioane RON în anul 2023 comparativ cu 13,03 milioane RON în anul 2022.

Această activitate este una de importanță secundară, dar care poate contribui printr-un profit conjunctural semnificativ și fără riscuri economice semnificative asociate. Totuși, Societatea intenționează să renunțe la această activitate în viitor datorită volatilității induse asupra veniturilor operaționale de către veniturile din această activitate de comerț.

Cheltuielile cu beneficiile angajaților

Cheltuielile cu beneficiile angajaților au înregistrat o creștere cu 35,17% în anul 2023 în comparație cu anul 2022. Această creștere cuantifică atât efectul de creștere al numărului de angajați, în principal ca urmare a fuziunii cu Premium Leasing, precum și creșterea câștigului salarial mediu brut pe angajat cu 13,14% în 2023 față de 2022.

În prima jumătate a anului 2024, cheltuielile cu personalul au înregistrat o creștere cu 14,60% comparativ cu perioada similară a anului 2023, pe de o parte datorită creșterii numărului angajaților, iar pe de altă parte în condițiile creșterii remunerației medii brute ale acestora cu 5,09%.

Numărul mediu de angajați ai Societății în 2023 a fost de 497, comparativ cu 416 angajați în 2022. În primul semestru din 2024, numărul mediu de angajați ai Societății a fost de 530, comparativ cu 486 angajați în primele șase luni din 2023.

Un indicator util se referă la raportul dintre cheltuielile cu beneficiile angajaților și veniturile corespunzătoare principalelor servicii (leasing operațional și rent-a-car). Nivelul acestuia a crescut, de la 13,29% în primul semestru din 2023, la 13,45% în primul semestru din 2024. De asemenea, valoarea acestui indicator a crescut de la 11,42%, la nivelul anului 2022, la 12,31% pentru 2023. Relevant în privința evoluției acestui raport este trendul de creștere semnalat după 2022, ceea ce indică o presiune în creștere a costurilor salariale în condițiile unei inflații la nivel ridicat și în contextul preocupărilor managementului de a asigura un nivel de remunerare atractiv pentru angajați, obiectiv strategic pentru facilitarea succesului Societății în activitățile sale comerciale.

Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Privire generală asupra activității”, subsecțiunea „Managementul și politica de resurse umane”



Alte cheltuieli de exploatare

Alte cheltuieli de exploatare includ, printre altele, remunerarea serviciilor efectuate de terți, transportul de bunuri și personal, cheltuielile cu deplasările, comisioanele și taxele, alte taxe și cheltuieli similare, donațiile și subvențiile acordate.

Acestea au înregistrat o creștere de la 26 milioane RON în 2022, la 38,27 milioane RON, respectiv cu 47,18%, în special datorită creșterii categoriei de cheltuieli reprezentate de serviciile efectuate de terți de la 11,83 milioane RON, în 2022, la 15,88 milioane RON în 2023 (creștere cu 34,17% aferentă perioadei), cât și a cheltuielilor cu comisioanele și taxele de la 3,46 milioane RON în 2022, la 9,79 milioane RON în 2023 (creștere cu 183,36% aferentă perioadei).

În primul semestru al anului 2024, aceasta categorie de cheltuieli înregistrat o scădere cu 5,55% comparativ cu primele șase luni ale anului 2023, până la 19,3 milioane RON. Aceasta dinamică a fost înregistrată în condițiile unei scăderi a cheltuielilor cu comisioanele și taxele cu 78,86%, respectiv de la 6,57 milioane RON la 1,39 milioane RON, în timp ce poziția alte taxe și cheltuieli similare a avansat cu 26,8%, respectiv de la 3,39 milioane RON, la 4,3 milioane RON.

Cheltuieli administrative

Cheltuielile administrative au înregistrat o creștere cu 47,15%, de la 5,19 milioane RON cu anul 2022, la 7,64 milioane RON în anul 2023, datorată majorării cheltuielilor asociate sediului principal, care au avansat cu 67,97%, a celor cu vânzările și marketingul care au avansat cu 50,88% și a chiriilor sediilor administrative (agențiilor din rețeaua Autonom) care au avansat cu 39,88%.

În primul semestru al anului 2024, această categorie de cheltuieli a înregistrat o apreciere cu 31,43% comparativ cu perioada similară a anului 2023. Aprecierea a fost datorată în special avansului poziției „Chiriile sediilor administrative” care a crescut cu 52,27% în primele șase luni ale acestui an.

Alte pierderi / câștiguri - net

Unul dintre factorii principali care au afectat dinamica profitabilității din exploatare se referă la valorile consemnate în cadrul poziției „Alte pierderi/câștiguri net” care include provizioanele pentru deprecierea creanțelor comerciale.

Astfel, pentru 2022 și 2023, au fost înregistrate pierderi așteptate din riscul de credit de 8,23 milioane RON și respectiv de 8,71 milioane RON. Potrivit managementului Societății, aceste deprecieri de creanțe sunt în mare proporție asociate unor dosare de daună în relație cu diverși asigurători. În baza legislației specifice, în cazul în care cererile de plată către companiile de asigurări nu sunt achitate, acestea pot fi preluate de Fondul de Garantare a Asiguraților (FGA) care ar urma să facă ulterior plăți către Societate.

În primul semestru din 2024, s-au înregistrat provizioane pentru deprecierea creanțelor de 4,18 milioane RON, în timp ce în primul semestru al anului 2023 această poziție a fost de 3,85 milioane RON. Potrivit managementului Societății, peste un sfert din aceste pierderi așteptate din riscul de credit sunt asociate plăților întârziate aferente serviciului de înlocuire contractat de societățile de asigurări în baza legislației RCA. De altfel, din acest motiv, în primul semestru din 2024, Societatea nu a încurajat o dinamică de creștere a veniturilor aferente serviciului de înlocuire asociat RCA.

În condițiile volatilității poziției de depreciere a creanțelor ce a fost descrisă mai sus, este important de menționat pentru o înțelegere adecvată faptul că, în conformitate cu politica sa de risc comercial, Societatea solicită bilete la ordin cu titlu de garanție pentru o parte dintre acești clienți, iar pentru ceilalți, vechimea

relațiilor comerciale și reputația foarte bună în piață, asigură întregul confort în ceea ce privește plata serviciilor prestate.

Riscul de credit al clienților este gestionat conform politicilor, procedurilor și controlului stabilit de Societate cu privire la gestionarea riscului de credit al clienților. Bonitatea unui client se bazează pe istoricul de colectare al clientului respectiv. Creanțele restante ale clienților și activele contractuale sunt monitorizate constant și planurile de colectare sau recuperare sunt discutate cu clienții imediat ce devin restante sumele de încasat. Pentru mai multe detalii, vă rugăm citiți capitolul „Descrierea Emitentului”, secțiunea „Alte elemente esențiale privind afacerea Societății”, subsecțiunea „Politica de credit comercial”

Profit operațional

Societatea nu urmărește și nu are disponibile evidențe detaliate și, prin urmare, nu face raportare pe segmente de afaceri, astfel încât între activitățile de leasing operațional și închiriere pe termen scurt nu se poate discerne cu acuratețe în privința contribuției fiecăreia dintre activități la dinamica profitabilității operaționale de-a lungul timpului.

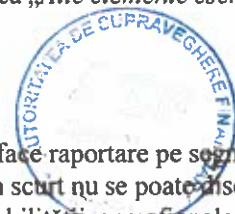
Profitul operațional în 2023 a fost de 95,58 milioane RON, față de 98,67 milioane RON în 2022, în condițiile în care o contribuție favorabilă foarte importantă este atribuită profitului contabil din activitatea de vânzare a autovehiculelor din flota auto și marginal profitului contabil din activitatea de comerț cu autovehicule noi. Astfel, dacă excludem profiturile contabile aferente acestor activități, profitul operațional al Societății ar fi de 60,48 milioane RON în 2022, față de 52,97 milioane RON în 2023, echivalentul unei scăderi cu 12,43%.

În primul semestru al anului 2024, profitul operațional a înregistrat o creștere la 53,24 milioane RON, față de 43,02 milioane RON în aceeași perioadă a anului 2023, respectiv o creștere cu 23,75%. Dacă, de asemenea excludem profiturile contabile din activitatea de vânzare a autovehiculelor din flota auto, precum și profitul contabil din activitatea de comerț cu autovehicule noi, nivelul profitului operațional ar fi de 33,24 milioane RON în primul semestru din 2024 și de 21,17 milioane RON în primul semestru din 2023, echivalentul unei creșteri cu 57,97%. O explicație parțială pentru această situație constă în dinamica inferioară a creșterii cheltuielilor cu amortizarea flotei, respectiv cu 8,22%, raportat la viteza de creștere a veniturilor din închirierea flotei, care au avansat cu 13,28%.

Așa cum indică creșterea în 2023 și în primul semestru din 2024, a nivelurilor unor rate specifice dintre cheltuielile cu exploatarea flotei auto și respectiv a cheltuielilor cu beneficiile angajaților pe de o parte, și veniturile corespunzătoare principalelor servicii (leasing operațional și rent-a-car) pe de alta parte, se poate documenta în mod obiectiv că profitabilitatea operațională a fost erodată de o creștere mai rapidă a principalelor cheltuieli operaționale, raportat la dinamica de creștere a veniturilor din închirierea flotei. Explicația principală a unei astfel de evoluții constă tocmai în specificul activității de leasing operațional. Si anume, ratele de leasing sunt fixe și se pot actualiza doar gradual, pe măsura reînnoirii contractelor ce au atins maturitatea, în condițiile unei presiuni inflaționiste substanțiale pe categorii importante de cheltuieli, precum cele cu exploatarea flotei și cu beneficiile angajaților care s-a manifestat în special în 2023.

În același timp însă, în 2022, 2023 și primul semestru din 2024, Societatea a beneficiat semnificativ atât de condițiile favorabile de vânzare a autovehiculelor rulate pe piața *second-hand*, dar mai ales a pus în practică o strategie adaptată la realitățile pieței de gestiune a riscului valorii reziduale. Acest lucru a favorizat o contribuție substanțială la profitabilitatea operațională a acestei activități complementare activităților operaționale de închiriere de autovehicule aferente celor două linii de afaceri.

Ca atare, se poate considera că profitabilitatea operațională a Societății a fost foarte rezilientă în 2023 și primul semestru din 2024 la factorul de presiune major reprezentat de mediul economic cu inflație ridicată care a stimulat puternic dinamica principalelor cheltuieli operaționale, în condițiile în care veniturile din leasing operațional nu pot îngloba decât treptat o astfel de dinamică. În plus, execuția efectivă a politicii de vânzare a autovehiculelor rulate se constituie într-un punct forte al modelului de afaceri al Societății, astfel încât aceasta a avut în ultimii ani o contribuție majoră pozitivă asupra profitabilității.





Cheltuieli și venituri financiare

Cheltuielile financiare se refera la cheltuielile cu dobânzile, precum și la pierderile din variațiile cursului de schimb valutar. Peste 80% din datoriile financiare ale Societății sunt denuminate în euro, acestea fiind reevaluate în RON la sfârșitul fiecărei perioade de raportare, în acest fel rezultând pierderi sau câștiguri nerealizate. Astfel, un nivel ridicat al pierderilor din diferențe de curs valutar a fost înregistrat la nivelul primului semestru din 2023 (4,02 milioane RON) și respectiv aferent întregului an 2023 (6,75 milioane RON), această cheltuială nemonetară afectând rezultatul financiar net pentru respectivele intervale de timp.

Cheltuielile cu dobânzile asociate împrumuturilor bancare, obligațiunilor și leasingului financiar au crescut de la 35,178 milioane RON în 2022, la 58,015 milioane RON în 2023, ceea ce reprezintă o creștere cu 64,92%, determinată de creșterea datoriei financiare, dar mai ales de presiunea unei inflații ridicate care a determinat creșterea ratelor dobânzilor pe piață. De asemenea, în primul semestru din 2024, cheltuielile cu dobânzile au fost de 35,24 milioane RON, comparativ cu 26,3 milioane RON în primul semestru din 2023, ceea ce este echivalent cu un avans cu 34%.

Veniturile din dobânzi au evoluat de la un nivel de 2,71 milioane RON în 2022, la 5,83 milioane RON în 2023, iar în primul semestru din 2023 au fost de 3,75 milioane RON, comparativ cu 2,6 milioane RON în primul semestru din 2024. Scăderea consemnată în prima jumătate a acestui an este datorată unei politici de direcționare a disponibilului spre investiții în detrimentul constituirii de depozite bancare.

Rezultatul global

În anul 2023, profitul net a înregistrat o scădere la 30,04 milioane RON, respectiv cu 48,02%, față de anul anterior când a fost în cuantum de 57,79 milioane RON. Aceasta dinamică este atribuibilă în principal creșterii substanțiale a cheltuielilor cu dobânzile, în condițiile în care profitabilitatea operațională s-a dovedit foarte rezilientă la presiunile inflaționiste asupra principalelor categorii de cheltuieli operaționale, ale căror creșteri nu au putut fi transferate într-un ritm comparabil către clienți.

În primul semestru din 2024, profitul net a avansat cu 53,31% față de perioada similară a anului trecut. Această dinamică a fost susținută de o viteză de creștere a cheltuielilor cu amortizarea inferioară veniturilor din închirierea flotei, de profitabilitatea ridicată a activității de vânzare a autovehiculelor rulate din flotă și de un efect negativ din pierderi nerealizate din diferențe de curs valutar, care a afectat rezultatul net în primul semestru din 2023.

Pe de altă parte, dinamica rezilientă a profiturilor după 2022, în condițiile unei presiuni inflaționiste substanțiale asupra cheltuielilor reflectă evoluția favorabilă a Societății pe ambele linii de afaceri. Aceasta se referă atât la dinamica activităților de închiriere autovehicule din punctul de vedere al factorului de volum, cât și în ceea ce privește marjele de profitabilitate asociate activităților operaționale. Astfel, parametrii de profitabilitate sunt susținuți în mod durabil de modelul de afaceri dedicat firmelor mici și mijlocii (linia de afaceri leasing operațional), precum și de pivotarea pe servicii specifice dedicate în principal segmentului corporate, ceea ce se constituie într-un avantaj competitiv major reflectat în nivelul foarte ridicat al gradului de închiriere al flotei (linia de afaceri rent-a-car).

Bilanț

Tabelul de mai jos prezintă situația poziției bilanțiere a Emitentului pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022.

	Pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON	Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2022
	Neauditare Revizuite	Auditate	Auditate
Active imobilizate	1.509.419.881	1.329.968.302	1.130.865.245
Imobilizări necorporale	339.212	350.259	2.660.641
Flota auto și echipamente pentru închiriere	877.428.747	734.973.587	597.827.538
Dreptul de utilizare a activelor	571.135.794	552.578.475	479.843.727
Alte imobilizări corporale	1.211.665	1.761.689	11.653.069
Investiții imobiliare	1.976.551	2.017.675	2.099.924
Creanțe comerciale	589.330	532.317	535.532
Împrumuturi acordate părților afiliate	56.738.583	37.754.299	36.244.814
Active circulante	236.717.599	251.267.982	263.257.615
Stocuri	22.768.454	14.908.659	29.818.953
Creanțe comerciale	56.873.266	64.430.340	58.111.605
Alte creanțe și active circulante	20.656.266	10.446.018	12.947.028
Cheltuieli înregistrate în avans	3.168.818	1.329.956	2.057.508
Numerar și echivalente de numerar	133.250.795	160.153.012	160.222.521
Total active	1.746.137.481	1.581.236.284	1.394.122.860
Capital subscris	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Alte rezerve de capital	64.184.305	52.735.661	44.831.048
Rezultat reportat	151.971.763	144.652.824	122.519.704
Total capital propriu	236.156.068	217.388.486	187.350.752
Datorii pe termen lung	949.115.404	868.205.438	902.632.662
Credite și împrumuturi purtătoare de dobânzi	329.437.745	248.070.741	231.069.016
Obligațiuni	238.059.047	237.733.924	334.582.598
Datorii din leasing	327.021.971	326.185.573	296.540.294
Datorii comerciale și alte datorii	5.747.997	6.329.031	5.955.733
Venituri înregistrate în avans	20.773.739	20.774.083	15.059.722
Datorii privind impozitul amânat	28.074.905	29.112.086	19.425.299
Datorii curente	560.866.008	495.642.360	304.139.447
Credite și împrumuturi purtătoare de dobânzi	220.692.695	167.538.097	110.351.267
Obligațiuni	99.446.295	99.300.592	0
Datorii din leasing	172.808.831	162.513.515	133.181.152
Datorii comerciale și alte datorii	49.288.774	50.194.840	41.864.567
Provizioane	582.863	582.863	582.863
Venituri înregistrate în avans	18.046.550	15.512.452	18.159.598
Total datorii	1.509.981.412	1.363.847.798	1.206.772.109
Total capital propriu și datorii	1.746.137.481	1.581.236.284	1.394.122.861

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situații Financiare Interimare 30 iunie 2024

Active

Flota auto asociată activității operaționale

Majoritatea imobilizărilor corporale sunt reprezentate de autovehiculele și echipamentele asociate principalelor activități de servicii prestate de Societate (aproximativ 95%), restul activelor imobilizate fiind reprezentate de terenuri, clădiri, mobilier și accesorii.

