



enterair

Sprawozdanie zarządu z działalności

Grupa Kapitałowa Enter Air S.A.
za okres od 01.01.2020 do 31.12.2020

SPIS TREŚCI

1	OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE	5
2	OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH, WSKAZANIE CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ O NIETYPOWYM CHARAKTERZE ORAZ OMÓWIENIE PERSPEKTYW ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI W NAJBLIŻSZYM ROKU OBROTOWYM	7
2.1	OCENA DZIAŁALNOŚCI GRUPY.....	7
2.1.1	Przychody ze sprzedaży.....	7
2.1.2	Koszty według rodzaju.....	9
2.1.3	Pozostałe przychody i koszty operacyjne oraz odpisy na szacowane.....	9
2.1.4	Przychody i koszty finansowe	10
2.2	CHARAKTERYSTYKA STRUKTURY AKTYWÓW I PASYWÓW SKONSOLIDOWANEGO BILANSU	10
2.2.1	Aktywa.....	11
2.2.2	Pasywa.....	12
2.3	WAŻNIEJSZE ZDARZENIA MAJĄCE ZNACZĄCY WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W ROKU OBROTOWYM LUB KTÓRYCH WPŁYW JEST MOŻLIWY W NASTĘPNYCH LATACH	13
3	CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROZEŃ	14
3.1	PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI	15
3.2	RYZYKA ZWIĄZANE Z DZIAŁALNOŚCIĄ GRUPY I Z OTOCZENIEM RYNKOWYM.....	15
3.2.1	Ryzyko związane z realizacją strategii	15
3.2.2	Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną	16
3.2.3	Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi.....	16
3.2.4	Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi.....	16
3.2.5	Ryzyko związane z konkurencją	17
3.2.6	Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi	17
3.2.7	Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa	18
3.2.8	Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy.....	18
3.2.9	Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań	18
3.2.10	Ryzyko wahań kursu walutowego.....	18
3.2.11	Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy	19
3.2.12	Ryzyko związane z ochroną środowiska	19
3.3	OTOCZENIE RYNKOWE.....	19
3.3.1	Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce	19
3.3.2	Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych	19
3.3.3	Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce.....	20
3.3.4	Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce.....	20
3.3.5	Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego	20
3.4	LOTNICZE PRZEWOZY CZARTEROWE W POLSCE.....	20
3.4.1	Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych	20
3.4.2	Konkurenci Grupy.....	21
3.5	POLSKI RYNEK USŁUG TURYSTYCZNYCH JAKO GŁÓWNY CZYNNIK DETERMINUJĄCY SYTUACJĘ NA RYNKU PRZEWOZÓW CZARTEROWYCH	21
4	OŚWIADCZENIE O STOSOWANIU ŁADU KORPORACYJNEGO	21

4.1	OPIS GŁÓWNYCH CECH STOSOWANYCH W PRZEDSIĘBIORSTWIE SPÓŁKI SYSTEMÓW KONTROLI WEWNĘTRZNEJ I ZARZĄDZANIA RYZYKIEM W ODNIESIENIU DO PROCESU SPORZĄDZANIA SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH I SKONSOLIDOWANYCH SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH	21
4.2	ZBIÓR ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO, KTÓREMU PODLEGA GRUPA.....	22
4.3	WSKAZANIE AKCJONARIUSZY POSIADAJĄCYCH BEZPOŚREDNIO LUB POŚREDNIO ZNAczne PAKIETY AKCJI WRAZ ZE WSKAZANIEM LICZBY POSIADANYCH PRZEZ TE PODMIOTY AKCJI, ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W KAPITAŁE ZAKŁADOWYM, LICZBY GŁOSÓW Z NICH WYNIKAJĄCYCH I ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W OGÓLNEJ LICZBIE GŁOSÓW NA WALNYM ZGROMADZENIU	24
4.4	WSKAZANIE POSIADACZY WSZELKICH PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH, KTÓRE DAJĄ SPECJALNE UPRAWNIENIA KONTROLNE, WRAZ Z OPISEM TYCH UPRAWNIENI	24
4.5	WSKAZANIE WSZELKICH OGRANICZEŃ ODNOŚNIE DO WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU, TAKICH JAK OGRANICZENIE WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU PRZEZ POSIADACZY OKREŚLONEJ CZĘŚCI LUB LICZBY GŁOSÓW, OGRANICZENIA CZASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU LUB ZAPISY, ZGODNIE Z KTÓRYMI, PRZY WSPÓŁPRACY SPÓŁKI, PRAWA KAPITAŁOWE ZWIĄZANE Z PAPIERAMI WARTOŚCIOWYMI SĄ ODDZIELONE OD POSIADANIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH	25
4.6	WSKAZANIE WSZELKICH OGRANICZEŃ DOTYCZĄCYCH PRZENOSZENIA PRAWA WŁASNOŚCI PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH SPÓŁKI	25
4.7	OPIS ZASAD DOTYCZĄCYCH POWOŁYWANIA I ODWOŁYWANIA OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH ORAZ ICH UPRAWNIENI, W SZCZEGÓLNOŚCI PRAWO DO PODJĘCIA DECYZJI O EMISJI LUB WYKUPIE AKCJI	25
4.8	OPIS ZASAD ZMIANY STATUTU LUB UMOWY SPÓŁKI	25
4.9	SPOSÓB DZIAŁANIA WALNEGO ZGROMADZENIA I JEGO ZASADNICZE UPRAWNIENIA ORAZ OPIS PRAW AKCJONARIUSZY I SPOSOBU ICH WYKONYWANIA, W SZCZEGÓLNOŚCI ZASADY WYNIKAJĄCE Z REGULAMINU WALNEGO ZGROMADZENIA, JEŻELI TAKI REGULAMIN ZOSTAŁ UCHWALONY, O ILE INFORMACJE W TYM ZAKRESIE NIE WYNIKAJĄ WPROST Z PRZEPISÓW PRAWA.....	26
4.10	SKŁAD OSOBOWY I ZMIANY, KTÓRE W NIM ZASZYŁY W CIĄGU OSTATNIEGO ROKU OBROTOWEGO ORAZ OPIS DZIAŁANIA ORGANÓW ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH LUB ADMINISTRUJĄCYCH SPÓŁKI ORAZ ICH KOMITETÓW.....	27
4.10.1	Zarząd Spółki.....	27
4.10.2	Rada Nadzorcza	27
4.10.3	Komitet Audytu.....	27
4.11	OPIS POLITYKI RÓŻNORODNOŚCI STOSOWANEJ DO ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH, ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH EMITENTA W ODNIESIENIU DO ASPEKTÓW TAKICH JAK NA PRZYKŁAD WIEK, PŁEĆ LUB WYKSZTAŁCENIE I DOŚWIADCZENIE ZAWODOWE, CELÓW TEJ POLITYKI RÓŻNORODNOŚCI, SPOSOBU JEJ REALIZACJI ORAZ SKUTKÓW W DANYM OKRESIE SPRAWOZDAWCZYM	29
5	WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ	29
6	INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNAczĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA.....	30
7	INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA.....	30
8	INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKCJACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE	30
9	INFORMACJE O ZACIĄGNIĘTYCH I WYPOWIEDZIANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM UMOWACH DOTYCZĄCYCH KREDYTÓW I POŻYCZEK.....	31
9.1	UMOWY Z mBank S.A.	31
9.2	UMOWY Z BNP PARIBAS BANK POLSKA S.A. (POPRZEDNIO RAIFFEISEN BANK POLSKA S.A.).....	31
9.3	UMOWY Z ING BANK ŚLĄSKI POLSKA S.A.....	31
10	INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH	32
11	INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANÝCH W DANYM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM	33
12	OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANYM ROKU OBROTOWYM	33
13	WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI	33
14	OBJAŚNIENIE RÓŻNIC POMIĘDZY WYNIKAMI FINANSOWYMI, A WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYMI PROGNOZAMI WYNIKÓW ZA DANY ROK	33
15	OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI.....	34