Principalele active ale Societății, reprezentate de flota operată, sunt grupate în două poziții bilanțiere care contorizează dinamica acestor active utilizate în activitățile de leasing operațional și rent-a-car. Acestea sunt “Flota auto și echipamente pentru închiriere” și “Drepturi de utilizare a activelor”, prima poziție reflectând autovehiculele achiziționate în numerar (finanțate din cash-flow-ul operațional, credit bancar, emisiuni de obligațiuni), iar cea de-a doua reflectând autovehiculele achiziționate în leasing financiar.

Astfel, valoarea cumulată a celor două poziții a avansat la 30 iunie 2024 cu 12,51%, față de 31 decembrie 2023 și cu 34,42% față de sfârșitul anului 2022, ceea ce pune în evidență dinamica de creștere a flotei operate de Societate, cumulat pe ambele linii de afaceri. În anul 2023, valoarea flotei auto asociate activității operaționale a crescut cu 19,48% comparativ cu sfârșitul anului 2022. Un aspect notabil se referă la faptul că achizițiile de autovehicule sunt subordonate obiectivului Societății de a-și optimiza dimensiunea flotei auto în mod consistent cu perspectivele evoluției cererii de servicii de mobilitate pe termen scurt și mediu.

Împrumuturi acordate părților afiliate

La data de 31 decembrie 2023, era înregistrat un împrumut purtător de dobândă acordat de Societate către Autonom International S.R.L. în valoare de 37,75 milioane RON, în creștere cu 4,75% comparativ cu valoarea înregistrată la 31 decembrie 2022. La 30 iunie 2024, valoarea împrumutului purtător de dobândă acordat de Societate către Autonom International S.R.L. a fost de 56,74 milioane RON. Începând cu luna iulie 2023, rata dobânzii împrumutului acordat de către Societate către Autonom International S.R.L. a fost majorată la 6% pe an la soldul datorat. În cursul perioadei de șase luni încheiate la 30 iunie 2024, au fost acordate împrumuturi suplimentare în suma de 71,32 milioane RON și a fost rambursată suma de 52,34 milioane RON.

Stocuri

Stocurile cuprind autovehiculele oferite spre revânzare, consumabile, piese de schimb, alte materiale de natura stocurilor și sunt înregistrate la valoarea minimă a costului sau la valoarea estimată a fi obținută prin vânzare, în cazul autovehiculelor disponibile spre vânzare. După luarea deciziei de vânzare a unui autovehicul utilizat în prestarea serviciilor aferente liniei de afaceri leasing operațional și rent-a-car (așa-numita activitate de „remarketing”), acesta este reclasificat din categoriile „Flota auto și echipamente pentru închiriere” și „Dreptul de utilizare a activelor” în categoria „Stocuri” la valoarea lor contabilă netă neamortizată. Valoarea contabilă netă neamortizată a unui autovehicul rezultă din ajustarea costului de achiziție cu cheltuielile de amortizare și depreciere înregistrate de la momentul achiziției, până la cel al vânzării. Un detaliu important se referă la faptul că în categoria „Stocuri” se regăsesc și autovehiculele aferente componentei de comerț a afacerii Societății.

Atunci când stocurile sunt vândute, valoarea contabilă a acestor stocuri este recunoscută drept cheltuială și raportată drept componentă a costului vânzărilor în situația rezultatului global pentru perioada pentru care se recunoaște venitul aferent. Valoarea oricăror reduceri ale stocurilor la valoarea realizabilă netă și toate pierderile de stocuri sunt recunoscute drept cheltuială în aceeași componentă a situației rezultatului global drept consum al respectivului stoc în perioada în care apare reducerea sau pierderea.

Tabelul de mai jos prezintă principalele categorii de stocuri pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024 precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022.

	La 30 iunie RON	La 31 decembrie RON	
	2024	2023	2022
	Neauditare Revizuite	Auditate	Auditate
Autovehicule oferite spre vânzare	20.607.870	12.702.158	28.120.726
Anvelope în stoc	2.160.584	2.206.501	1.792.436
Total stocuri	22.768.454	14.908.659	29.918.953

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 interimare 2024

La 31 decembrie 2023, stocurile au înregistrat o scădere cu 54,83% față de 31 decembrie 2022, în condițiile în care și numărul de autovehicule vândute a atins maximul istoric în 2023, respectiv un număr de 3.013 unități,

comparativ cu 2.321 unități în 2022, astfel încât la sfârșitul anului 2023 numărul unităților aflate în stoc pentru vânzare a fost mai redus. Societatea promovează o intensitate semnificativă a vânzărilor de autovehicule, în acord cu obiectivele sale de optimizare a dimensionării flotei, în funcție de dinamica cererii de servicii de mobilitate pe termen scurt.

Creanțe comerciale

Tabelul de mai jos prezintă principalele categorii de creanțe pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024 precum și pentru exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022.

	Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON	Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2022
	Neauditate Revizuite	Auditate	Auditate
Creanțe comerciale	91.079.753	92.593.203	74.754.053
Creanțe comerciale de la părți afiliate	7.255.522	3.812.381	9.426.357
Ajustări de depreciere pentru creanțele comerciale	(46.413.401)	(42.230.599)	(33.353.559)
Creanțe nefacturate	4.951.392	10.255.355	7.285.754
Creanțe comerciale, net	56.873.266	64.430.340	58.112.605
Garanții pe termen lung	589.330	532.317	535.532
Total	57.462.596	64.962.657	58.648.137

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024

Creanțele comerciale nu sunt purtătoare de dobânzi și 70 – 80% dintre acestea au un termen de 10 - 40 de zile, iar diferența de 20 – 30% au scadente mai mari de 40 de zile.

Poziția “Ajustări de depreciere pentru creanțele comerciale” a înregistrat o creștere cu 26,61% în anul 2023 comparativ cu sfârșitul anului 2022. În primul semestru al anului 2024, aceasta poziție a înregistrat o creștere de 9,9%. Potrivit managementului Societății, efectul de depreciere al creanțelor comerciale înregistrat în anii 2022 și 2023 este asociat parțial prestării serviciului de mașina de înlocuire pentru clienții firmelor de asigurări. Pentru 2023 și primul semestru din 2024, provizioanele pentru deprecierea creanțelor sunt asemenea asociate parțial plăților cu întârziere realizate de unele societăți de asigurări pentru contractarea serviciului de înlocuire în relație cu prevederile legislației RCA.

Numerar și echivalente de numerar

De remarcat scăderea poziției de numerar și de echivalente de numerar la 133,25 milioane RON la 30 iunie 2024, față de 160,15 milioane RON la 31 decembrie 2023 și 160,22 milioane RON la sfârșitul anului 2022. Deși compania a înregistrat o scădere a numerarului, acest fapt reflectă opțiunea societății de a utiliza lichiditățile de care dispune pentru a finanța achizițiile de autovehicule conform strategiei sale de optimizare a dimensiunii flotei în funcție de cererea de pe piața de mobilitate, precum și de realizare a unor obiective de investiții.

Nivelul indicatorilor specifici de lichiditate ai Societății se menține la un nivel foarte ridicat, astfel cum este de altfel clar indicat de rata dintre numerar și echivalente de numerar și datoriile pe termen scurt. Astfel, valorile asociate acestei rate specifice de lichiditate au fost de 0,53 la 31 decembrie 2022, 0,32 la 31 decembrie 2023 și respectiv de 0,28 la 30 iunie 2023 și 0,24 la 30 iunie 2024. Valorile foarte mari ale acestei rate indică o poziție de lichiditate foarte confortabilă, menținerea unei astfel de structuri bilanțiere fiind de facto parte intrinsecă a conceptului de afaceri al Societății. Un nivel ridicat al lichidității afacerii este de natură să minimizeze anumite riscuri de refinanțare la costuri eventual nejustificat de ridicate de pe piața financiară, precum și să permită Societății să capitalizeze cu pragmatism oportunitățile apărute în industria de mobilitate, așa cum de altfel Societatea a și dovedit de-a lungul timpului.

Capitaluri proprii

Capitalurile proprii ale Societății au crescut de la 187,35 milioane RON la sfârșitul anului 2022, la 217,39 milioane RON la sfârșitul anului 2023 și la 236,16 milioane RON la 30 iunie 2024. Creșterea reflectă dinamica profitului perioadei ce a fost incorporat în poziția de “Rezultat reportat”, politica Societății fiind de a nu distribui dividende către acționari.

Elemente privind structura și dinamica datoriilor financiare

În ceea ce privește modalitatea de finanțare a flotei prin instrumente de datorie, la 30 iunie 2024, structura datoriilor financiare cumulate pe termen scurt și lung era reprezentată de credit bancar (39,65%), leasing financiar (36,02%) și obligațiuni (24,33%). Cuantumul datoriilor financiare ale Societății la 30 iunie 2024 era de 1.387,47 milioane RON, față de 1.241,34 milioane RON la sfârșitul anului 2023 și 1.105,72 milioane RON la sfârșitul anului 2022.

Un obiectiv important al Societății se referă la majorarea pe termen mediu și lung a ponderii instrumentelor de datorie reprezentate de emisiunile de obligațiuni, această modalitate de finanțare permițând un management al flotei mai optimizat raportat la utilizarea preponderentă a creditului bancar și leasingului financiar, care implică procese mai formalizate și restricții în a dispune operativ de activele achiziționate care fac obiectul garanțiilor stabilite prin contractele de finanțare semnate. De altfel, în acest sens, managementul Societății intenționează să urmeze recomandarea agenției de rating Fitch care condiționează pentru viitor o eventuală îmbunătățire a ratingului acordat, de creșterea finanțărilor negarantate, iar în acest sens principalul instrument este reprezentat de obligațiunile corporative. Pe de altă parte, creșterea ponderii Obligațiunilor în structura de finanțare a Societății are drept impact creșterea maturității medii a finanțărilor astfel încât acestea să devină consistente cu maturitatea medie de peste patru ani, la 30 iunie 2024, a contractelor de leasing operațional, principala sa linie de afaceri.

Menționăm că în 12 noiembrie 2019, Societatea a realizat prima sa emisiune de obligațiuni negarantate în valoare totală de 20 milioane EUR, cu o scadență de 5 ani și o dobândă fixă de 4,45% plătită anual. În noiembrie 2021, Societatea a emis obligațiuni corelate cu obiective de sustenabilitate în valoare de 48 milioane EUR, cu o scadență de 5 ani și o dobândă fixă de 4,11% plătită anual.

Fluxuri de numerar

Lichiditățile și resursele de capital descriu capacitatea unei companii de a genera suficiente fluxuri de numerar pentru a satisface cerințele de numerar ale operațiunilor sale de afaceri, inclusiv nevoile de capital circulant, cheltuielile de capital (mai puțin achizițiile importante), obligațiile privind serviciul datoriei, alte angajamente, obligații contractuale și achiziții. Societatea își gestionează riscul de lichiditate prin monitorizarea permanentă a fluxurilor sale de numerar. Aceasta bugetează și monitorizează adecvat fluxurile de numerar și gestionează depozitele de numerar disponibile și împrumuturile.

Cerințele de lichiditate ale Societății provin în principal din necesitatea de finanțare a capitalului circulant și a programului său de cheltuieli de capital. Societatea și-a finanțat în principal operațiunile și investițiile prin intermediul unei combinații de fluxuri de trezorerie disponibile, credite pe termen scurt și lung de la bănci, contracte de leasing financiar precum și prin emisiune de obligațiuni negarantate. Societatea intenționează să finanțeze achizițiile și operațiunile viitoare prin intermediul fluxurilor de trezorerie generate de operațiuni, credite, leasing financiar și emisiune de obligațiuni.

Perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
2024	2023	2023	2022

	Neauditare Revizuite	Neauditare Nerevizuite	Auditate	Auditate
Profit înainte de impozitare	20.531.265	16.451.358	39.724.520	65.616.068
Amortizarea altor imobilizări corporale	149.592	179.609	5.428.387	2.700.375
Amortizarea și deprecierea autovehiculelor din flota auto și a echipamentelor pentru închiriere	113.308.240	106.798.179	218.213.912	175.150.654
Diferențe nete din schimb valutar	63.288	4.020.883	6.752.502	258.871
Pierderi din cedarea imobilizărilor corporale	-	-	0	0
Pierderi / (câștig) din cedarea flotei auto-resurse proprii	(19.799.818)	(21.853.740)	(45.702.400)	(21.334.082)
Venituri financiare	(2.595.401)	(3.748.917)	(5.825.787)	(2.714.656)
Alte venituri	0	0	0	(2.759.024)
Cheltuieli cu dobânzile	35.241.626	26.299.733	58.016.583	35.179.708
Mișcări în provizioane, net	0	0	(93.157)	(421.270)
Mișcări în ajustările de valoare pentru active circulante, net	4.182.802	3.923.055	8.877.040	8.647.145
Ajustări în capitalul circulant:				
Creșterea creanțelor comerciale și de altă natură și a plăților efectuate în avans	(8.521.855)	(1.487.575)	730.767	(23.911.128)
Creșterea/ (scăderea) stocurilor	(7.859.796)	8.623.858	19.340.173	(17.965.447)
Creșterea altor creanțe	512.145	(3.581.354)	4.866.881	418.910
Creșterea/ (descreșterea) veniturilor înregistrate în avans	2.533.754	1.591.519	3.067.215	9.340.555
Creșterea/ (descreșterea) datoriilor comerciale și de altă natură	(1.057.917)	(21.509.243)	(33.871.316)	57.890.700
Achiziția de autovehicule pentru flota auto și echipamente pentru închiriere	(281.048.160)	(159.644.825)	(351.725.815)	(272.251.822)
Sume primite pentru cedarea flotei auto și echipamente pentru închiriere	106.068.165	98.905.498	187.556.943	117.189.738
Dobânzi încasate	1.873.258	3.748.917	3.982.304	2.685.177
Dobânzi plătite	(28.113.458)	(19.186.496)	(56.267.352)	(35.179.708)
Impozit pe profit plătit	(296.120)	-	(2.221.293)	(366.451)
Fluxuri nete de trezorerie din activități de exploatare	(64.828.391)	39.530.460	60.850.113	98.174.813
Activități de investiții				
Achiziția de imobilizări necorporale	(97.420)	(217.891)	(226.798)	(314.134)
Achiziția altor imobilizări corporale	(462.969)	(174.059)	(21.619.788)	(9.602.010)
Achiziții/reduceri de investiții de capital	0	0	0	0
Împrumuturi acordate părților afiliate	(71.320.745)	(32.174.640)	(56.754.640)	(35.319.500)
Încasări din împrumuturi acordate părților afiliate	52.336.462	9.289.866	55.245.155	14.398.207
Dividende încasate	0	0	0	385.610
Achiziția filialei Premium Leasing, net de numerarul obținut	0	0	0	(46.807.523)
Preluarea numerarului filialei BT Operational Leasing	0	0	0	0
Fluxuri de trezorerie nete folosite în activități de investiții	(19.544.672)	(23.276.724)	(23.356.071)	(77.259.350)
Activități de finanțare				
Încasări din tranzacții de vânzare și închiriere pe termen lung	0	0	33.291.186	0
Plata datoriilor din leasing financiar	(77.164.798)	(93.952.831)	(140.241.854)	(110.380.967)
Încasări din împrumuturi	174.482.115	51.294.439	176.351.302	238.524.466
Rambursarea împrumuturilor	(39.846.471)	(39.462.638)	(106.963.187)	(189.077.623)
Plata costurilor de emisiune a obligațiunilor	0	0	0	0
Emisiunea de obligațiuni	0	0	0	0
Fluxuri de trezorerie nete folosite în activități de finanțare	(57.470.846)	(82.121.030)	(37.562.553)	(60.934.124)
Creșterea/ (descreșterea) netă a numerarului și echivalentelor de numerar	(26.902.217)	(65.867.294)	(68.511)	(40.018.663)
Numerar și echivalente de numerar la 1 ianuarie	160.153.012	160.221.521	160.221.521	200.240.184

Numerar și echivalente de numerar la 31 decembrie	-	-	160.153.012	160.221.521
Numerar și echivalente de numerar la 30 iunie	133.250.795	94.354.227	-	-

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Fluxul net de trezorerie generat de activitatea de exploatare în primul semestru din 2024 a fost unul negativ, respectiv de 64,83 milioane RON, față de un flux de numerar din exploatare pozitiv în cuantum de 39,53 milioane RON în perioada similară a anului trecut. Explicația unui flux de numerar din exploatare în teritoriu negativ în primul semestru din 2024 se referă la creșterea substanțială a ieșirilor de numerar pentru achiziția de autovehicule în prima jumătate a acestui an, situat la un nivel de 281,05 milioane RON, față de 159,64 milioane RON în primele șase luni din 2023. Această evoluție se explică în principal prin creșterea substanțială cu peste 500 a numărului de autovehicule noi achiziționate și intrate în flotă în primul semestru al anului 2024 față de perioada similară a anului anterior.

În schimb, intrările de numerar aferente cedării autovehiculelor rulate în flotă au fost în semestrul I al anului 2024 de 106,07 milioane RON, nivel comparabil cu cel din perioada similară din 2023 de 98,9 milioane RON.

De remarcat că fluxurile nete de trezorerie din exploatare aferente anilor 2022 și 2023 s-au situat semnificativ în teritoriu pozitiv, adică 98,17 milioane RON și respectiv 60,85 milioane RON. Acest fapt este expresia unui management performant al flotei auto, care presupune: (i) gestiunea adecvată a riscului valorii reziduale, (ii) performanță în activitatea de vânzare a autovehiculelor rulate și (iii) adoptarea unei strategii de achiziții de autovehicule conectată la realitățile pieței, ceea ce presupune estimarea realistă a cererii pentru servicii de mobilitate pe un orizont de timp relativ scurt. Din această perspectivă, fluxurile de numerar negative din exploatare aferente primului semestru din 2024, reflectă doar o situație conjuncturală, în condițiile în care managementul Societății a preferat, din rațiuni de perspectivă a pieței auto și a celei de mobilitate, să accelereze achizițiile de autovehicule noi în perioada respectivă.

Măsuri alternative ale performanței. Indicatori nedefiniți de IFRS

Deși Societatea finanțează marea majoritate a cheltuielilor sale de capital prin intermediul instrumentelor de datorie, nivelul de capital și profilul său robust de profitabilitate i-au permis să mențină în mod sustenabil un nivel mediu de îndatorare, măsurat prin indicatori precum Rata de acoperire a cheltuielilor cu dobânzile (EBITDA normalizată/Cheltuieli cu dobânzile) sau Datorie netă financiară/EBITDA normalizată.

Tabelul de mai jos prezintă indicatorii prezentați mai sus.

	Pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie RON		Pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie RON	
	2024	2023	2023	2022
	Neauditata Revizuita	Neauditata Nerevizuita	Auditat	Auditat
Profitul net	18.767.582	12.241.591	30.037.733	57.792.144
Ajustări pentru reconcilierea profitului net cu EBITDA:				
Costuri de finanțare minus venituri financiare	32.709.513	26.571.699	58.943.298	32.723.924
Cheltuieli cu impozitul pe profit	1.763.683	4.209.768	9.686.787	7.823.924
Depreciere, amortizare și pierderea de valoare a activelor imobilizate	113.457.832	106.977.788	223.642.299	177.851.029
EBITDA	166.698.610	150.000.846	322.310.117	276.191.021
EBITDA normalizată	166.698.610	150.000.846	322.310.117	273.431.997
Venituri dividende aferente investițiilor de capital vândute	-	-	-	385.610
Venituri din vânzare investiții de capitaluri	-	-	-	2.373.414
Total alte venituri nerecurente	-	-	-	2.759.024

Marja EBITDA	42,16%	42,85%	44,22%	42,25%
Cheltuieli cu dobânzile	35.241.626	26.299.733	58.016.583	35.179.709
Rata de acoperire a dobânzii	4,73	5,70	5,56	7,77
Credite și împrumuturi purtătoare de dobânzi, inclusiv dobânda pentru obligațiuni	550.130.440	363.193.636	415.608.838	341.420.283
Obligațiuni	337.505.343	335.971.829	337.034.516	334.582.598
Datorii aferente leasingului financiar	499.830.802	458.416.243	488.699.088	429.721.446
Numerar și echivalente în numerar	133.250.795	94.354.227	160.153.012	160.221.521
Datorii financiare nete	1.254.215.790	1.063.227.472	1.081.189.430	945.502.806
Datorii financiare nete / EBITDA	-	-	3,35	3,42
Datorii financiare nete / EBITDA normalizată	-	-	3,35	3,46

Sursa: Situațiile Financiare 31 decembrie 2023, Situații Financiare 31 decembrie 2022, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023

Acordurile de împrumut cu băncile, precum și termenii și condițiile Obligațiunilor emise în anul 2019 și anul 2021 conțin mai multe angajamente financiare, în principal de natură cantitativă, printre care se numără indicatori precum raportul Datorie financiară netă/EBITDA, raportul Datorie Financiară Netă/capitaluri proprii, rata de acoperire a serviciului datoriei, rata de solvabilitate, care nu ar trebui să depășească anumite valori. Neîndeplinirea acestor angajamente poate permite băncilor să solicite rambursarea anticipată a creditelor și împrumuturilor.

Angajamentele financiare cu privire la indicatorul raportul datoria financiara netă/EBITDA asumate de către Societate cu băncile cu care aceasta desfășoară afaceri prin acordurile de împrumut sunt în linie cu, sau mai puțin restrictive pentru Societate decât, angajamentul financiar similar asumat de către aceasta în prezentul Prospect, în secțiunea de *Termeni și Condiții ai Obligațiunilor*, cu excepția unor contracte de împrumut care se află în curs de negociere cu două (2) dintre băncile cu care Societatea desfășoară afaceri, prin care se urmărește alinierea acestui indicator, și cu privire la care Societatea a primit acordul de principiu din partea celor două (2) bănci, urmând ca documentația să fie modificată și semnată într-un termen scurt.

Marja EBITDA a atins 44,22% pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2023, în comparație cu 42,25% pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2022. În primul semestru al anului 2024, marja EBITDA a atins 42,16%, nivel foarte apropiat de cel de 42,85% corespunzător primului semestru din 2023.

Astfel, se poate constata că marja EBITDA a fost foarte rezilientă în 2023 și în primul semestru din 2024 la factorul de presiune major reprezentat de mediul economic cu inflație ridicată care a stimulat puternic creșterea principalelor cheltuieli operaționale ale Societății, care în cazul liniei de afaceri leasing operațional nu au putut fi transferate decât treptat către baza de clienți. În plus, execuția efectivă a politicii de vânzare a autovehiculelor rulate, care reprezintă un punct forte al modelului de afaceri al Societății, a avut o contribuție majoră pozitivă asupra profitabilității afacerii, mai ales începând cu anul 2023, compensând astfel creșterea mai rapidă a cheltuielilor operaționale principale, precum cele cu operarea flotei și cu beneficiile angajaților.

Dinamica favorabilă a profitabilității a permis Societății să se înscrie în condiționalitățile asumate cu băncile și deținătorii de obligațiuni în cadrul emisiunii din 2019 și al emisiunii din 2021 în privința valorilor indicatorului raportul EBITDA normalizată/Cheltuieli cu dobânzile care se situează la un nivel confortabil, precum și a indicatorului Datorii financiare nete/EBITDA normalizată, care înregistrează valoarea de 3,35x la nivelul anului 2023 respectiv 3,46x la nivelul anului 2022.

ORGANE DE ADMINISTRARE, CONDUCERE ȘI SUPRAVEGHERE

Aspecte generale

Societatea este administrată de un Consiliu de Administrație alcătuit din 3 (trei) administratori numiți de Adunarea Generală a Acționarilor pentru un mandat de 4 (patru) ani. Conform Actului Constitutiv al Societății, la orice moment, majoritatea administratorilor Societății vor fi administratori neexecutivi.

Conducerea Societății este delegată de către Consiliul de Administrație unui director general. În prezent, directorul general al Societății este doamna Mihaela-Angela Irimia („**Directorul General**”), care a fost numită în această calitate la data de 7 noiembrie 2014, pentru o durată nedeterminată. Societatea este reprezentată în raport cu terții și în justiție de Directorul General. De asemenea, în procesul decizional, domnii Marius Ștefan și Dan-George Ștefan, fiecare având calitatea de salariat al Societății pe poziția de Manager general (cod COR 112028), au un rol decizional și o contribuție determinantă cu privire la strategia și direcțiile de dezvoltare ale Societății.

Componența Consiliului de Administrație

Nume și prenume	Calitate	Data numirii	Data ultimei prelungiri a mandatului	Data expirării mandatului
Mihaela-Angela Irimia	Președinte al Consiliului de Administrație	13 martie 2013	1 noiembrie 2022	1 noiembrie 2026
Elena-Gianina Gherman	Membru în Consiliul de Administrație	7 noiembrie 2014	1 noiembrie 2022	1 noiembrie 2026
Dan Iacob	Membru în Consiliul de Administrație	7 noiembrie 2014	1 noiembrie 2022	1 noiembrie 2026

Sediul profesional al fiecărui membru al Consiliului de Administrație, precum și al Directorului General este în Municipiul Piatra-Neamț, str. Fermelor nr. 4, județul Neamț.

Atribuțiile și deciziile Consiliului de Administrație

Consiliul de Administrație supraveghează activitatea Directorului General, iar orice membru al Consiliului de Administrație are dreptul de a solicita de la Directorul General informații privind conducerea operativă a Societății.

Membrii Consiliului de Administrație sunt răspunzători de (i) îndeplinirea tuturor obligațiilor privind realitatea vărsămintelor efectuate de acționarii Societății, (ii) existența reală a dividendelor plătite, (iii) existența registrelor cerute de lege și corecta lor ținere, (iv) exacta îndeplinire a hotărârilor Adunărilor Generale ale Acționarilor și (v) îndeplinirea oricăror altor îndatoriri impuse de lege ori de Actul Constitutiv.

Președintele Consiliului de Administrație coordonează activitatea Consiliului de Administrație și raportează în fața adunării generale a acționarilor cu privire la activitatea Consiliului de Administrație.

Consiliul de Administrație poate decide valabil în prezența majorității membrilor săi, cu majoritate de voturi. În caz de paritate, votul Președintelui Consiliului de Administrație va fi decisiv.

Directorul General

Conducerea operativă a Societății este încredințată Directorului General, acesta fiind responsabil cu luarea tuturor măsurilor aferente conducerii Societății, cu respectarea competențelor rezervate Consiliului de Administrație și Adunării Generale a Acționarilor.

Directorul General are drept atribuții (i) angajarea și concedierea personalului Societății, (ii) aprobarea operațiunilor de încasări și plăți până la nivelul sumei stabilite în acest sens de Consiliul de Administrație și (iii) aducerea la îndeplinire a deciziilor Consiliului de Administrație.

Directorul General are obligația de a informa Consiliul de Administrație în mod regulat cu privire la operațiunile întreprinse și orice alte aspecte avute în vedere, inclusiv eventuale nereguli constatate cu ocazia îndeplinirii atribuțiilor sale.

Echipa de Conducere

Marius Ștefan – Managing Partner, co-fondator Autonom

Dl. Marius Ștefan a absolvit programul MBA al Robert H. Smith School of Business al Universității din Maryland. El crede în dezvoltarea continuă și participă cu regularitate la programe de pregătire executivă la universități precum Harvard Business School, London Business School, Stanford, INSEAD și IMD.

Marius este un puternic susținător al educației și al antreprenoriatului. În urmă cu 11 ani, împreună cu fratele său, Dan Ștefan, a dezvoltat Fundația Autonom – o inițiativă unică cu un sistem descentralizat de luare a deciziilor. În fiecare an, peste 100 de proiecte educaționale sunt inițiate și susținute de Fundație.

În prezent, Marius este președinte al board-ului Romanian Business Leaders (www.rbls.ro), membru al board-ului Endeavor România (www.endeavor.org) și membru în board-ul Teach for Romania (www.teachforromania.org). De asemenea, acesta este implicat în foarte multe proiecte de business, în zona de consultanță, fără a deține însă poziții executive.

Marius este în prezent membru în Consiliul de Supraveghere al OMV Petrom și este consultant în board-ul unor companii precum Secom (www.secom.ro), Clinicile Dr. Leahu (www.cliniciledrleahu.ro).

Dan-George Ștefan - Managing Partner, co-fondator Autonom, profesor de management

Dl. Dan Ștefan este un antreprenor pasionat de dezvoltarea oamenilor și a organizațiilor sustenabile, axate pe învățare. După studii de management la București, Orleans și Sorbona, a fost consultant în management la un cabinet de consultanță din Paris, unde a instrumentat programe de eficientizare în mari grupuri industriale globale. Din 2006 a ales calea antreprenoriatului: a fondat și conduce, alături de fratele său, Grupul Autonom.

Dan este în prezent membru în Consiliul de Administrație al Millenium Insurance Broker S.A., societate în care Autonom International S.R.L. este un acționar semnificativ. De asemenea, este membru independent în zona de consultanță, fără funcții executive, al board-urilor mai multor companii, asociații de business și ONG-uri.

Este profesor de management la MBA-ul Româno-Canadian din cadrul Bucharest Business School și la BISM (ex Maastricht School of Management Romania). Crede într-un management incluziv, bazat pe autonomie și pe valori.

Mihaela-Angela Irimia - Președintele Consiliului de Administrație și Director General

Dna. Mihaela-Angela Irimia este Președintele Consiliului de Administrație al Societății și actual Director General. S-a alăturat Societății în anul 2006. A absolvit Universitatea Alexandru Ioan Cuza în anul 2006, cu diplomă în Statistică și Previziuni Economice. În prezent, coordonează și Departamentul operațional, gestionând activitatea de achiziție a mașinilor, relațiile cu finanțatorii, efectuarea plăților și departamentul de HR.

Elena-Gianina Gherman – Membru în Consiliul de Administrație



Dna. Elena-Gianina Gherman este unul dintre administratorii Societății. S-a alăturat Societății încă de la înființare. A absolvit Universitatea Petre Andrei în anul 2005, cu diplomă în Finanțe – Contabilitate, iar în anul 2011 a devenit expert contabil autorizat de către Corpul Experților Contabili și Contabililor Autorizați. Anterior alăturării Societății a lucrat ca director economic la multiple companii. În prezent, coordonează Departamentul de contabilitate și întocmește raportările pentru managementul superior.