11.1	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM KAPITAŁOWYM	34
11.2	KATEGORIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH	35
11.3	RYZYKO RYNKOWE	35
11.3.1	Ryzyko zmiany kursów walut	35
11.3.2	Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut	35
11.3.3	Ryzyko stóp procentowych	36
11.3.4	Wrażliwość na wahania stóp procentowych	36
11.4	POZOSTAŁE RODZAJE RYZYKA CENOWEGO	36
11.5	RYZYKO KREDYTOWE	36
11.6	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM PŁYNNOŚCI	37
16	OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH	37
17	OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE	37
18	ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM EMITENTA I JEGO GRUPĄ KAPITAŁOWĄ	37
19	WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI	38
20	WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ	38
21	INFORMACJE O WSZELKICH ZOBOWIĄZANIACH WYNIKAJĄCYCH ZE ŚWIADCZEŃ DLA BYŁYCH OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH ALBO BYŁYCH CZŁONKÓW ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH	38
22	AKCJE EMITENTA I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH	39
23	INFORMACJE O UMOWACH MOGĄCYCH W PRZYSZŁOŚCI SPOWODOWAĆ ZMIANY W STRUKTURZE KAPITAŁU AKCYJNEGO	39
24	INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH	40
25	INFORMACJE O FIRMIE AUDYTORSKIEJ	40

1 OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

Enter Air S. A. ("Spółka") została utworzona zgodnie ze statutem Spółki w formie aktu notarialnego z dnia 07.11.2012 roku jako Laruna Investments S.A i została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000441533.

W dniu 22 grudnia 2014 nazwa Spółki został zmieniona na Enter Air S.A.

Dnia 22 grudnia 2014 roku Spółka objęła 100% udziałów w Enter Air Sp. z o.o. Objęcie udziałów nastąpiło w trybie art. 430, 431 § 1 i 2 pkt 1, art. 432 oraz 433 § 2 KSH, tj. w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii B pokrytą wkładem niepieniężnym w postaci 100% udziałów w kapitale zakładowym Enter Air Sp. z o.o. oraz znaku towarowego Enter Air. Kapitał zakładowy Enter Air S.A. został podwyższony o kwotę 10.443.750 zł tj. do kwoty 10.543.750 zł. Cena nominalna 1 akcji wyniosła 1 zł, a emisyjna 4 zł. Akcje zostały objęte przez dotychczasowych akcjonariuszy Spółki. W związku z tym od dnia przeprowadzenia transakcji Spółka objęła kontrolę nad Enter Air sp. z o.o. i tym samym stała się jednostką dominującą w stosunku do Enter Air sp. z o.o. i jej jednostek zależnych.

Siedziba Spółki mieści się w Warszawie przy ul. Komitetu Obrony Robotników 74.

Od 15 stycznia 2016 roku Spółka jest notowana na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych.

Skład Zarządu Spółki:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| – Grzegorz Wojciech Polaniecki | od 17.12.2014 |
| – Mariusz Olechno | od 17.12.2014 |
| – Marcin Andrzej Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Andrzej Przemysław Kobielski | od 17.12.2014 |

Skład Rady Nadzorczej:

- | | |
|----------------------------|---------------|
| – Ewa Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Piotr Przedwojewski | od 17.12.2014 |
| – Joanna Braulińska-Wójcik | od 13.05.2015 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Patrycja Koźbiał | od 10.06.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |

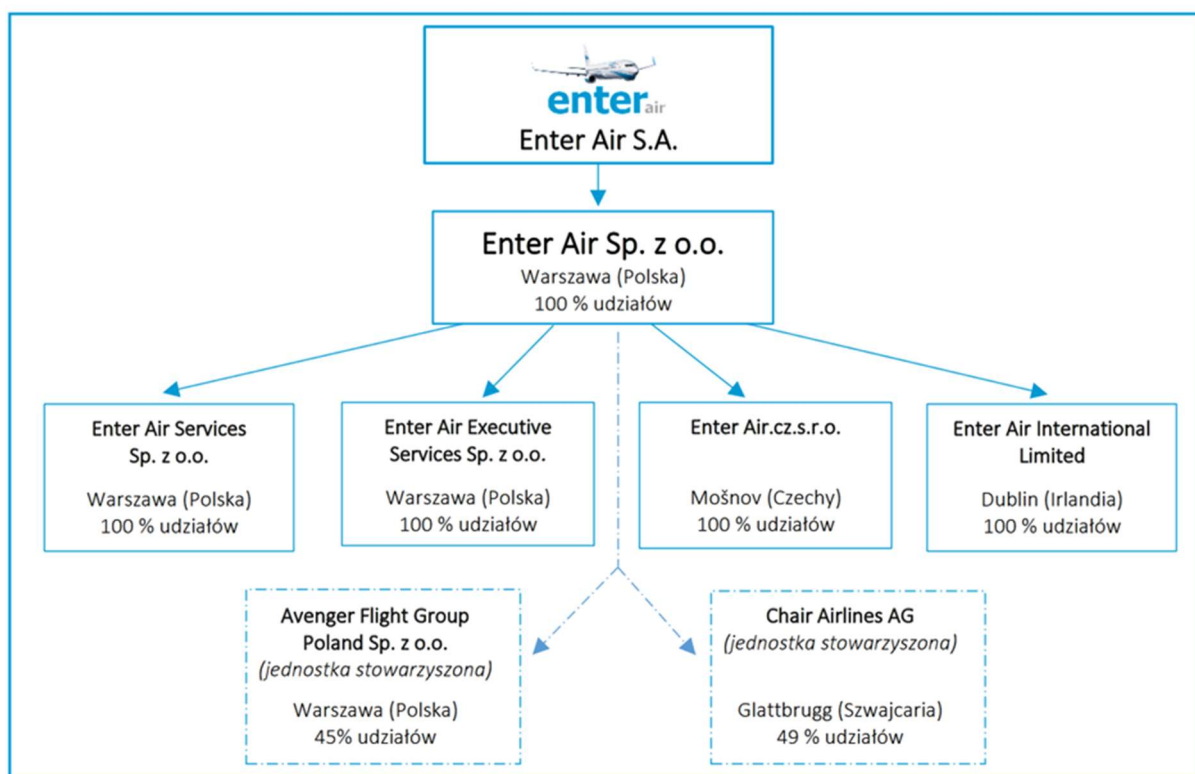
Na dzień publikacji niniejszego raportu skład Zarządu oraz Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

Informacje o Grupie Kapitałowej

Na kolejnej stronie przedstawiono graficzną strukturę Grupy Kapitałowej emitenta z uwzględnieniem posiadanych udziałów. Skonsolidowane sprawozdanie finansowe obejmuje jednostkę dominującą i wszystkie podmioty zależne.

Zgodnie ze statutem Spółki dominującej przedmiotem działalności Spółki jest między innymi:

- pozostałe doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania;
- pozostała finansowa działalność usługowa, gdzie indziej niesklasyfikowana, z wyłączeniem ubezpieczeń i funduszy emerytalnych.



Przedmiotem działalności Enter Air sp. z o.o. jest obsługa rynku krajowego i rynków zagranicznych w zakresie usług międzynarodowego czarteru lotniczego.

Spółki zależne: Enter Air Services Sp. z o.o. i Enter Air Executive Services Sp. z o.o. prowadzą działalność wspierającą na rzecz Enter Air sp. z o.o. w poszczególnych segmentach działalności:

- Spółka Enter Air Services Sp. z o.o. prowadzi działalność wspierającą w zakresie obsługi sprzedaży pokładowej na pokładach samolotów Enter Air sp. z o.o. oraz zatrudniania członków personelu kokpitowego i pokładowego wykonującego operacje lotnicze dla ww. przewoźnika. Począwszy od 3 kwartału 2017 spółka prowadzi także działalność wspierającą w zakresie obsługi technicznej floty Enter Air – przeglądów i napraw bieżących. Od kwietnia 2018 roku spółka obsługuje technicznie flotę Enter Air zgodnie z uzyskanym certyfikatem Part-145. W związku z nakładami na rozwój działalności obsługi technicznej samolotów dokonano podwyższenia kapitału w kwocie 7.000 tys. PLN.
- Spółka Enter Air Executive Services Sp. z o.o. wspiera Spółkę nadrzędną w zakresie przewozu załóg i dowozu części zamiennych do samolotów oraz mechaników w przypadku problemów technicznych poza głównymi bazami, posiadanym przez nią samolotem dyspozycyjnym.

Spółki EnterAir.cz.s.r.o. i Enter Air International Limited nie prowadzą obecnie działalności operacyjnej.

W raportowanym okresie sprawozdawczym nie nastąpiły żadne zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej emitenta. W Grupie nie dokonano połączenia jednostek, przejęcia ani też sprzedaży jednostek Grupy Kapitałowej, nie dokonywano również podziału, restrukturyzacji i zaniechania działalności.

Chair Airlines AG jest jednostką stowarzyszoną. Spółka ta jest spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym.

Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. jest jednostką stowarzyszoną. Przedmiotem działalności spółki jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR.

2 OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH, WSKAZANIE CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ O NIETYPOWYM CHARAKTERZE ORAZ OMÓWIENIE PERSPEKTYW ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI W NAJBLIŻSZYM ROKU OBROTOWYM

Wybrane dane finansowe zaprezentowane poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w sprawozdaniu finansowym Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia 2020 do 31 grudnia 2020 wraz z danymi porównywalnymi za poprzedzający rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy należy czytać łącznie ze skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za rok 2020.

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. generowane są głównie z tytułu świadczenia usług przewozów lotniczych na rynku czarterowym. Przychody z tego tytułu stanowiły w 2020 roku 96 % wszystkich przychodów uzyskanych przez Grupę. Pozostałą część przychodów stanowią zyski z tytułu sprzedaży towarów.

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	17.180	54.785
Przychody ze sprzedaży usług	453.340	1.559.872
	470.520	1.614.657

Przychody netto ze sprzedaży w 2020 roku wyniosły łącznie 470.520 tys. zł, co oznacza spadek o 71 % (1.144.137 tys. zł) w porównaniu z kwotą 1.614.657 tys. zł za rok 2019.