Dan Iacob – Membru în Consiliul de Administrație

DI. Dan Iacob este unul dintre administratorii Societății și s-a alăturat acesteia încă de la înființare, având funcția de Director Operațional. A absolvit Universitatea Politehnica din București în anul 1994, cu diplomă în Automatică și Calculatoare. După absolvire a lucrat ca și consultant pentru o editură, ulterior ajungând să conducă și să dețină două companii în domeniul comerțului. În prezent, coordonează activitatea operațională și, împreună cu Dan Ștefan și Marius Ștefan, definește direcțiile strategice de dezvoltare a Societății.

Directori ai departamentelor interne ale Societății:

Nume și prenume	Calitate
Gabriela Milas	Director divizia rent-a-car
Radu Predescu	Director divizia leasing operațional
Roxana Brailoiu	Director divizia remarketing
Ioan Ifrim	Director departament tehnic
Adriana Dabija	Director departament financiar
Magdalena Caramilea	Director departament green
Maria Tataru	Director departament marketing
Elena Laura Ciubotaru	Director departament proiecte speciale

Conflicte de interese la nivelul organelor de administrare, conducere și supraveghere

La data prezentului Prospect nu există vreo informație privind orice potențial conflict de interese între obligațiile față de Societate ale oricărui dintre membrii organelor de conducere și administrare a Societății și interesele private și/ sau alte obligații ale oricărui asemenea membru.

De asemenea, la momentul întocmirii prezentului Prospect nu există vreo informație privind înțelegeri sau acorduri cu acționari principali, clienți, furnizori sau alte persoane, în temeiul cărora oricare dintre membrii organelor de conducere și administrare ai Societății ar fi fost ales ca membru al unui organ de administrare, conducere sau supraveghere sau ca membru al conducerii superioare.

Nu există nicio restricție asumată de membrii organelor de administrare, conducere sau supraveghere privind cesionarea, într-o anumită perioadă de timp, a participațiilor la capitalul social al Societății.

CONTRACTE IMPORTANTE

La data prezentului Prospect, Societatea nu a încheiat, în mod direct sau indirect, vreun contract important (altele decât cele încheiate în cursul obișnuit al activității Societății) care ar putea da naștere vreunui drept sau vreunei obligații a Societății sau a oricărei entități din grupul din care face parte Societatea cu consecințe semnificative asupra capacității Societății de a-și îndeplini obligațiile care îi revin în legătură cu Obligațiunile față de Deținătorii de Obligațiuni.

LITIGII

Societatea nu este implicată în prezent și nu a fost implicată în ultimele 12 luni în vreo procedură guvernamentală, judiciară sau de arbitraj care ar putea avea sau care a avut efecte semnificative asupra poziției financiare sau a profitabilității Societății. Managementul Societății nu are cunoștință de vreo asemenea procedură în derulare sau potențială de natură să producă efecte semnificative asupra poziției financiare sau a profitabilității Societății.

Societatea este în prezent implicată doar în litigii care au loc în cursul obișnuit al activității, care au în principal ca obiect recuperarea de creanțe împotriva asigurătorilor și în care Societatea are calitatea de creditor.

TERMENII ȘI CONDIȚIILE OBLIGAȚIUNILOR

Potențialii investitori trebuie să analizeze cu atenție informațiile conținute în prezentul Prospect și informațiile încorporate prin trimitere, precum și informațiile identificate în orice alt fel ca fiind relevante pentru investiția în Obligațiuni (astfel cum este definit acest termen mai jos). Potențialii Deținători de Obligațiuni sunt de asemenea încurajați să apeleze la consultanții lor juridici, fiscali și financiari pentru a fi mai bine consiliați cu privire la circumstanțele incidente în cazul Obligațiunilor. Informațiile de mai jos constituie termenii și condițiile aplicabile Obligațiunilor („Termeni și Condiții”), și constituie singurii termeni și condiții care reglementează obligațiile Emitentului în legătură cu Obligațiunile, indiferent de orice alte înțelegeri separate care ar putea exista între Emitent și oricare dintre Deținătorii de Obligațiuni.

Prevederi generale

Societatea a aprobat la data de 1 octombrie 2024, respectiv 25 octombrie 2024 emiterea unui număr de maximum 30.000 de obligațiuni de aceeași clasă, nominative, neconvertibile, negarantate, denumite în EUR, în formă dematerializată prin înscriere în cont, având o valoare nominală unitară de 1.000 EUR („Valoarea Nominală Unitară”) și o valoare nominală totală de maximum 30.000.000 EUR („Valoarea Nominală Totală”) („Obligațiunile”).

Oferta se adresează doar investitorilor care sunt „investitori calificați” în sensul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (UE) 2017/1129 privind prospectul care trebuie publicat în cazul unei oferte publice de valori mobiliare sau al admiterii de valori mobiliare la tranzacționare pe o piață reglementată și de abrogare a Directivei 2003/71/CE (denumit „Regulamentul privind Prospectul”), („Investitori Calificați”) și numai cu condiția ca, investiția în Obligațiuni să nu constituie o încălcare a oricărei legi aplicabile de către acești investitori (împreună „Investitori Eligibili”).

Plasamentul nu face obiectul Regulamentului privind Prospectul și nu a fost întocmit niciun prospect în vederea derulării ofertei de vânzare a Obligațiunilor sub forma Plasamentului. Urmare a derulării Plasamentului, Obligațiunile vor fi subscrise la 100% din Valoarea Nominală Unitară. Sub rezerva restricțiilor de transfer aplicabile în funcție de jurisdicția Deținătorului de Obligațiuni, astfel cum sunt acestea descrise în secțiunea „Notificare adresată investitorilor și Restricții de Vânzare” din prezentul Prospect, Obligațiunile sunt liber transferabile, în conformitate cu legislația și reglementările aplicabile din România.

Definiții și termeni

În prezenta secțiune din Prospect, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

<i>Actual/Actual</i>	Înseamnă convenția de calcul a dobânzii;
<i>Adunarea Generală</i>	Înseamnă adunarea generală a Deținătorilor de Obligațiuni;
<i>Agent de Calcul</i>	Agentul de calcul inițial în legătura cu Obligațiunile este Societatea, termenul de Agent de Calcul include orice succesor al Agentului de Calcul, astfel cum aceștia ar putea fi numiți în viitor de Societate;
<i>Agent de Plată</i>	Înseamnă Depozitarul Central, sau alt Agent de Plata, astfel cum ar putea fi desemnat de Societate în viitor;
<i>Caz de Neexecutare</i>	Are semnificația atribuită în secțiunea 1.6 (Cazuri de neexecutare) din acest document;

<i>Cod CFI</i>	DBFUCR;
<i>Cod ISIN</i>	RO80MX99NKE3;
<i>Cod LEI</i>	3157007ZVHICAG504183;
<i>Consultant Independent</i>	Înseamnă orice firmă independentă de evaluare sau alt expert independent cu reputație recunoscută la nivel național și sau internațional desemnat de către Societate, în fiecare caz cu expertiza necesară pentru a îndeplini funcțiile solicitate să fie îndeplinite de către consultantul independent, astfel cum se stabilește de către Societate, în legătură cu verificarea și determinarea îndeplinirii Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate 2028 la Data de Observare 2028;
<i>Data de Începere a Acumulării Dobânzii</i>	Înseamnă data de la care Obligațiunile sunt purtătoare de Dobândă, care coincide cu Data Decontării, respectiv 26 noiembrie 2024;
<i>Data de Înregistrare</i>	Înseamnă data calendaristică ce servește la identificarea Deținătorilor de Obligațiuni care au dreptul de a primi contravaloarea dobânzii și/sau a Valorii Nominale, stabilită astfel cum este reflectat în tabelul privind detaliile referitoare la plata dobânzii din subsecțiunea 1.1.12 <i>Data de Plata a Dobânzii și Perioada de Dobândă</i> din prezentul capitol și care nu va fi anterioară Datei de Plată a Dobânzii și/sau a datei scadente pentru plata Valorii Nominale către Deținătorii de Obligațiuni cu mai mult de 15 Zile Lucrătoare;
<i>Data de Plată a Dobânzii</i>	Înseamnă data la care dobânda datorată pentru Perioada de Dobândă anterioară devine plătită, adică, 26 noiembrie a fiecărui an, începând cu 26 noiembrie 2025 inclusiv și până la Data Scadenței inclusiv, cu condiția ca această zi să fie o Zi Lucrătoare pentru Plata Dobânzii. În situația în care o Dată de Plată a Dobânzii nu cade într-o Zi Lucrătoare, respectiva Dată de Plată a Dobânzii va fi considerată ca fiind următoarea Zi Lucrătoare din aceeași lună calendaristică ori, dacă nu mai există nicio Zi Lucrătoare în aceeași lună calendaristică, Ziua Lucrătoare precedentă;
<i>Data de Referință</i>	Înseamnă data calendaristică utilizată pentru identificarea Deținătorilor de Obligațiuni care sunt îndreptățiți să participe și să voteze în Adunarea Generală;
<i>Data Decontării</i>	Înseamnă data de 26 noiembrie 2024, care este a doua Zi Lucrătoare după Data Tranzacției, când decontarea tranzacțiilor în legătură cu Obligațiunile a fost procesată prin sistemul Depozitarului Central;

<i>Data Emisiunii</i>	Înseamnă 26 noiembrie 2024, a doua Zi Lucrătoare după Data Tranzacției, când Obligațiunile au fost transmise Deținătorilor de Obligațiuni;
<i>Data de Observare 2028</i>	Înseamnă 31 decembrie 2028;
<i>Data Răscumpărării</i>	Înseamnă Data Scadenței sau, dacă este cazul, data răscumpărării pentru un (i) Caz de Neexecutare sau (ii) caz de Schimbare a controlului asupra Societății;
<i>Data Scadenței</i>	Înseamnă 26 noiembrie 2029, când Obligațiunile vor fi răscumpărate de Societate la Valoarea lor Nominală Unitară, dacă nu au fost anterior răscumpărate sau achiziționate și anulate;
<i>Data Tranzacției</i>	Înseamnă 22 noiembrie 2024, data la care tranzacțiile aferente Obligațiunilor sunt executate prin intermediul sistemului electronic BVB, pe piața EPOFB (piața ofertelor publice de obligațiuni în EUR);
<i>Depozitarul Central</i>	Înseamnă Depozitarul Central S.A. o societate pe acțiuni organizată și care funcționează în conformitate cu legea română, având sediul social situat în București, Sectorul 1, Strada Nicolae Titulescu, nr. 4-8, Clădirea America House, Aripa de Est, etajul 1, cod poștal 011141, România, cod unic de înregistrare (CUI) 9638020, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J40/5890/1997;
<i>Depozitarul Obligațiunilor</i>	Depozitarul Central;
<i>Deținător de Obligațiuni</i>	Înseamnă orice persoană fizică sau juridică care este înscrisă la un moment relevant în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni relevant menținut la Depozitarul Central;
<i>Emisiune</i>	Înseamnă emisiunea Obligațiunilor având o valoare nominală totală de maximum 30.000.000 EUR;
<i>Eveniment Declanșator</i>	Înseamnă oricare dintre următoarele evenimente: (i) Consultantul Independent a stabilit în Raportul de Verificare 2028 că cel puțin unul dintre Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate nu este îndeplinit la Data de Observare 2028; sau (ii) Raportul de Verificare 2028 nu este pus la dispoziție de către Emitent în termen de cel mult patru (4) luni de la Data de Observare 2028;



<i>Forma Obligațiunilor</i>	Obligațiuni nominative în formă dematerializată, negarantate, nesubordonate, denumite în EUR;
<i>Indicatorii Cheie de Performanță</i>	Înseamnă indicatorii cheie de performanță, respectiv Indicatorul Cheie de Performanță privind Emisiile și Indicatorul Cheie de Performanță privind Egalitatea de Gen;
<i>Indicatorul Cheie de Performanță privind Egalitatea de Gen</i>	Înseamnă procentul femeilor care ocupă poziții de management din totalul pozițiilor de management din cadrul Emitentului, determinat la sfârșitul unui an calendaristic și calculat de către Societate;
<i>Indicatorul Cheie de Performanță privind Emisiile</i>	Înseamnă media emisiilor de CO ₂ aferente flotei operaționale de autoturisme a Emitentului, constând în rent-a-car și leasing operațional, la sfârșitul unui an calendaristic (măsurată la 31 Decembrie a fiecărui an), exprimată în gCO ₂ /km WLTP, calculată de către Emitent;
<i>Intermediari</i>	BRD – Groupe Société Générale S.A. (în calitate de Coordonator Unic); BT Capital Partners S.A. (în calitate de Manager).
<i>Legislația care stă la baza emisiunii de Obligațiuni</i>	Legea română
<i>Maturitate</i>	Înseamnă o perioadă de 5 ani de la Data Emisiunii care se va împlini la Data Scadenței;
<i>Modul de Plata a Dobânzii</i>	Anual;
<i>Moneda</i>	EUR;
<i>Notificarea Evenimentului Declanșator</i>	Înseamnă notificarea făcută de către Societate public cu privire la apariția unui Eveniment Declanșator în legătură cu Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate 2028;
<i>Obiective de Performanță în Sustenabilitate 2028</i>	Înseamnă Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate privind Emisiile 2028 și Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate privind Egalitatea de Gen 2028;
<i>Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate privind Emisiile 2028</i>	Înseamnă reducerea cu 30% a Indicatorului Cheie de Performanță privind Emisiile până la Data de Observare 2028, raportată la Valoarea Indicatorului Cheie de Performanță privind Emisiile în anul de referință 2021;

<i>Obiectivul de Performanță în Sustenabilitate privind Egalitatea de Gen 2028</i>	Înseamnă creșterea Indicatorului Cheie de Performanță privind Egalitatea de Gen până la 43% calculat la Data de Observare 2028;
<i>Opțiuni de răscumpărare anticipată</i>	Înseamnă Caz de Neexecutare și/sau Schimbare a controlului asupra Societății;
<i>Perioada de Dobândă</i>	Înseamnă perioada exprimată în număr de zile calendaristice care (i) începe la, și incluzând, Data Începerii Acumulării Dobânzii și se încheie la, dar excluzând, prima Dată de Plată a Dobânzii, respectiv (ii) fiecare perioadă succesivă care începe la, și incluzând, o Dată de Plată a Dobânzii și se încheie la, dar excluzând, următoarea Dată de Plată a Dobânzii;
<i>Plasamentul</i>	Înseamnă plasamentul privat desfășurat în România în cadrul căruia Obligațiunile au fost vândute și subscrise;
<i>Platforma T2S</i>	Înseamnă soluția tehnică (infrastructură tehnică, hardware și software) prin intermediul căreia Eurosistemul furnizează servicii depozitarilor centrali și care permite decontarea tranzacțiilor pe principiul livrare contra plată (DvP) în banii băncii centrale, conform definiției codului Depozitarului Central;
<i>Prețul Emisiunii</i>	100% din Valoarea Nominală Unitară;
<i>Rambursarea Valorii Nominale la Data Scadenței</i>	Integrală;
<i>Randamentul calculat prin raportare la termenii și condițiile Obligațiunilor¹⁴</i>	Înseamnă randamentul brut anual la momentul emisiunii aferent unei Obligațiuni, care este egal cu Rata Dobânzii stabilită urmare a derulării Plasamentului, considerând o subscriere la preț de 100% din Valoarea Nominală Unitară a Obligațiunilor;
<i>Raport de Verificare 2028</i>	Înseamnă raportul de verificare aferent anului de referință 2028 emis de către un Consultant Independent într-un termen ce nu va depăși patru (4) luni de la Data de Observare 2028, prin care se va confirma dacă Societatea a îndeplinit sau nu Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate 2028 la Data de Observare 2028;
<i>Răscumpărarea / baza de plată</i>	În condițiile răscumpărării anticipate, Obligațiunile vor fi răscumpărate la 100% din Valoarea lor Nominală Unitară;

¹⁴ În determinarea randamentului nu au fost luate în calcul elemente specifice fiecărui investitor, cum ar fi, dar fără a se limita la, prețul plătit pe o Obligațiune sau costurile aferente achiziționării unei Obligațiuni

<i>Rata Dobânzii</i>	Înseamnă o rată fixă de 6,14 la sută pe an, în baza căreia se calculează Dobânda datorată, în conformitate cu <i>Art. 1.1.7. Rata Dobânzii</i> din acest document;
<i>Registrul Deținătorilor de Obligațiuni</i>	Înseamnă registrul deținătorilor de Obligațiuni ținut de către Depozitarul Central;
<i>Schimbarea Controlului asupra Societății</i>	Înseamnă schimbare a controlului asupra societății în sensul atribuit conform secțiunii 1.8 „ <i>Schimbarea Controlului asupra Societății</i> ” din prezentul capitol;
<i>Sistemul de Decontare</i>	Sistemul TARGET2-Securities (T2S) reprezentând soluția tehnică prin intermediul căreia Eurosistemul furnizează servicii depozitarilor centrali și care permite decontarea tranzacțiilor DvP în bani băncii;
<i>Societatea sau Emitentul</i>	Autonom Services S.A.;
<i>Tipul Dobânzii</i>	Fixă;
<i>Ultima Dată de Plată a Dobânzii</i>	26 noiembrie 2029;
<i>Valoarea Indicatorului Cheie de performanță privind Emisiile în anul de referință 2021</i>	137gCO ₂ /km care reprezintă emisiile medii WLTP calculate la finalul anului 2021 pentru flota operațională de autoturisme a Emitentului;
<i>Valoarea Nominală Unitară</i>	Înseamnă valoarea nominală a unei Obligațiuni, respectiv 1.000 EUR;
<i>Valoarea Nominală Totală</i>	Înseamnă Valoarea Nominală Unitară cumulată a tuturor Obligațiunilor, respectiv maximum 30.000.000 EUR;
<i>WLTP</i>	Înseamnă datele privind emisiile de CO ₂ determinate conform procedurii de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (în engleză, <i>Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure</i>), ce reprezintă un standard global pentru determinarea nivelurilor de poluanți ai mașinilor tradiționale și hibride, precum și ai gamei de vehicule complet electrice, măsurat în gCO ₂ /km, disponibile pentru fiecare mașină în parte pe baza informațiilor furnizate de producător și a documentelor oficiale ale fiecărui vehicul;
<i>Zi Lucrătoare</i>	Înseamnă o zi de operare (<i>business day</i>), respectiv orice zi în care Platforma T2S este deschisă pentru decontarea operațiunilor în moneda EUR.

Moneda, Denominare, Forma și Natura Juridică

1.1.1. Moneda și denominarea Obligațiunilor

Obligațiunile sunt denominate în EUR, având Valoarea Nominală Unitară de 1.000 EUR fiecare și Valoarea Nominală Totală de maximum 30.000.000 EUR. Prețul de emisiune al fiecărei Obligațiuni este de 100% din Valoarea Nominală Unitară.

1.1.2. Tipul și clasa Obligațiunilor

Obligațiunile sunt nominative, neconvertibile, negarantate, au fost emise de Societate în formă dematerializată prin înscriere în cont și fac parte din aceeași clasă de valori mobiliare.

Începând cu data Emisiunii, evidența Obligațiunilor va fi ținută în cadrul Registrului Deținătorilor de Obligațiuni.

Dreptul de proprietate asupra Obligațiunilor este evidențiat prin înscrierea în conturi în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni. Transferul Obligațiunilor se va realiza doar prin înregistrarea unui asemenea transfer în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni și cu respectarea regulilor aplicabile emise de BVB și de Depozitarul Central. Întrucât sunt emise în formă dematerializată prin înscriere în cont, nu va fi eliberat niciun document în formă fizică pentru Obligațiuni.

Plata oricăror sume în legătură cu Obligațiunile (inclusiv, dar fără a se limita la, Valoarea Nominală Unitară și dobândă) va fi realizată către persoanele înregistrate în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni ca deținători de Obligațiuni la Data de Înregistrare.

În plus față de cele de mai sus, Emitentul intenționează înregistrarea Obligațiunilor la o dată ulterioară în sistemul ținut de Clearstream Banking S.A. (Clearstream, Luxembourg).

1.1.3. Regimul Obligațiunilor

Obligațiunile reprezintă obligații necondiționate, neconvertibile și negarantate ale Societății, au și vor avea același rang (*pari passu*) între ele, fără a exista vreun drept de preferință între Obligațiuni. Sub rezerva excepțiilor prevăzute la momentul relevant de legislația română (inclusiv, dar fără a se limita la, ordinea de preferință a creanțelor Societății în caz de insolvență) Obligațiunile vor avea același rang de preferință cu oricare alte obligații negarantate și nesubordonate ale Societății, fie ele obligații prezente ori viitoare (inclusiv, dar fără a se limita la, orice alte emisiuni de obligațiuni negarantate viitoare ale Societății). În ceea ce privește rangul Obligațiunilor în caz de insolvență, a se vedea factorul de risc "*Obligațiunile sunt subordonate majorității pasivelor Societății*".

1.1.4. Caracterul liber transferabil

Sub rezerva oricăror restricții prevăzute în secțiunea „*Notificare adresată investitorilor și Restricții de Vânzare*” din prezentul Prospect, Obligațiunile sunt liber transferabile. Obligațiunile vor fi transferate în conformitate cu regulile aplicabile ale Depozitarului Central și BVB. Toate costurile în legătură cu transferul vor fi suportate de respectivul Deținător de Obligațiuni.

Nicio persoană nu poate solicita transferul unei Obligațiuni în perioada cuprinsă între (și incluzând) Ziua Lucrătoare imediat anterioară Datei de Înregistrare care survine imediat înaintea Datei Răscumpărării și până la (și incluzând) Data Răscumpărării.

1.1.5. Legea aplicabilă și jurisdicția

Obligațiunile au fost create și emise în baza legislației din România, iar Termenii și Condițiile Obligațiunilor, precum și orice alte aspecte referitoare la Obligațiuni vor fi guvernate de legislația din România.

Orice dispute privitoare la Obligațiuni sau la orice aspecte referitoare la Obligațiuni vor fi soluționate de instanțele judecătorești competente din România.

Admiterea la tranzacționare

Se intenționează ca Obligațiunile să fie admise la tranzacționare pe Piața Reglementată a Bursei de Valori București până la finalul lunii decembrie a anului 2024 („**Admiterea la Tranzacționare**”) sau, în orice caz,

nu mai târziu de 60 de zile calendaristice de la data închiderii Plasamentului Privat. BVB a emis un acord de principiu pentru admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor. Ulterior Admiterii la Tranzacționare, Obligațiunile vor fi tranzacționate sub codul ISIN RO80MX99NKE3 și simbolul AUT29E. Nu există nicio garanție că Obligațiunile vor fi admise la tranzacționare pe piața reglementată administrată de BVB la data estimată sau la o dată ulterioară. Totodată, nu există nicio garanție că, în cazul în care condițiile de admitere pentru aprobarea de către BVB se modifică, toate aceste condiții privind admiterea la tranzacționare și/sau condiții de tranzacționare vor fi îndeplinite.

Dobânda

1.1.6. Dobânda

Obligațiunile sunt purtătoare de dobândă calculată prin raportarea la Valoarea Nominală Unitară a acestora, de la (și incluzând) Data Emisiunii și până la și excluzând Data Scadenței, la nivelul Ratei Dobânzii, plătită în EUR, întotdeauna la fiecare Dată de Plată a Dobânzii.

1.1.7. Rata Dobânzii

Obligațiunile vor avea o rată a dobânzii fixă de 6,14 la sută pe an.

1.1.8. Convenția privind calcularea Dobânzii

Se va utiliza convenția de calcul a dobânzii „Actual/Actual”.

1.1.9. Calculul Dobânzii

Rata Dobânzii va fi calculată după următoarea formulă de calcul:

$$D = \frac{RD \times z \times VN}{ZE}$$

unde:

„D” reprezintă valoarea dobânzii plătită la fiecare Dată de Plată a Dobânzii pentru fiecare Obligațiune;

„RD” reprezintă Rata Dobânzii;

„z” reprezintă numărul efectiv de zile calendaristice din Perioada de Dobândă, care începe la și incluzând Data Emisiunii, respectiv Data de Plată a Dobânzii imediat anterioară și se încheie la, dar excluzând, prima Dată de Plată a Dobânzii, respectiv Data de Plată a Dobânzii pentru care se calculează dobânda datorată;

„VN” reprezintă valoarea nominală a unei Obligațiuni;

„ZE” reprezintă numărul efectiv de zile din anul calendaristic în care se află Data de Plată a Dobânzii pentru care se face calculul dobânzii.

Valoarea Dobânzii rezultată în baza formulei de mai sus va fi rotunjită în minus până la cea mai apropiată valoare de Eurocent (respectiv 1/100 dintr-un EUR), iar suma astfel obținută va reprezenta suma brută a valorii Dobânzii pentru Perioada de Dobândă pentru care a fost realizat calculul, pentru fiecare Obligațiune.

Cu excepția erorilor vădite, calcularea Dobânzii aferentă Obligațiunilor în conformitate cu regulile stabilite în acest document de către Agentul de Calcul va fi finală și obligatorie pentru toți Deținătorii de Obligațiuni, iar aceștia din urmă nu vor avea dreptul să conteste sau se opună acestui calcul.

1.1.10. Calcul fracționat

În cazul în care se impune calcularea Dobânzii pentru o perioadă mai scurtă decât o Perioadă de Dobândă, Dobânda va fi calculată în baza numărului efectiv de zile cuprinse în perioada relevantă, de la, (și incluzând) data la care începe să se acumuleze dobânda până la (dar excluzând) data la care devine scadență, împărțită la numărul de zile din Perioada de Dobândă în care cade perioada relevantă (incluzând prima zi, dar excluzând ultima zi).

1.1.11. Randamentul la Data Emisiunii

Randamentul brut anual la momentul emisiunii aferent unei Obligațiuni, este egal cu Rata Dobânzii la Data Emisiunii, considerând o subscriere la preț de 100% din Valoarea Nominală Unitară a fiecărei Obligațiuni și nici o răscumpărare anticipată (ajustată după caz, potrivit mecanismului de ajustare de tip *step-up*). Pentru calculul Randamentului anual brut la emisiune a Obligațiunilor nu au fost luate în considerare elemente specifice fiecărui investitor precum prețul plătit pentru achiziționarea unei Obligațiuni la momentul emisiunii sau costurile asociate acestei achiziții, enumerarea nefiind limitativă.

1.1.12. Data de Plată a Dobânzii și Perioada de Dobândă

Dobânda datorată va fi plătită de către Societate anual la Data de Plată a Dobânzii, astfel cum a fost definită în prezentul Prospect. Perioada exprimată în număr de zile calendaristice care (i) începe la Data de Începere a Acumulării Dobânzii, inclusiv această dată, și se încheie la prima Dată de Plată a Dobânzii, exclusiv această dată, respectiv (ii) începe la o Dată de Plată a Dobânzii, inclusiv această dată și se încheie la următoarea Dată de Plată a Dobânzii, exclusiv această dată, reprezintă „Perioada de Dobândă”.

Tabelul de mai jos prezintă detaliile referitoare la plata dobânzii:

Nr. crt.	Rata Dobânzii %	Data de Plată a Dobânzii anterioara (zz/ll/aaaa)	Data de Înregistrare (zz/ll/aaaa)	Data de Plata a Dobânzii curenta (zz/ll/aaaa)	Data ex-cupon ¹⁵ (zz/ll/aaaa)	Număr zile din an corespunzătoare convenției de calcul utilizată
1.	6,14	N/A	05.11.2025	26.11.2025	06.11.2025	365
2.	6,14	26.11.2025	05.11.2026	26.11.2026	06.11.2026	365
3.	6,14	26.11.2026	05.11.2027	26.11.2027	08.11.2027	365
4.	6,14	26.11.2027	06.11.2028	26.11.2028	07.11.2028	366
5.	6,14	26.11.2028	05.11.2029	26.11.2029	06.11.2029	365

1.1.13. Încetarea acumulării Dobânzii

Obligațiunile vor înceta să mai fie purtătoare de Dobândă de la Data Scadenței inclusiv, respectiv Data Răscumpărării inclusiv, dacă va fi cazul, cu excepția cazului în care Societatea refuză în mod nejustificat să efectueze răscumpărarea la data relevantă, caz în care Dobânda datorată va continua să se acumuleze la Valoarea Nominală Unitară a respectivelor Obligațiuni, la Rata Dobânzii, până la data la care sumele datorate în legătură cu Obligațiunile până la acel moment sunt primite de către sau în numele Deținătorului de Obligațiuni relevant în conformitate cu prevederile prezentului Prospect.

1.1.14. Mecanism de ajustare de tip step-up

În cazul apariției unui Eveniment Declanșator după expirarea Datei de Observare 2028 se va declanșa un mecanism de tip *step-up*, care presupune ajustarea Ratei Dobânzii cu Rata de Ajustare Pozitivă conform calculului evidențiat mai jos:

¹⁵ Data ex-cupon = Data de Înregistrare (Zi Lucrătoare) + 1 Zi Lucrătoare

$$\text{Rata Dobânzii Ajustată Pozitiv} = \text{Rata Dobânzii} + \text{Rata de Ajustare Pozitivă}$$

Rata de Ajustare Pozitivă înseamnă o marja de ajustare fixă de 0,30% per an.

Rata Dobânzii Ajustată Pozitiv se va aplica, dacă este cazul, doar pentru ultima Perioada de Dobândă care precedă, și se finalizează la, Data Scadenței, anume Perioada de Dobândă cuprinsă între 26 noiembrie 2028 și 26 noiembrie 2029.

În cazul în care intervine o răscumpărare anticipată, iar Data Răscumpărării este ulterioară datei Notificării Evenimentului Declanșator, dar anterioară Datei Scadenței, Rata Dobânzii Ajustată Pozitiv se va aplica pentru întreaga perioadă cuprinsă între Data de Plată a Dobânzii imediat anterioară Datei Răscumpărării și Data Răscumpărării, cu respectarea clauzei 1.1.10 privind calculul fracționat al Dobânzii.

Începând cu Ziua Lucrătoare imediat următoare Zilei Lucrătoare în care a fost diseminată public Notificarea Evenimentului Declanșator de către Societate, Obligațiunile se vor tranzacționa având aplicată Rata Dobânzii Ajustată Pozitiv. Pentru evitarea oricărui dubiu, până la aceasta data, Obligațiunile se vor tranzacționa având aplicată Rata Dobânzii astfel cum aceasta era stabilită conform Termenilor și Condițiilor din prezenta emisiune, aplicabilă anterior activării mecanismului de ajustare de tip *step-up*.

1.1.15. Ajustarea Indicatorilor Cheie de Performanță sau a Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate 2028

Prin subscrierea sau achiziționarea Obligațiunilor, fiecare investitor acceptă și este de acord să nu fie consultat în legătură cu recalcularea, ajustarea sau, după caz, modificarea nivelurilor de referință ai Indicatorilor Cheie de Performanță și/sau ai Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate 2028, intervenite între Data Emisiunii și Data de Observare 2028, ca urmare a:

- (a) Unei achiziții, unei fuziuni, a unei divizări sau a unei alte restructurări, ori un unui cumul al acestora, o consolidare sau altă formă de reorganizare cu efect similar, o cesiune sau o vânzare de active la nivelul grupului din care face parte Societatea;
- (b) oricărei modificări a legilor, reglementărilor, normelor, orientărilor și politicilor aplicabile referitoare la activitatea Societății;
- (c) oricărei modificări la metodologia de calcul al oricăror Indicatori Cheie de Performanță și/sau ai Obiectivelor de Performanță în Sustenabilitate pentru a reflecta schimbările în practicile sau standardele pieței relevante, care, individual sau în ansamblu, au un impact semnificativ asupra nivelului oricărui Indicator Cheie de Performanță și/sau Obiectiv de Performanță în Sustenabilitate 2028;
- (d) descoperirea oricărei erori semnificative în legătură cu orice Indicator Cheie de Performanță și/sau Obiectiv de Performanță în Sustenabilitate 2028.