Spadek przychodów ze sprzedaży wynika głównie z uziemienia floty przez pandemię koronawirusa na świecie. W 2020 roku przewoźnik wykonał o 70 % mniej operacji w porównaniu do roku ubiegłego. Sytuacja ma charakter przejściowy i mimo zaskoczenia wywołanego nieprzygotowaniem większości krajów do walki z chorobą, Grupa zdołała szybko zaadoptować się do sytuacji kryzysowej dopasowując koszty stałe do wielkości programu handlowego.

Usługi świadczone przez Grupę są jednorodne, dlatego też Grupa nie klasyfikuje ich według poszczególnych grup.

Informacje geograficzne

Enter Air jest przewoźnikiem mającym znaczny udział w przewozach czarterowych zarówno na rynku krajowym, jak też zagranicznym. Dzięki temu Grupa dywersyfikuje źródła przychodów, ograniczając jednocześnie ryzyko utraty dochodu w wyniku spadku popytu w jednym kraju. Tym samym Grupa rozróżnia przychody ze sprzedaży usług wg podziału klientów na krajowych i zagranicznych.

Zgodnie z tym podziałem przychody dzielą się następująco:

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Krajowi	313.678	1161.392
Zagraniczni	139.662	398.480
	453.340	1.559.872

Powyższe przychody stanowią przychody od odbiorców zewnętrznych. W trakcie roku obrotowego nie miały miejsca żadne transakcje sprzedaży między segmentami (podobnie jak w latach poprzednich).

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregoś z obszarów geograficznych. Zdecydowana większość aktywów Grupy mogą być swobodnie przemieszczane i generować przychody w dowolnie wybranym miejscu na świecie.

Informacje o wiodących klientach

Głównymi odbiorcami usług Grupy są touroperatorzy oraz konsolidatorzy / brokerzy, będący pośrednikiem pomiędzy Grupą, a touroperatorami, konsolidujący zapotrzebowanie biur podróży na miejsca w samolocie. Grupa współpracuje głównie z polskimi klientami, ale w portfelu odbiorców znajdują się również podmioty m.in. z Czech, Izraela czy Szwecji. Podkreślić należy, że Enter Air współpracuje jedynie z wybranymi biurami podróży / konsolidatorami o stabilnej sytuacji finansowej, co pozwala zabezpieczyć się Grupie przed nieoczekiwaną utratą jednego z kontrahentów.

Poniżej zaprezentowano podział przychodów ze sprzedaży w roku 2020 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2020 roku przekroczył 5%:

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Touroperator 1	163.268	515.300
Touroperator 2	57.821	282.194
Touroperator 3	35.088	183.893
Touroperator 4	38.310	150.412
Touroperator 5	34.871	104.049
Touroperator 6	27.523	96.910
Pozostali	96.459	227.114
	453.340	1.559.872

Żaden z wyżej wymienionych odbiorców nie ma powiązań kapitałowych z Emitentem.

2.1.2 Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Amortyzacja	174.436	173.193
Zużycie materiałów i energii	144.488	517.921
Usługi obce	243.972	643.166
Podatki i opłaty	1.056	2.002
Wynagrodzenia	24.493	35.379
Świadczenia na rzecz pracownika	2.413	4.021
Ubezpieczenia społeczne	4.794	5.949
Wyjazdy służbowe	-	4.751
Pozostałe koszty	17.677	8.443
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	13.828	45.770
Różnice kursowe	(4.214)	(.501)
	622.943	1.440.094
Koszty sprzedaży	496	.993
Koszty ogólnego zarządu	27.505	36.559
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	13.828	45.770
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	581.114	1.356.772
	622.943	1.440.094

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług za wyjątkiem amortyzacji samolotów Boeing 737-MAX w kwocie 1.872 tys. zł, których amortyzacja w 2020 roku (czyli w okresie ich tymczasowego wyłączenia z eksploatacji) została ujęta w kosztach zarządu. W 2020 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 622.943 tys. zł, co stanowiło spadek o 57% w stosunku do 2019 roku.

Spadek ten podyktowany był wykonaniem mniejszej ilości operacji lotniczych. Spadek ilości wykonanych operacji wiąże się z koniecznością zakupu mniejszej ilości materiałów i usług niezbędnych do ich wykonania. W strukturze kosztów rodzajowych najwyższy spadek wartości został odnotowany w pozycji dotyczącej zużycia materiałów i energii – w 2020 roku na zakup materiałów przeznaczono 144.488 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były wyższe o 373.433 tys. zł. Koszt zakupu usług obcych w analizowanym okresie to 243.972 tys. zł i jest on niższy o 399.199 tys. zł w porównaniu z 643.166 tys. zł tych kosztów w 2019 roku.

W 2020 roku odnotowano stratę brutto na sprzedaży w wysokości 124.422 tys. zł podczas gdy w 2019 roku, odnotowano zysk, który wyniósł 212.115 tys. zł. Na niższy wynik na sprzedaży brutto miała wpływ pandemia koronawirusa i zakaz lotów w 2 kwartale 2020 r.

2.1.3 Pozostałe przychody i koszty operacyjne oraz odpisy na szacowane

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Odpis aktualizujący środki trwale	15.729	-
Należności spisane	895	1 294
Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych		5 023
Pozostałe koszty	10	879
	16.634	7.196
Odpis na szacowane straty kredytowe	600	(715)
	600	(715)

W roku 2020 pozostałe przychody operacyjne były znacznie wyższe niż w 2019 roku. W roku 2019 wyniosły one 19.132 tys. zł podczas gdy rok wcześniej 458 tys. zł. Wzrost wynika między innymi z otrzymanej dotacji z WUP w ramach zmniejszenia skutków Covid-19.

Pozostałe koszty operacyjne w 2020 roku wyniosły łącznie 16.634 tys. zł i w porównaniu do roku ubiegłego wzrosły o 9.438 tys. zł, co jest związane głównie z faktem iż w 2020 roku utworzono odpis aktualizujący wartość dwóch samolotów w kwocie 15.729 tys. zł.