Orice Indicator Cheie de Performanță și/sau Obiectiv de Performanță în Sustenabilitate 2028 poate fi astfel recalculat cu bună-credință de către Societate pentru a reflecta o astfel de modificare, cu condiția ca Consultantul Independent să fi confirmat că revizuirea propusă este compatibilă cu nivelul inițial de ambiție al Obiectivului (Obiectivelor) de Performanță în Sustenabilitate, luând în considerare oricare dintre evenimentele menționate mai sus.

Mecanismul de ajustare de tip *step-up* nu se va aplica și Rata Dobânzii nu va fi ajustată în condițiile în care are lor o astfel de recalculare, modificare sau ajustare și, în consecință, nu se mai regăsesc temeiurile pentru a se determina apariția unui Eveniment Declanșator.

1.1.16. Plăți

- (i) *Rambursarea Valorii Nominale Unitare*

Plata Valorii Nominale Unitare a Obligațiunilor se va efectua la Data Scadenței sau la Data Răscumpărării, dacă va fi cazul, conform prevederilor din prezenta secțiune.

(ii) Plata valorii Dobânzii

Valoarea Dobânzii se va plăti la fiecare Dată de Plată a Dobânzii, care va fi o Zi Lucrătoare pentru Plata Dobânzii, conform prevederilor din prezenta secțiune. Prima Dată de Plată a Dobânzii va fi 26 noiembrie 2025, iar ultima Dată de Plată a Dobânzii va fi Data Scadenței.

(iii) Efectuarea plăților

Plățile vor fi efectuate către persoanele înscrise în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni la Data de Înregistrare relevantă. Orice plată valabil efectuată către persoanele menționate în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni la Data de Înregistrare relevantă va constitui o descărcare efectivă de obligații a Societății cu privire la respectivele plăți. În consecință, orice persoană care achiziționează o Obligațiune între Data de Înregistrare relevantă sau, după caz, fără a fi deținător înregistrat de Obligațiuni în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni la Data de Înregistrare relevantă, și Data de Plata a Dobânzii corespunzătoare nu va avea dreptul de a primi o astfel de plată, chiar dacă persoana respectivă este înregistrată la Data de Plata a Dobânzii în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni, ținut de Depozitarul Central, ca deținător înregistrat al Obligațiunii.

Plata Valorii Nominale Unitare și/sau a Dobânzii aferente Obligațiunilor se va face în EUR, în contul Coordonatorului Unic/ Managerului/ Participantului al cărui client este Deținătorul de Obligațiuni la Data de Înregistrare, corespunzător deținerilor de Obligațiuni evidențiate la Data de Înregistrare în conturile deschise de Coordonatorul Unic/ Manager/ Participant, aceștia având obligația de a înregistra sumele aferente dobânzii datorate și/sau Valorii Nominale Unitare în contul Deținătorului de Obligațiuni din evidențele proprii.

Deținătorii de Obligațiuni trebuie să se asigure că Obligațiunile sunt înregistrate în conturile de instrumente financiare ale Coordonatorului Unic / Managerului/ Participanților deschise pe Platforma T2S în vederea efectuării plății sumelor aferente dobânzii datorate și/sau Valorii Nominale Unitare, după caz.

Societatea și Managerii nu au nicio obligație de plată către un Deținător de Obligațiuni în cazul în care, ca urmare a acțiunii/inacțiunii Deținătorului de Obligațiuni, Obligațiunile nu sunt înregistrate în conturile de instrumente financiare ale Managerilor/Participanților deschise pe Platforma T2S și nicio dobândă suplimentară nu va fi plătită ca urmare a oricărei întârzieri la plată determinată de netransmiterea de către Deținătorul de Obligațiuni a detaliilor de plată relevante.

Plata Valorii Nominale Unitare și a Dobânzii aferente Obligațiunilor va fi supusă, în toate cazurile, oricăror legi și regulamente fiscale sau de altă natură aplicabile la locul plății și se va efectua în conformitate cu prevederile din secțiunea „Impozitare” de mai jos.

Nicio plată a dobânzii și /sau a Valorii Nominale Unitare nu va fi efectuată în numerar, prin cec sau mandat poștal. Deținătorii de Obligațiuni nu au dreptul să pretindă Societății, Coordonatorului Unic și Managerului nicio penalitate pentru întârzierea plății. Orice comisioane percepute de băncile care asigură intermedierea cu privire la plățile efectuate în baza prezentului Prospect vor fi suportate de către Deținătorii de Obligațiuni.

În cazul în care o dată scadentă pentru plata Valorii Nominale Unitare și/sau a Dobânzii aferente oricărei Obligațiuni nu este o Zi Lucrătoare pentru Plata Dobânzii (astfel cum a fost definită), atunci Deținătorul de Obligațiuni relevant nu este îndreptățit la plata sumei datorate până în următoarea zi care este o Zi Lucrătoare pentru Plata Dobânzii, astfel cum a fost definită și nu are dreptul la nicio dobândă sau la alte sume în raport cu respectiva plată amânată.

Societatea va acționa ca Agent de Calcul în legătură cu orice sume datorate și plătibile în legătură cu Obligațiunile.

(iv) Impozitare

Toate plățile în legătură cu Obligațiunile, fie aferente Valorii Nominale Unitare ori Dobânzii, vor fi efectuate de către Societate sau în numele acesteia cu reținere la sursă sau deducere în scop fiscal, în măsura în care o astfel de reținere la sursă sau deducere este cerută de lege. Societatea nu va avea obligația de a suporta orice sume de bani reținute la sursă sau deduse în scop fiscal și va plăti Deținătorilor de Obligațiuni doar sumele nete ramase după realizarea acestor operațiuni.

Niciun Deținător de Obligațiuni nu va avea dreptul să pretindă de la Societate sau Manager nicio despăgubire sau sumă de bani în legătură cu orice consecințe fiscale pentru Deținătorii de Obligațiuni în mod individual, în limitele menționate mai sus.

1.2. Răscumpărarea Obligațiunilor

Obligațiunile vor putea fi răscumpărate de către Societate exclusiv în conformitate cu prevederile din prezenta secțiune, fie (i) la scadență, fie (ii) anticipat, urmare a survenirii unui Caz de Neexecutare ori a unei Schimbări a controlului asupra Societății, dacă Obligațiunile au fost declarate scadente și exigibile în conformitate cu prevederile din secțiunea „Cazuri de neexecutare” și/sau „Schimbarea controlului asupra Societății” de mai jos. Oricare și toate Obligațiunile astfel răscumpărate de către Societate vor fi anulate de îndată după data relevantă a răscumpărării.

Data la care Obligațiunile sunt răscumpărate în conformitate cu prevederile din prezenta secțiune, fie aceasta Data Scadenței sau Data Răscumpărării pentru un Caz de Neexecutare ori pentru Schimbarea controlului asupra Societății reprezintă în prezentul capitol Termenii și Condițiile Obligațiunilor „Data Răscumpărării”.

În cazul în care Obligațiunile nu au fost răscumpărate sau anulate anterior conform prevederilor din prezentul capitol „Termenii și condițiile Obligațiunilor”, Obligațiunile vor fi răscumpărate de către Societate la Valoare Nominală Unitară la Data Scadenței.

1.3. Cumpărarea Obligațiunilor de către Societate

Societatea poate în orice moment cumpăra Obligațiuni, împreună cu drepturile la dobândă aferente acestora, de pe piața pe care se tranzacționează Obligațiunile sau în orice alt mod permis de lege (inclusiv prin intermediul ofertelor de cumpărare) la orice preț, cu respectarea tuturor prevederilor legale aplicabile. Toate Obligațiunile cumpărate de Societate pot fi deținute, anulate sau revândute, la alegerea Societății, conform prevederilor legale aplicabile. Obligațiunile cumpărate și deținute de Societate nu îi vor conferi acesteia dreptul de a vota în cadrul Adunării Generale și nu vor fi luate în considerare la calculul cerințelor privind cvorumul și majoritatea în cadrul acestor Adunări Generale.

1.4. Angajamente financiare

Societatea se va asigura că, la data de 31 decembrie a fiecărui an, pe durata existenței Obligațiunilor emise și care nu au fost răscumpărate sau anulate:

- i. Rata de acoperire a Dobânzii este egală cu sau mai mare decât 4, și
- ii. Raportul Datoria Financiară Netă / EBITDA este egal cu sau mai mic decât 4.

Angajamentele financiare de mai sus vor fi testate și calculate anual, cu ocazia aprobării și prin raportare la situațiile financiare individuale, sau consolidate dacă va fi cazul, aferente exercițiului financiar încheiat la 31 decembrie al anului respectiv, începând cu aprobarea de către adunarea generală a acționarilor Societății a situațiilor financiare aferente anului financiar 2024.

Pentru scopul angajamentelor financiare din prezenta sub-secțiune, următorii termeni vor avea următoarele înțelesuri:

<i>Rata de acoperire a Dobânzii</i>	<i>Raportul dintre EBITDA, astfel cum a fost definită în capitolul „Informații importante privitoare la prezentul Prospect”, secțiunea „Prezentarea</i>
-------------------------------------	---

	informațiilor financiare și a altor informații”, sub-sectiunea „Indicatori nedefiniți Ordinul 2844/2016 sau de IFRS”, și cheltuielile totale cu dobânzile ale Societății incluse în situațiile financiare individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, ale Societății la data relevantă de referință.
Raportul Datorie Financiară Netă/ EBITDA	Raportul dintre Datoria Financiară Netă și EBITDA, astfel cum au fost definite în capitolul „Informații importante privitoare la prezentul Prospect”, secțiunea „Prezentarea informațiilor financiare și a altor informații”, sub-sectiunea „Indicatori nedefiniți Ordinul 2844/2016 sau de IFRS” ale Societății incluse în situațiile financiare individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, ale Societății la data relevantă de referință.

1.5. Angajamente de informare

Atât timp cât există Obligațiuni emise și care nu au fost răscumpărate sau anulate, Societatea va fi supusă unor obligații continue de transparență și nedivulgare, astfel cum sunt acestea prevăzute în Directiva privind Transparența, astfel cum a fost aceasta transpusă în legislația română prin Legea privind Emitenții și Operațiunile de Piață și prin Regulamentul nr. 5/2018, inclusiv, dar fără a se limita la, următoarele obligații:

- (i) publicarea unui raport anual, inclusiv a situațiilor financiare anuale individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, ale Societății, împreună cu raportul și o declarație a Consiliului de Administrație, precum și raportul auditorilor independenți, în termen de patru (4) luni de la încheierea fiecărui an financiar;
- (ii) publicarea unui raport semestrial, inclusiv a situațiilor financiare semestriale simplificate individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, ale Societății, împreună cu raportul și o declarație a Consiliului de Administrație, precum și raportul auditorilor independenți, în măsura în care situațiile financiare semestriale au fost auditate sau revizuite, în termen de trei (3) luni de la încheierea primelor șase luni ale fiecărui an financiar;
- (iii) publicarea unui raport anual de verificare prin care se va evalua gradul de îndeplinire a obiectivelor de performanță în sustenabilitate, ce va fi întocmit de un Consultant Independent în termen de maxim patru (4) luni de la finalul fiecărui an calendaristic. Pentru evitarea oricărui dubiu, neîndeplinirea de către Emitent a acestei obligații nu constituie un Eveniment Declanșator, cu excepția Raportul de Verificare 2028.

1.6. Cazuri de neexecutare

Următoarele evenimente constituie cazuri de neexecutare a obligațiilor Societății în legătură cu Obligațiunile (fiecare, un „Caz de Neexecutare”):

- (a) **Neplată:** Societatea nu efectuează o plată a Dobânzii sau a Valorii Nominale Unitare, după caz, aferente oricărei Obligațiuni în termen de cel mult șapte (7) Zile Lucrătoare de la data la care respectiva plată ar fi fost scadentă conform prevederilor din prezentul capitol *Termenii și Condițiile Obligațiunilor*;
- (b) **Încălcarea Angajamentelor Financiare:** Societatea își încalcă obligațiile prevăzute în secțiunea „Angajamente Financiare” din prezentul capitol „Termenii și Condițiile Obligațiunilor” (inclusiv în ceea ce privește obligațiile prevăzute în secțiunea „Angajamente de informare”, dar numai în ceea ce privește și limitat la acele Angajamente de informare specific și direct legate de obligațiile asumate în secțiunea „Angajamente Financiare”), iar o asemenea încălcare nu este remediată sau nu se renunță la invocarea Cazului de Neexecutare respectiv în termen de 30 de zile calendaristice de la data apariției respectivului Caz de Neexecutare de către persoanele relevante menționate în sub-sectiunea „Scadența Anticipată” de mai jos. Cu toate acestea, dacă după recalcularea realizată la finalul sau oricând în cursul perioadei de remediere de 30 de zile calendaristice, angajamentul financiar în cauză este respectat, se va considera că Societatea a îndeplinit respectivul angajament financiar la data calculării relevante ca și cum nu ar fi avut loc nicio neîndeplinire a angajamentului financiar relevant, iar

încălcarea se va considera remediată în conformitate cu prezentul paragraf;

- (c) **Încălcarea altor obligații:** Societatea își încalcă oricare altă obligație în legătură cu Obligațiunile asumată prin prezentul capitol Termenii și Condițiile Obligațiunilor iar o asemenea încălcare/neexecutare nu este remediată sau nu se renunță la consecințele ei de către persoanele relevante menționate în sub-sețiunea „Scadența Anticipată” de mai jos, în termen de 30 de zile calendaristice de la data primirii de către Societate a unei notificări scrise, din partea persoanei(elor) relevante menționate în sub-sețiunea „Scadența Anticipată” de mai jos, transmisă cu respectarea cerințelor de notificare descrise în prezentul Prospect;
- (d) **Accelerarea anticipată a obligațiilor:** orice Datorie Financiară a Societății în valoare totală mai mare de 10 milioane EUR sau echivalent (i) este declarată scadentă anticipat în urma unui caz de neîndeplinire a obligațiilor relevante și notificarea privind declararea scadenței anticipate nu este retrasă în termen de șapte (7) zile calendaristice de la declararea scadenței anticipate sau (ii) nu este achitată la data scadenței acesteia sau în orice perioadă de grație aplicabilă, dacă este cazul (cu excepția perioadelor de grație instituite pentru caz de reorganizare, fuziune, absorbție, dacă entitatea succesoare își asumă toate obligațiile Societății în legătură cu Obligațiunile);
- (e) **Acțiuni ale creditorilor:** (i) o instanță judecătorească sau arbitrală emite o hotărâre definitivă prin care instituie un sechestr, o poprire asiguratorie sau orice altă procedură similară în orice jurisdicție relevantă este instituită în temeiul unei hotărâri judecătorești definitive a instanțelor competente și asemenea procedură privește orice activ sau proprietate a Societății sau veniturile Societății pentru o valoare reprezentând cel puțin 25 milioane EUR sau echivalent și respectivele active, proprietăți ori venituri nu sunt eliberate în termen de 90 de zile calendaristice de la data instituirii respectivei proceduri; (ii) sunt încuviințate, și nu sunt suspendate în termen de 90 de zile calendaristice de la data încuviințării (fiind investite cu formulă executorie titlurile executorii aferente), proceduri de executare silită împotriva Societății, cu condiția ca suma totală de plată aferentă respectivei obligații să depășească 25 milioane EUR sau echivalent; (iii) o instanță judecătorească sau arbitrală emite o hotărâre definitivă prin care Societatea este obligată la plata unei sume reprezentând cel puțin 25 milioane EUR sau echivalent, iar respectiva plată nu este efectuată în termen de 90 de zile calendaristice de la data care intervine cel mai târziu dintre: (a) data comunicării respectivei hotărâri sau (b) orice altă dată scadentă ca urmare a aplicării oricărui termen de grație sau oricărei reeșalonări sau rescadențări aplicabile;
- (f) **Executarea unor garanții:** o ipotecă sau o altă garanție reală emisă de Societate, care privește active cu o valoare cumulată mai mare de 25 milioane EUR sau echivalent devine executorie și sunt demarate acțiuni în vederea executării acestora, inclusiv prin preluarea respectivelor active de către un custode, administrator, lichidator sau orice altă persoană cu atribuții similare;
- (g) **Expropriere:** activele Societății având o valoare cumulată mai mare de 25 milioane EUR sau echivalent sunt expropriate, naționalizate sau supuse unei rechiziții;
- (h) **Insolvență:** (i) Societatea este în stare de insolvență iminentă; (ii) se ia o hotărâre de către un organ societar al Societății prin care se decide să se inițieze sau se inițiază de către Societate orice proceduri judiciare sau extrajudiciare sau altfel de măsuri în legătură cu deschiderea procedurii insolvenței, a falimentului sau a reorganizării judiciare cu privire la Societate; (iii) inițierea procedurii de insolvență împotriva Societății, în baza hotărârii unei instanțe competente (cu excepția cazului în care respectiva procedură este vădit frivolă, șicanatoare sau reprezintă un abuz de proceduri judiciare); (iv) este numit un lichidator sau un administrator judiciar cu privire la Societate, în baza unei hotărâri irevocabile a unei instanțe competente; sau (v) Societatea este lichidată sau dizolvată sau este inițiată lichidarea voluntară de către Societate, altfel decât în scopul reorganizării, fuziunii sau absorbției și în cadrul unui proces în care entitatea succesoare își asumă toate obligațiile Societății în legătură cu Obligațiunile.