Strata na działalności operacyjnej za 2020 rok wyniosła 150.525 tys. zł. Na poniesioną stratę miał przede wszystkim kryzys w branży lotnictwa spowodowany przez pandemię koronawirusa.

2.1.4 Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Dane przekształcone	
	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych	42	221
Odsetki od pożyczek udzielonych	107	593
Różnice kursowe	17 611	-
Pozostałe przychody finansowe		783
	17.760	1597

Koszty finansowe:	Dane przekształcone	
	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000'PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN
Koszty odsetek od:		
<i>Kredytów bankowych</i>	2.905	1 490
<i>Leasingów</i>	45.255	57.949
<i>Inne</i>	2.445	3 114
Różnice kursowe		8.003
Prowizje od kredytów	1.750	1 318
Pozostałe koszty finansowe	3.791	4.257
	56.146	76.131
Ogółem koszty finansowe netto	(38.386)	(74.534)

Przychody finansowe w 2020 roku wyniosły 17.611 tys. zł i były o 16.163 tys. zł wyższe niż w roku poprzednim, w którym wyniosły 1 597 tys. zł. Główne czynniki wzrostu w tej pozycji to wynik na różnicach kursowych.

Koszty finansowe w 2020 roku osiągnęły poziom 56.146 tys. zł i były wyraźnie niższe niż w 2019 roku, w którym wyniosły 76.131 tys. zł. Spadek kosztów finansowych był spowodowany przede wszystkim zmniejszeniem kosztów odsetek od leasingów w związku z podpisanymi aneksami.

Strata netto w roku 2020 wyniosła 154.116 tys. zł.

2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 31 grudnia 2020 roku.

	Stan na dzień 31.12.2020 000' PLN	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	1.456.105	1389.182
Wartości niematerialne i prawne	350	994
Inwestycje	42.234	21 756
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-	.0
Należności pozostałe	71.015	105.705
Razem Aktywa trwałe	1.574.596	1517.637
Aktywa obrotowe		
Zapasy	3.954	6.029
Inne aktywa finansowe	-	15.388
Należności handlowe oraz pozostałe	41.050	95.619
Bieżące aktywa podatkowe	3 330	.788
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	78.795	88.465
Rozliczenia międzyokresowe	9.170	5.495
Razem Aktywa obrotowe	136.299	211.784
Aktywa razem	1.710.895	1.729.421

W roku 2020 suma aktywów Grupy wyniosła 1.710.895 tys. zł (spadek o 1% wobec stanu na koniec 2019 roku).

Do głównych składników aktywów Grupy należą środki trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu (24 samoloty), a także środki pieniężne i należności. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze aktywów Grupy na koniec 2020 roku wynosił 85%, podczas gdy na koniec 2019 roku udział ten wynosił 80%. Wzrost wartości pozycji rzeczowych aktywów trwałych wynika z podpisania szeregu aneksów do umów leasingowych w związku z odroczeniem płatności za leasing oraz wydłużenia okresu trwania umów.

Do głównych składników aktywów obrotowych należały:

- Środki pieniężne w kwocie 78 795 tys. zł
- Krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe, które w stosunku do roku ubiegłego spadły o 54 569 tys. zł (ponad 57%) i na koniec 2020 roku osiągnęły poziom 41.050 tys. zł. Na wartość pozycji składają się w przeważającej części należności handlowe.

Wartość aktywów obrotowych w 2020 roku spadła w stosunku do danych z roku ubiegłego, głównie w związku z mniejszymi należnościami, co jest konsekwencją trwającej pandemii koronawirusa.

2.2.2 Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 31 grudnia 2020 roku.

	Stan na dzień 31.12.2020 000' PLN	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Kapitał własny		
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Kapitał zapasowy	399.805	331.320
Rozliczenie połączenia	(38.655)	(38.655)
Zyski zatrzymane	(18.412)	(34.681)
Wynik okresu	(154.116)	84.755
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	(1)	(1)
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	206.165	360.282
Udziały niekontrolujące	-	-
Razem kapitały własne	206.165	360.282
Zobowiązanie długoterminowe		
Pożyczki i kredyty bankowe	.0	1.007
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-	29.199
Rezerwy długoterminowe	-	1.865
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	940.435	873.677
Rozliczenia międzyokresowe	34.740	47.603
Razem Zobowiązanie długoterminowe	.975.175	953.351
Zobowiązania krótkoterminowe		
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	110.978	121.998
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	2.965	4.205
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	280.664	199.283
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	101.154	31.166
Rezerwy krótkoterminowe	2.032	.960
Rozliczenia międzyokresowe	13.292	13.912
Zobowiązania do wykonania świadczenia	18.470	44.264
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	529.555	415.788
Pasywa razem	1.710.895	1.729.421

Struktura źródeł finansowania Grupy w stosunku do poprzedniego okresu uległa istotnej zmianie w porównaniu do ubiegłego roku ze względu na poniesioną w 2020 stratę netto. Udział kapitałów własnych ogółem w sumie pasywów na koniec 2020 roku wyniósł 12% natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 88% sumy bilansowej.

W trakcie 2020 roku wartość kapitałów własnych spadła o 154.116 tys. zł (43%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec grudnia 2020 roku kapitały własne Grupy wynosiły 206.165 tys. zł, wobec 360.282 tys. zł na dzień 31 grudnia 2019. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 21% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym w wyniku przeniesienia zysków Spółek z roku 2019.

W strukturze zobowiązań zaobserwowano wzrost zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu, które w 2020 roku wynosiły 940.435 tys. zł. Ich wartość zwiększyła się o 66.758 tys. zł, tj. o 8% w porównaniu do roku ubiegłego, w którym wynosiły 873.677 tys. zł. Wzrost zobowiązań długoterminowych wynika z modyfikacji umów leasingowych.