Pentru evitarea oricărui dubiu, neatingerea de către Societate a oricăruia dintre Obiectivele de Performanță în Sustenabilitate 2028 sau nerespectarea oricăroră dintre Angajamentele de Informare asumate de către Societate, prevăzute la clauza 1.5 (*Angajamente de informare*) de mai sus, nu constituie Cazuri de Neexecutare.

În cadrul prezentei secțiuni, termenul Datorie Financiară are următoarea semnificație:

Datorie Financiară

o datorie reprezentată de soldul cumulat al (i) creditelor și împrumuturilor purtătoare de dobânzi pe termen lung și pe termen scurt, (ii) datoriilor din leasing pe termen lung și pe termen scurt precum și (iii) al datoriilor aferente Obligațiunilor emise de Societate conform situațiilor financiare individuale sau consolidate, dacă va fi cazul, auditate pentru exercițiul financiar relevant.

1.7. Scadența Anticipată

În situația apariției oricărui Caz de Neexecutare, (i) Reprezentantul (astfel cum este definit mai jos în prezentul capitol) sau (ii) Adunarea Generală (astfel cum este definită mai jos în prezentul capitol) sau (iii) Deținătorii de Obligațiuni care reprezintă cel puțin 30% din valoarea în circulație a Valorii Nominale Totale a Obligațiunilor emise de Societate, și care nu au fost răscumpărate sau anulate, sunt îndreptățiți, în baza unei notificări transmise Societății, să declare Obligațiunile ca fiind exigibile și scadente la Valoarea Nominală Unitară, împreună cu dobânzile aferente acumulate până la data primirii respectivei notificări de către Societate, care la rândul lor vor deveni imediat exigibile și scadente. În acest caz, Societatea va proceda la răscumpărarea Obligațiunilor într-un termen ce nu va depăși cincisprezece (15) Zile Lucrătoare de la data primirii notificării, iar plata Obligațiunilor astfel răscumpărate împreună cu dobânda aferentă va fi făcută în conformitate cu secțiunea 1.1.16 „Plăți” din prezentul capitol.

1.8. Schimbarea Controlului asupra Societății

Pe toată durata până la Data Răscumpărării tuturor Obligațiunilor, în măsura în care intervine o Schimbare a Controlului asupra Societății, oricare dintre Deținătorii de Obligațiuni este îndreptățit, în baza unei notificări transmise Societății într-un termen ce va fi stabilit de Societate conform celor de mai jos, să ceară Societății să răscumpere Obligațiunile la Valoarea Nominală Unitară, împreună cu dobânzile aferente acumulate până la, dar excluzând, Data Răscumpărării de către Societate a respectivelor Obligațiuni.

Pentru scopul prezentului capitol „*Termenii și Condițiile Obligațiunilor*”, Schimbare a Controlului asupra Societății este reprezentată de situația în care domnii Dan-George Ștefan și Marius Ștefan încetează să mai dețină, direct ori indirect, prin una sau mai multe entități controlate de aceștia împreună (inclusiv prin entitatea Autonom International S.R.L., dar fără a se limita la aceasta), individual sau împreună:

- (i) cel puțin 50% plus o acțiune din capitalul social al Societății, în cazul în care structura acționariatului se schimbă ca parte a unui oferte publice inițiale de acțiuni sau de tip plasament privat;
- (ii) cel puțin 70% plus o acțiune din capitalul social al Societății în cazul în care structura acționariatului se schimbă ca parte a unei tranzacții de tip *merger and acquisition* (M&A).

Fără a aduce atingere prevederilor de mai sus, în măsura în care Controlul asupra Societății este exercitat de domnii Dan-George Ștefan și Marius Ștefan prin intermediul unei entități controlate de aceștia care deține cel puțin 50% plus o acțiune, respectiv cel puțin 70% plus o acțiune din capitalul social al Societății, va fi considerată Schimbare a Controlului asupra Societății situația în care domnii Dan-George Ștefan și Marius Ștefan dețin, împreună, mai puțin de 50% plus o acțiune/ parte socială, respectiv mai puțin de 70% plus o acțiune/ parte socială din capitalul social al acestei entități, având în vedere ipotezele de mai sus, dar aplicabile acestei entități.

Cât mai curând posibil de la momentul la care Societatea ia la cunoștință despre o Schimbare a Controlului asupra Societății, dar nu mai târziu de treizeci (30) de Zile Lucrătoare de la acest moment, Societatea va notifica Deținătorii de Obligațiuni, în conformitate cu sub-sețiunea *Notificări* din prezenta secțiune (*Termenii și Condițiile Obligațiunilor*), menționând faptul că (i) a avut loc o Schimbare a Controlului asupra Societății, (ii) indicând natura și circumstanțele în care o astfel de Schimbare a Controlului asupra Societății a intervenit; (iii) indicând procedura de transfer pentru scopul răscumpărării Obligațiunilor și (iv) perioada (care nu va fi mai scurtă de treizeci (30) de zile calendaristice) în care Deținătorii de Obligațiuni pot solicita răscumpărarea Obligațiunilor în conformitate cu această secțiune („**Perioada de Opțiune**”).

În acest caz, Societatea va proceda la răscumpărarea Obligațiunilor într-un termen ce nu va depăși cincisprezece (15) Zile Lucrătoare de la data expirării Perioadei de Opțiune, iar plata Valorii Nominale Unitare a Obligațiunilor astfel răscumpărate împreună cu dobânda aferentă va fi făcută în conformitate cu secțiunea „*Plăți*” din prezentul capitol.

Pentru evitarea oricărui dubiu, Schimbarea Controlului asupra Societății nu reprezintă un Caz de Neexecutare.

1.9. Adunarea Generală a Deținătorilor de Obligațiuni

1.9.1. Informații generale

Deținătorii de Obligațiuni emise de Societate se pot întruni în cadrul Adunărilor Generale în scopul de a delibera cu privire la interesele lor.

Organizarea și atribuțiile Adunării Generale sunt guvernate de dispozițiile Legii Societăților, ale Legii privind Emitenții și Operațiunile de Piață și ale Regulamentului nr. 5/2018. Orice modificare a prevederilor legale ale actelor normative menționate poate avea drept efect modificări ale regulilor privind Adunările Generale.

1.9.2. Convocarea Adunării Generale

Adunarea Generală poate fi convocată (i) la cererea unuia sau a mai multor Deținători de Obligațiuni emise reprezentând cel puțin o pătrime din Valoarea Nominală Totală a Obligațiunilor și care nu au fost răscumpărate sau anulate sau (ii) după numirea reprezentanților Deținătorilor de Obligațiuni („**Reprezentanții**”), la cererea Reprezentanților.

Convocatorul Adunării Generale va fi (i) publicat în Monitorul Oficial și într-un ziar de largă circulație din Piatra-Neamț sau (ii) transmis prin scrisoare recomandată Deținătorilor de Obligațiuni relevanți, la adresele care figurează în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni și, în fiecare caz, va fi publicat pe website-ul Societății, la adresa <https://www.autonom.ro/> și pe website-ul BVB, la adresa www.bvb.ro. Convocatorul Adunării Generale va fi publicat cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de data ținerii Adunării Generale și va indica data de referință, locația și data ținerii Adunării Generale și ordinea de zi. Convocatorul Adunării Generale poate include și locația și data ținerii celei de-a doua Adunări Generale pentru cazul în care prima Adunare Generală astfel convocată nu poate fi întrunită în mod valabil.

Unul sau mai mulți Deținători de Obligațiuni reprezentând, individual sau împreună, cel puțin 5% din Valoarea Nominală Totală a Obligațiunilor emise și care nu au fost răscumpărate sau anulate au dreptul de a adăuga puncte noi pe ordinea de zi a Adunării Generale, în termen de 15 zile calendaristice de la publicarea convocatorului în modalitățile prevăzute în paragraful anterior. Ordinea de zi revizuită va fi publicată în conformitate cu prevederile legale privitoare la convocarea Adunării Generale, cu cel puțin 10 zile calendaristice anterior datei ținerii Adunării Generale.

Deținătorii de Obligațiuni vor putea fi reprezentați prin mandatar, alții decât administratorii, directorii, respectiv membrii directoratului ori ai consiliului de supraveghere, cenzorii sau funcționarii Societății. Procurile vor fi depuse la sediul Societății în original cu cel puțin 48 de ore înainte de Adunarea Generală relevantă sau în orice alt termen prevăzut de actul constitutiv al Societății la momentul relevant. Omisiunea depunerii acestor procuri în original și în termenul menționat va avea drept consecință pierderea dreptului de vot al Deținătorului de Obligațiuni relevant în respectiva Adunare Generală.



Hotărârile Adunării Generale se adoptă prin vot deschis. Orice cheltuieli rezonabile ocazionate de convocarea și desfășurarea Adunării Generale sunt în sarcina Societății.



1.9.3. Reprezentanții și atribuțiile acestora

Adunarea Generală a Deținătorilor de Obligațiuni emise poate numi un reprezentant al Deținătorilor de Obligațiuni și unul sau mai mulți Reprezentați supleanți. Reprezentanții nu pot fi implicați în conducerea Societății, dar pot asista la adunările generale ale Societății. Funcția de Reprezentant poate fi oferită oricărei persoane, indiferent de naționalitatea acesteia. În caz de incompatibilitate, demisie sau revocare a Reprezentantului, va fi ales în cadrul Adunării Generale un reprezentant înlocuitor, cu excepția cazului în care un Reprezentant supleant își va asuma rolul de Reprezentant.

Orice parte interesată va avea dreptul de a obține oricând informații privind numele și adresa Reprezentantului ori Reprezentanților Supleanți la sediul social al Societății.

Reprezentantul sau, după caz, Reprezentanții (i) vor avea dreptul de a reprezenta Deținătorii de Obligațiuni în a cărei Adunare Generală au fost numiți în raporturile cu Societatea și în fața instanțelor de judecată și (ii) vor putea fi însărcinați de către Adunarea Generală cu efectuarea acțiunilor de supraveghere și protejarea intereselor comune ale Deținătorilor de Obligațiuni în a cărei Adunare Generală au fost numiți.

1.9.4. Atribuțiile Adunării Generale

Adunarea Generală are puterea de a delibera cu privire la aspectele pe care legea sau prezentul Prospect le prevăd ca fiind în sarcina sa.

1.9.5. Hotărârile Adunării Generale

Hotărârile Adunării Generale pot fi adoptate în mod valabil (i) în prezența Deținătorilor de Obligațiuni reprezentând cel puțin două treimi din Valoarea Nominală Totală a Obligațiunilor și care nu au fost răscumpărate sau anulate și (ii) cu o majoritate care reprezintă cel puțin patru cincimi din Valoarea Nominală Totală a Obligațiunilor emise și care nu au fost răscumpărate sau anulate reprezentate în cadrul Adunării Generale relevante, cu excepția cazului în care legea prevede altfel.

Dreptul fiecărui Deținător de Obligațiuni de a participa la o Adunare Generală va fi evidențiat prin înscrierea respectivului Deținător de Obligațiuni în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni la data de referință menționată în convocatorul Adunării Generale relevante.

Hotărârile Adunării Generale sunt obligatorii pentru toți Deținătorii de Obligațiuni emise, inclusiv pentru acei Deținători de Obligațiuni care nu au participat la Adunarea Generală relevantă sau au votat contra în cadrul respectivei adunări.

În termen de cel mult 3 (trei) zile calendaristice de la adoptare, hotărârile Adunării Generale vor fi aduse la cunoștința Societății. Drept consecință, Societatea va respecta toate obligațiile de raportare care îi revin în temeiul prevederilor din legislația aplicabilă în legătură cu asemenea hotărâri.

Hotărârile Adunării Generale pot fi atacate în justiție, în termenul, cu efectele și cu respectarea condițiilor prevăzute de lege, de către acei Deținători de Obligațiuni care fie nu au luat parte la Adunarea Generală relevantă, fie au luat parte la Adunarea Generală relevantă, au votat contra hotărârii adoptate de Adunarea Generală și au cerut să se insereze acest aspect în procesul-verbal al ședinței.

1.9.6. Informarea Deținătorilor de Obligațiuni

La convocarea Adunării Generale, fiecare Deținător de Obligațiuni sau reprezentant al acestuia va avea dreptul de a consulta sau de a face o copie a textului hotărârilor care vor fi propuse, precum și, dacă este cazul, a rapoartelor care vor fi prezentate în cadrul Adunării Generale, documente care vor fi depuse spre consultare la sediul social al Societății și, dacă este cazul, în orice alt loc menționat în acest sens în convocator.

1.10. Emisiuni suplimentare

Societatea poate emite, la orice intervale de timp, obligațiuni sau alte titluri de datorie suplimentare cu termeni și condiții identice, similare sau diferite de Termenii și Condițiile Obligațiunilor, fără a fi necesară în acest sens o Adunare Generală a Deținătorilor de Obligațiuni sau exprimarea în orice mod a consimțământului Deținătorilor de Obligațiuni. Orice asemenea obligațiuni sau titluri de datorie vor putea fi vândute prin orice mijloace și la orice preț pe care Societatea, în mod discreționar, le consideră de cuviință.

1.11. Modificarea Termenilor și Condițiilor Obligațiunilor

Acești Termeni și Condiții ale Obligațiunilor pot fi modificate fără consimțământul prealabil al Deținătorilor de Obligațiuni, însă numai în măsura în care (i) o asemenea modificare nu afectează interesele Deținătorilor de Obligațiuni și (ii) este necesară pentru corectarea oricărei erori evidente. Orice asemenea modificare va fi adusă la cunoștința Deținătorilor de Obligațiuni prin publicarea unei notificări pe website-ul Societății, la adresa <https://www.autonom.ro/> și pe website-ul BVB, la adresa www.bvb.ro.