Wzrost zobowiązań krótkoterminowych spowodowany był przede wszystkim:

- rosnącymi zobowiązaniami leasingowymi –przebieganie z długoterminowych– wzrost o 81.381 tys. zł
- wzrostem krótkoterminowych kredytów i pożyczek (kredyt w rachunku bieżącym) o kwotę 70.807 tys. zł, do kwoty 101.154 tys. zł;

2.3 Ważniejsze zdarzenia mające znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta w roku obrotowym lub których wpływ jest możliwy w następnych latach

Pandemia COVID-19 miała bardzo negatywny wpływ na branżę lotniczą i branżę turystyczną, w tym biura podróży, głównych klientów Grupy, ze względu na ograniczanie się w przemieszczaniu pomiędzy krajami, lokalne wymogi dot. kwarantanny dla osób przybywających a przede wszystkim na niestabilne uwarunkowania regulacyjne. W najtrudniejszym okresie praktycznie normą było ogłaszanie zmian wymogów i ograniczeń na dzień przed ich wejściem w życie. Biorąc pod uwagę konieczność planowania wyjazdu z wyprzedzeniem przez biura podróży i przez ich klientów oznaczało to brak możliwości organizacji wyjazdów turystycznych pomimo dużego zainteresowania odbiorców. Ponadto wyzwaniem był i pozostaje brak spójności pomiędzy wymaganiami w poszczególnych krajach UE i nie tylko. Wielom wskazuje jednak, że działania podejmowane obecnie w kierunku ujednoczenia zasad przyniosą oczekiwane skutki oraz, że powodzeniem zakończą się starania o wdrożenie paszportów szczepionkowych.

Do 2019 roku włącznie, Grupa odnotowywała z roku na rok stabilny trend wzrostowy. Kryzys związany z COVID-19 spowodował że w 2020 r. w stosunku do 2019 r. ilość operacji lotniczych była na poziomie 32% a wielkość przychodów stanowiła 29% wartości z 2019 r. Miało to negatywny wpływ na generowane przez Grupę przepływy i możliwość spłaty zobowiązań.

W 2020 roku Grupa poniosła stratę netto w wysokości 154 milionów zł, przepływy z działalności operacyjnej wynosiły 73 mln zł, a łączne przepływy pieniężne wyniosły minus 12 mln zł.

Według stanu na 31 grudnia 2020 r. zobowiązania krótkoterminowe (529 mln zł) przewyższały wartość aktywów obrotowych (150 mln zł) o kwotę 379 mln zł.

Działania podjęte przez Zarząd Grupy w 2020 roku w celu zabezpieczenia kontynuacji jej działania pomimo ograniczonych możliwości prowadzenia działalności przewozowej objęły:

- o Zabezpieczenie posiadanych linii kredytowych gwarancjami BGK,
- o Renegocjacja zasad spłaty leasingów w wyniku czego obciążenia gotówkowe w 2020 roku zostały zmniejszone o 59 mln zł (15,7 mln \$),
- o Odroczenie płatności zaliczek na kolejne dostawy samolotów B737MAX,
- o Ograniczenie wynagrodzeń administracji oraz personelu naziemnego,
- o Prawie całkowite uzależnienie wynagrodzeń załóg lotniczych od ilości wylatanych godzin,
- o Wystąpienie z wnioskiem do PFR o uzyskanie pożyczki płynnościowej.

W dniu 09.02.2021 roku została zawarta umowa pomiędzy Enter Air sp. z o.o., a Polskim Funduszem Rozwoju S.A. Umowa dotyczy udzielenia Spółce pożyczki płynnościowej w kwocie 287 mln zł w ramach programu rządowego Tarcza Finansowa Polskiego Funduszu Rozwoju dla Dużych Firm ("Umowa"). Uzyskane środki służą poprawie bieżącej płynności Spółki. Umowa zawiera standardowe postanowienia stosowane przy umowach podobnej wielkości, w tym w zakresie zabezpieczeń m.in. na majątku Spółki. Środki zostały udostępnione spółce w całości i podlegają spłacie przez okres 4 lat (30 mln w roku 2021, 60 mln w roku 2022).

Spółka Enter Air Sp. z o.o. rozpoczęła także proces konwersji części pozyskanej pożyczki na oferowane przez PFR finansowanie preferencyjne, podlegające częściowemu umorzeniu.

Grupa jest od początku działalności rentowna, dzięki czemu może liczyć na wsparcie banków i innych instytucji finansowych. Szereg banków, z którymi Grupa współpracuje zaoferowało pozyskanie dodatkowych linii kredytowych ze wsparciem BGK (Gwarancja z Funduszu Gwarancji Płynnościowych udzielona przez BGK związana z pakietem pomocy dla Spółek dotkniętych skutkami pandemii). Według stanu na dzień podpisania niniejszego sprawozdania, Grupa poza dodatnimi saldami bankowymi w łącznej kwocie 78 mln zł, ma w dyspozycji równowartość 52 mln zł dostępnych, niewykorzystanych środków w ramach limitów w rachunkach bankowych. Grupa posiada linie kredytowe, które służą jako kredyty odnawialne, obrotowe, ale nie korzysta z nich do pokrywania strat. Dzięki zamianie dużej części kosztów stałych na zmienne, Grupa na bieżąco reguluje wszystkie swoje zobowiązania i nie generuje strat w zasobach gotówkowych.

Płatności leasingowe w okresie kwiecień-czerwiec 2020 zostały odroczone i rozłożone na przyszłe lata w taki sposób by nie być nadmiernym jednorazowym obciążeniem. Płatności na rzecz leasingodawców w 2021 i 2022

roku wyniosą odpowiednio 184 mln (49 mln\$) zł i 156 mln zł (41 mln\$). Jednak jak pokazuje praktyka 2020 roku, jeśli zachodzi taka potrzeba to leasingodawcy są otwarci na zmiany harmonogramów, tak, aby były one dopasowane do bieżącej sytuacji. Od lipca 2020 Grupa wynegocjowała z firmami leasingowymi płacenie stawek godzinowych dla leasingów, dopasowując tym samym wysokość kosztów do wysokości wpływów. Taki układ powoduje, że Grupa nie utrzymuje płynność finansową.