1.12. Interesele persoanelor fizice și juridice implicate în Emisiune

Coordonatorul Unic și Managerii și/sau afiliații acestuia au furnizat și pot furniza în viitor servicii financiare, de investiții, de marketing sau orice alte tipuri de servicii Societății sau filialelor sale, acționarilor sau administratorilor acestora, servicii în schimbul cărora au primit sau vor primi o remunerație, fără ca această situație să fie de natură a genera conflicte de interese cu privire la Emisiune. Nu există interese (inclusiv conflicte de interese) care ar putea influența semnificativ admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor emise pe piața reglementată administrată de BVB.

1.13. Prescripția extinctivă

Orice drept la acțiune împotriva Societății având ca obiect plata Valorii Nominale Unitare a Obligațiunilor sau plata dobânzilor la care Deținătorii de Obligațiuni sunt îndreptățiți în legătură cu Obligațiunile se prescrie în termen de 3 (trei) ani de la data la care a devenit scadentă obligația de plată relevantă a Societății.

1.14. Notificări

1.14.1. Notificări către Deținătorii de Obligațiuni

Cu excepția oricărui convocator al unei Adunări Generale și a cazului în care orice act normativ aplicabil sau prezentul capitol impun publicarea prin alte mijloace, orice notificare adresată Deținătorilor de Obligațiuni va fi transmisă în mod valabil (i) prin trimiterea unei scrisori recomandate fiecărui Deținător de Obligațiuni relevant, la adresa care figurează în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni sau (ii) prin publicarea unei notificări pe website-ul Societății, la adresa <https://www.autonom.ro/> și pe website-ul BVB, la adresa www.bvb.ro. Orice notificare se va considera transmisă la prima dată dintre (i) data publicării (sau, după caz, a primei publicări) și (ii) data la care scrisorile recomandate au fost expediate de către Societate tuturor Deținătorilor de Obligațiuni la adresele care figurează la momentul respectiv în Registrul Deținătorilor de Obligațiuni.

1.14.2. Notificări către Societate

Toate notificările către Societate vor fi considerate valabile dacă vor fi trimise în scris și depuse la registratura Societății sau transmise prin scrisoare recomandată la următoarea adresă: str. Fermelor nr.4, loc. Piatra Neamț, jud. Neamț, România sau la orice alta adresă notificată de Emitent Deținătorilor de Obligațiuni, conform secțiunii „Notificări către Deținătorii de Obligațiuni” de mai sus, în cazul în care Societatea își schimbă sediul. Orice asemenea notificare va fi considerată transmisă la data primirii scrisorii recomandate de către Societate.

1.15. Declarația Societății

Societatea declară fiecărui Deținător de Obligațiuni că oricare și toate informațiile cuprinse în prezentul capitol *Termenii și Condițiile Obligațiunilor* sunt corecte și complete.

1.16. Ratingul Obligațiunilor

Nu a fost făcută nicio solicitare privind obținerea unui rating al Obligațiunilor.



REGIMUL FISCAL

Legislația fiscală a statului membru din care provine investitorul, precum și legislația fiscală din România ar putea avea un impact asupra veniturilor obținute din Obligațiuni. Astfel, potențialii investitori și vânzători ai Obligațiunilor trebuie să ia cunoștință de faptul că este posibil să li se nască obligația de a plăti taxe sau impozite în temeiul legilor și al practicilor fiscale din jurisdicțiile în care Obligațiunile vor fi transferate sau din alte jurisdicții relevante, inclusiv România. Fiecare potențial investitor ar trebui să consulte propriul consultant fiscal din fiecare stat în parte în legătură cu implicațiile fiscale rezultate din achiziționarea, deținerea sau vânzarea de Obligațiuni. Numai un asemenea consultant poate realiza o analiză completă și corectă a situației specifice a potențialului investiției.



MOTIVELE EMISIUNII ȘI MODUL DE UTILIZARE A FONDURILOR OBTINUTE DIN EMISIUNE

Fondurile nete obținute din Emisiune, estimate la suma de maximum 30.000.000 EUR, vor fi utilizate de Societate, în principiu, în scopuri generale de finanțare a activității și a proiectelor acesteia (inclusiv în ceea ce privește proiectele de achiziții viitoare de societăți/ portofolii, dacă va fi cazul).

ASISTENȚA JURIDICĂ

Asistența cu privire la aspectele juridice din legislația română în legătură cu admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor a fost acordată de către Radu Tărăcilă Pădurari Retevoescu SCA.



AUDITORI INDEPENDENȚI

Ernst & Young Assurance Services S.R.L., o societate de audit independentă, a auditat Situațiile Financiare Individuale ale Societății pentru exercițiile financiare încheiate la data de 31 decembrie 2023 respectiv 31 decembrie 2022 și a emis rapoarte de audit fără rezerve în legătură cu aceste situații financiare, așa cum este menționat în rapoartele emise de aceasta.

Ernst & Young Assurance Services S.R.L., o societate de audit independentă, a revizuit dar nu a auditat Situațiile Financiare Individuale Interimare Simplificate ale Societății la data de 30 iunie 2024 și a emis un raport de revizuire fără rezerve în legătură cu aceste situații financiare individuale interimare simplificate, așa cum este menționat raportul emis de aceasta.

În cadrul raportului de revizuire asupra Situațiilor Financiare Individuale Interimare Simplificate aferent perioadei de 6 luni încheiată la data de 30 iunie 2024, a fost inclus paragraful "*Alte aspecte*" cu privire la faptul ca informațiile comparative privind performanța financiară interimară și fluxurile de trezorerie interimare pentru perioada de șase luni încheiată la 30 iunie 2023 nu sunt revizuite sau auditate.

Ernst & Young Assurance Services S.R.L., cu sediul social în Bd. Ion Mihalache 15-17, sector 1, Bucharest Tower Center Building, etaj 22, București, România, este înregistrată la Registrul Comerțului cu nr. J40/10259/1992, având cod unic de înregistrare 11909783, și este membră a Camerei Auditorilor Financieri din România, fiind înregistrată în Registrul Public al Auditorilor Financieri.

INFORMAȚII GENERALE

Listare și Tranzacționare

Se intenționează admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe piața reglementată administrată de BVB la data sau în jurul Datei Listării, respectiv până la finalul lunii decembrie a anului 2024 sau, în orice caz, nu mai târziu de 60 de zile calendaristice de la data închiderii Plasamentului Privat. BVB a emis un acord de principiu pentru admiterea la tranzacționare a Obligațiunilor.

Aprobări

Societatea a aprobat Prospectul prin hotărârea Consiliului de Administrație din data de 22 noiembrie 2024.

Societatea a aprobat admiterea Obligațiunilor la tranzacționare pe piața reglementată administrată de BVB prin hotărârea Adunării Generale a Acționarilor din data de 1 octombrie 2024 și hotărârea Adunării Generale a Acționarilor din data de 25 octombrie 2024.

Declarație privind absența schimbărilor semnificative ale poziției financiare a Societății

Nu au existat deteriorări semnificative ale perspectivelor Societății de la data de 30 iunie 2024 (care marchează finalul perioadei pentru care au fost publicate Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024). Nu au existat modificări semnificative ale performanțelor financiare ale Societății de la data de 31 decembrie 2023 (care marchează ultimul exercițiu financiar pentru care au fost publicate Situațiile Financiare 31 Decembrie 2023) și până la data prezentului Prospect.

Societatea nu are cunoștință de vreo tendință, incertitudine, cerință, angajament sau eveniment care să prezinte o probabilitate rezonabilă de a afecta semnificativ perspectivele sale, cel puțin pentru exercițiul financiar în curs.

Documente disponibile pentru consultare

Copiile următoarelor documente vor fi disponibile pentru consultare, cu titlu gratuit, în cursul programului obișnuit de lucru, în orice zi lucrătoare, la sediul social al Societății și pe website-ul Societății <https://www.autonom.ro/>, de la data publicării acestui Prospect și până la Data Listării:

- Prospectul;
- Actul Constitutiv al Societății; și
- Situațiile Financiare.

Sediul social al Societății se află pe strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județ Neamț, România.

Informații care nu se aplică Prospectului conform Anexei 6 și Anexei 14 la Regulamentul Delegat 980/2019

Următoarele secțiuni din Anexele 6 și 14 la Regulamentul Delegat 980/2019 pe baza cărora a fost întocmit acest Prospect nu se aplică Societății și/sau Obligațiunilor:

- Anexa 6: 1.3, 2.2, 4.1.5, 4.1.7, 5.2, 6.2, 7.2, Secțiunea 8, 10.2, 11.1.2, 11.1.4, 11.1.5, 11.1.6, 11.3.1.a, 11.3.2, 11.4., 13.1;
- Anexa 14: 1.3, 4.16, Secțiunea 5, 6.2, 6.3, Secțiunea 7.

DEFINIȚII ȘI GLOSAR SELECTIV DE TERMENI



DEFINIȚII

Următoarele definiții se aplică în întregul document, cu excepția cazului în care contextul presupune acordarea unui alt înțeles:

<i>Actul Constitutiv</i>	Actul constitutiv al Societății, în vigoare la data Prospectului
<i>Admiterea la Tranzacționare</i>	Admiterea Obligațiunilor emise de Societate la tranzacționare pe Bursa de Valori București
<i>AGA</i>	Adunarea generală a acționarilor Societății
<i>Agentul de Structurare a Obligațiunilor corelate cu obiective de sustenabilitate</i>	BRD – Groupe Société Générale S.A.
<i>ASF</i>	Autoritatea de Supraveghere Financiară din România
<i>BNR</i>	Banca Națională a României
<i>BVB sau Bursa de Valori București</i>	Bursa de Valori București S.A., operatorul pieței reglementate, având sediul social în Șoseaua Nicolae Titulescu nr. 4-8, et. 1, Aripa de Est, sector 1, Clădirea America House, cod poștal 011141, București, România
<i>Consiliu de Administrație</i>	Consiliul de Administrație al Societății, indiferent de alcătuirea acestuia de-a lungul timpului
<i>Data Listării</i>	Prima zi de tranzacționare a Obligațiunilor la BVB, nu mai târziu de 60 de zile de la data închiderii Plasamentului Privat
<i>Directiva privind Piețele de Instrumente Financiare</i>	Directiva 2014/65/UE privind piețele de instrumente financiare, care modifică Directiva 2002/92/CE și Directiva 2011/61/UE
<i>Directiva privind Raportarea privind Durabilitatea de către Întreprinderi</i>	Directiva 2022/2464 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi
<i>Legea privind Emitenții și Operațiunile de Piață</i>	Legea nr. 24/2017 privind emitenții de instrumente financiare și operațiuni de piață
<i>Coordonator Unic</i>	BRD – Groupe Société Générale S.A.
<i>Obligațiunile</i>	Până la 30.000 obligațiuni emise de Societate
<i>Prospectul</i>	Acest prospect
<i>Regulamentul Delegat 980/2019</i>	Regulamentul Delegat (UE) 2019/980 de completare a Regulamentului privind Prospectul

<i>Regulamentul nr. 5/2018</i>	Regulamentul nr. 5/2018 privind emitenții de instrumente financiare și operațiuni de piață emis de ASF
<i>Regulamentul privind Prospectul</i>	Regulamentul (UE) 2017/1129 privind prospectul
<i>Situațiile Financiare</i>	Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024, Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023, Situațiile Financiare 31 decembrie 2022 și Situațiile Financiare 31 decembrie 2023
<i>Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2024</i>	Situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, simplificate revizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară (IFRS) adoptate de Uniunea Europeană, respectând prevederile Standardului Internațional de Contabilitate 34 Raportări financiare interimare (IAS 34)
<i>Situațiile Financiare Interimare 30 iunie 2023</i>	Situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, nerevizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2023, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare
<i>Situațiile Financiare 31 decembrie 2022</i>	Situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2022, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare
<i>Situațiile Financiare 31 decembrie 2023</i>	Situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2023, întocmite în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea reglementarilor contabile în conformitate cu standardele internaționale de raportare financiară, cu modificările și completările ulterioare
<i>Societatea sau Emitentul</i>	Autonom Services S.A., o societate pe acțiuni constituită și funcționând în conformitate cu legislația din România, având sediul social în strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județ Neamț, România, înregistrată la Registrul Comerțului cu numărul J27/280/2006 și având codul unic de înregistrare 18433260



INFORMAȚII INCLUSE PRIN TRIMITERE

Informațiile incluse în următoarele documente publicate anterior pe site-ul web al Societății vor fi considerate a fi incluse în prezentul Prospect prin trimitere și fac parte din Prospect:

- (a) Raportul administratorilor aferent semestrului I al anului 2024, precum și situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, simplificate revizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2024 și raportul de revizuire al auditorilor, care poate fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2024/09/Autonom-Services-Raportul-Administratorilor-SI-2024.pdf>;
- (b) Situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2023, care pot fi accesate la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2024/04/Autonom-Services-Situatii-Financiare-individuale-31.12.2023-2.pdf>;
- (c) Raportul auditorului independent asupra situațiilor financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2023, care poate fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2024/04/Autonom-Services-Raportul-Auditorului-independent-RO-1.pdf>;
- (d) Raportul administratorilor aferent anului 2023, care poate fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2024/04/Autonom-Services-Raportul-Administratorilor-31.12.2023-1.pdf>;
- (e) Situațiile financiare interimare, individuale, neauditate, simplificate revizuite ale Societății pentru perioada de 6 luni încheiată la 30 iunie 2023, care pot fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2023/08/Autonom-Services-SA-Situatii-Financiare-Semestrul-I-2023-30.08.2023.pdf>;
- (f) Situațiile financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2022, care pot fi accesate la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2023/04/Autonom-Services-Situatii-Financiare-Individuale-2022.pdf>;
- (g) Raportul auditorului independent asupra situațiilor financiare individuale auditate ale Societății pentru anul încheiat la 31 decembrie 2022, care poate fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2023/04/Autonom-Services-Raportul-auditorului-independent-2022.pdf>;
- (h) Raportul administratorilor aferent anului 2022, care poate fi accesat la: <https://www.autonom.ro/investitori/wp-content/uploads/2023/04/Autonom-Services-Raportul-administratorilor-2022.pdf>.

Nicio informație care este inclusă prin trimitere în informațiile sus-menționate incluse prin trimitere în prezentul Prospect nu va face parte din prezentul Prospect.

Orice informație inclusă în prezentul Prospect este actuală numai la data documentului care o conține, iar includerea prin trimitere a acestor informații nu va crea nicio implicație că nu a intervenit nicio modificare de la acea dată referitor la aspectele legate de Societate sau că informațiile conținute în documentele sus-menționate sunt actuale în orice moment ulterior datelor documentelor.

SOCIETATEA

Autonom Services S.A.

Strada Fermelor, nr. 4, municipiul Piatra-Neamț, județ Neamț, România

COORDONATORUL UNIC

BRD – Groupe Société Générale S.A.

BRD Tower, Blvd. Ion Mihalache nr. 1-7, Sector 1, cod poștal 011171, București, România

MANAGERUL

BT Capital Partners S.A.

Str. Constantin Brancusi nr. 74-76, cod postal 400347, Cluj-Napoca, Cluj, Romania



AGENTUL- DE STRUCTURARE A OBLIGAȚIUNILOR CORELATE CU OBIECTIVE DE SUSTENABILITATE

BRD – Groupe Société Générale S.A.

BRD Tower, Blvd. Ion Mihalache nr. 1-7, Sector 1, cod poștal 011171, București, România

CONSULTANT JURIDIC

Radu Tărăcilă Pădurari Retevoescu SCA

Charles de Gaulle Plaza, etajul 5, piața Charles de Gaulle nr.15, sectorul 1, cod poștal 011857 București, România

AUDITORI INDEPENDENȚI

Ernst & Young Assurance Services S.R.L.

Bucharest Tower Center Building, Bd. Ion Mihalache 15-17, sector 1, etaj 21, București, România



AUTONOM SERVICES S.A.

Societatea

Mirabela - Angela IRIMIA

Reprezentant legal