Zasoby finansowe zostały ostatnio powiększone w 2020 roku także przez zwrot nadpłaconych przedpłat do firmy Boeing. Ze względu na niepewność kiedy nastąpi uwolnienie rynku lotniczego od ograniczeń wynikających z walką z pandemią, Grupa dokonała przesunięcia planowanych dostaw samolotów B737MAX odpowiednio na styczeń 2023 r., kwiecień 2024 r., styczeń 2025 r., kwiecień 2025 r., styczeń 2026 r. oraz kwiecień 2026 r. Jednocześnie podjęto decyzje, że przyszłe dostawy będą finansowane leasingiem, a zatem wykupu samolotów od producenta dokona przyszły leasingodawca. Przesunięcie dostaw wygenerowało nadpłatę w rozliczeniach z Boeingiem, dzięki czemu uzyskano dodatkowe środki finansowe jako zabezpieczenie płynności.

Grupa analizując kwestię ciągłości działania przyjęła ostrożne założenie powolnej odbudowy ruchu lotów czarterowych. Przewozy średnio dla całego 2021 r. przyjęto na poziomie 50% skali zrealizowanej w roku 2019 r. przy czym przyjęto stopniowy wzrost od ok 30% skali zrealizowanej w roku 2019 r. w pierwszym półroczu 2021 do 65% w drugim półroczu. W 2022 r. założono dalszy powrót do skali operacji na poziomie 75% z roku 2019. W kolejnych latach (2023-2025) założono stopniowy wzrost wykonywanych operacji lotniczych na poziomie odpowiednio 82%, 90% oraz 100% w odniesieniu do operacji wykonanych w 2019 roku. Ze względu na przyjęcie 2019 roku jako punktu odniesienia, przeprowadzone testy uwzględniały sezonowość polskiego rynku turystycznego.

O ostrożności założeń do ww. testów świadczy fakt, że wartości przyjęte na II kwartał 2021 roku są istotnie niższe od wartości zamówień od biur podróży. Należy bowiem pamiętać, że chociaż ryzyko powrotu do zaostrzonych restrykcji epidemicznych maleje, to nadal istnieje. Z tego względu w przeciwieństwie do okresu sprzed marca 2020 r., stosując partnerskie podejście do relacji biznesowych z biurami podróży, Grupa nie będzie egzekwowała wynagrodzenia za rejsy, które nie mogły się odbyć z powodu ograniczeń regulacyjnych. Regulacje prawne są jedynym ryzykiem ponieważ aspekty czysto rynkowe wskazują na duży niezaspokojony popyt. Jeśli wystąpią warunki pozwalające na swobodne zaspokojenie tego popytu to możliwe jest też, że poziom zamówień istotnie wzrośnie w stosunku do obecnego ich poziomu. Warto dodać, że wykonanie za I kwartał 2021 roku wyniosło 128% zakładanych przychodów.

Niepewność regulacyjna sprawia, że nie jest możliwe budowanie wspólnie z biurami podróży długoterminowych konkretnych programów przewozowych. Kluczem do powodzenia jest obecnie elastyczne i dynamiczne dostosowywanie się do powstających możliwości.

Enter Air jest znaczącym graczem na rynku polskim (obsługa ponad 40% rynku) oraz europejskim. Nie jest spodziewane całkowite załamanie się rynku turystycznego, touroperatorzy z którymi współpracuje Enter Air mają stabilną sytuację finansową i odpowiednie zasoby gotówki.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2020 roku Grupa Enter Air zajmowała na rynku polskim nadal pozycję lidera przewozów czarterowych.

Głównym czynnikiem zewnętrznym wpływającym na rozwój Grupy jest stabilny, duży rynek przewozów czarterowych w Europie, który Grupa zdobywa dzięki nowoczesnemu, nisko-kosztowemu oraz wysoce efektywnemu modelowi biznesowemu, dającemu przewagę konkurencyjną w stosunku do innych linii lotniczych. Jedną z podstaw sukcesu Grupy jest umiejętne zarządzanie i niwelowanie ryzyk występujących w branży.

Kryzys w lotnictwie spowodowany pandemią COVID-19, pomimo wszystkich problemów z jakimi się wiązał, jednocześnie stwarza dla Grupy kilka korzystnych okoliczności.

Model biznesowy Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. od samego początku zakładał rozwój w okresach kryzysowych przez elastyczność skali działalności. Elastyczność ta pozwala na przetrwaniu okresów dekonunktury przez

skurczenie skali i szybkie zajęcie obszarów rynku zwolnionych przez zlikwidowanych lub osłabionych konkurentów gdy ograniczenia zaczynają znikać.

Warto też zwrócić uwagę, że o ile ruch biznesowy prawdopodobnie bezpowrotnie uległ redukcji z powodu skutecznego wdrożenia zdalnych form spotkań to ruch turystyczny, będący obszarem działania Spółki, w żaden sposób takim formom substytucji poddać się nie może. Co więcej wśród populacji krajów objętych epidemicznymi ograniczeniami przemieszczenia się, potrzeba wypoczynku z dala od betonu wielkich miast jest wielka jak nigdy dotąd.

A zatem czynniki czysto rynkowe stwarzają Grupie wręcz idealne warunki dynamicznego rozwoju. Pozostaje mieć nadzieję, że restrykcje epidemiczne już wkrótce przestaną stać na drodze tego rozwoju.

W styczniu 2020 roku Enter Air Sp. z o.o. nabyła od Avenger Flight Group, LLC 45% udziałów w kapitale zakładowym Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. Kontrolę kapitałową i operacyjną nad Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. sprawuje Avenger Flight Group Europe Corp, posiadająca pozostałe 55% udziałów, a Enter Air zakwalifikował ją jako jednostkę stowarzyszoną. Przedmiotem działalności spółki jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR..

3.1 Perspektywy rozwoju działalności

Emitent jest spółką rosnącą w sektorze przewozów turystycznych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który rośnie stabilnie od kilku lat. Jednak głównym kierunkiem rozwoju dla Grupy jest rynek Europy Zachodniej, gdzie podstawą wzrostu jest przewaga cenowa jaką zapewnia model biznesowy Grupy. Zagraniczni konkurenci mają dużo wyższą bazę kosztową oraz zwykle tradycyjną organizację, która nie może konkurować z nowoczesnym modelem operatora lotniczego Enter Air. Bariery dla bardziej dynamicznego niż dotychczas wejścia na rynki wysokomarżowe jest dla Grupy brak bezpośredniego dostępu do kanałów sprzedaży. Dlatego też Grupa planowała przejęcia podmiotów mających dostęp do zachodnich rynków turystycznych. W maju 2019 roku Grupa nabyła 49% akcji szwajcarskiej firmy Germania Flug AG, która to firma jest obecnie restrukturyzowana i przygotowywana przez grupę do ekspansji na rynki niemieckojęzyczne. W ramach restrukturyzacji zmieniono nazwę firmy na Chair Airlines i dokonano stopniowej zmiany modelu biznesowego z B2C na bardziej rentowny i bardziej przewidywalny model B2B.

Grupa nie planuje obecnie kolejnych akwizycji. Upadek kilku znaczących konkurentów na rynku europejskim otwiera możliwości ekspansji organicznej przy pomocy posiadanych już zasobów w Polsce i Szwajcarii. W 2018 roku Grupa zakończyła certyfikację własnej obsługi technicznej samolotów. Certyfikat został wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w marcu 2018. Decyzja ta wpłynęła na poprawę rentowności oraz niezawodności operacyjnej Enter Air, zatrzymując znaczną część obrotów w Grupie. Daje także szansę na rozszerzenie tej części działalności i rozpoczęcie w przyszłości świadczenia usług dla obcych przewoźników. Grupa planuje także inwestycje w budowę własnych hangarów, jednak ze względu na rynkowe skutki epidemii COVID-19, realizacja tej inwestycji została zawieszona.

3.2 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.2.1 Ryzyko związane z realizacją strategii

Celami strategicznymi Grupy są: (i) koncentracja działalności na dochodowej części rynku; (ii) odnowienie floty samolotów; (iii) dalsza ekspansja na rynki zagraniczne oferujące wyższe marże oraz mniejszą sezonowość niż rynek polski; (iv) wprowadzenie w przyszłości nowego produktu w postaci sprzedaży bloków miejsc w samolocie (w przypadku wystąpienia rentownego popytu) oraz (v) wprowadzenie nowej na polskim rynku usługi „pakietowania dynamicznego produktu turystycznego” (w momencie wystąpienia rentownego popytu).

Strategia Grupy polega na utrzymaniu rentowności poprzez zarządzanie nisko-kosztowym modelem biznesowym dopasowanym do wymagań rynku. Szczególnie w zakresie skali działalności oraz zakresu usług. Model taki jest odporny na wahania koniunktury.

W chwili obecnej brak jest negatywnych przesłanek dla realizacji strategii. Grupa jest dobrze przygotowana poprzez posiadaną aktualnie pozycję strategiczną i pełną gotowość operacyjno-handlową oraz wiedzę w danym

zakresie. Ryzyko, że Grupa może nie osiągnąć planowanych celów strategicznych z uwagi na będące poza jej kontrolą czynniki wewnętrzne i zewnętrzne o charakterze gospodarczym, regulacyjnym, prawnym, finansowym lub operacyjnym, jest oceniane jako niewielkie.

3.2.2 Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

Na działalność Grupy mają wpływ czynniki makroekonomiczne dotyczące zarówno polskiej jak i światowej gospodarki. W szczególności na poziom popytu na loty czarterowe, związane z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi, wpływ mają m.in. takie czynniki makroekonomiczne jak: (i) dynamika PKB; (ii) dynamika poziomu dochodów rozporządzalnych; (iii) poziom bezrobocia oraz (iv) dynamika poziomu zadłużenia gospodarstw domowych. Inne czynniki makroekonomiczne wpływające na działalność Grupy to m.in.: (i) inflacja; (ii) poziom stóp procentowych; (iii) poziom produkcji przemysłowej; (iv) kursy walut oraz (v) polityka fiskalna i monetarna państwa.

Grupa rozpoczęła swoją działalność w czasie kryzysu rynkowego i jej model biznesowy jest dostosowany do panujących warunków i ryzyk makroekonomicznych. Grupa na przestrzeni ostatnich lat korzystała z przewag wobec konkurencji narażonej na ryzyka rynkowe, skutecznie wypierając ją z wielu rynków europejskich.

3.2.3 Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi

Jednym z czynników mających wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi jest ryzyko związane z atakami terrorystycznymi oraz konfliktami militarnymi. Niepewna sytuacja w danym regionie, rozumiana jako zwiększone prawdopodobieństwo ataków terrorystycznych czy konfliktów militarnych lub też wystąpienie przedmiotowych zjawisk, może ograniczyć zainteresowanie danym kierunkiem turystycznym. Grupa, dzięki swojej dywersyfikacji rynkowej oraz bardzo szerokiej ofercie tras, przenosi swoje operacje z rejonów zagrożonych do rejonów niedotkniętych kryzysem, takich jak np. Wyspy Kanaryjskie i Hiszpania, Grecja, Bułgaria, Sardynia, Sycylia, Chorwacja, itp.

Potencjalne zwiększenie percepcji poziomu ryzyka przez turystów może mieć wpływ na przynajmniej krótkoterwały spadek przychodów sektora turystycznego i lotniczego. Kluczowym elementem minimalizacji powyższego ryzyka jest dla Grupy szeroka dywersyfikacja geograficzna świadczonych usług, oraz brak trwałej zależności od określonych rynków, wpływająca na elastyczność oferty.

3.2.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

Katastrofy naturalne oraz epidemie chorób zakaźnych mają negatywny wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi w szczególności do regionów świata dotkniętych przedmiotowymi zdarzeniami nadzwyczajnymi. Katastrofy naturalne oddziałują na psychologiczne postrzeganie danego miejsca przez turystów jako lokalizacji o podwyższonym ryzyku. Efekt ten jest z reguły krótkoterminowy. Dany region może jednak stracić znaczenie jako kierunek turystyczny na dłuższy okres z uwagi na fakt, iż katastrofy naturalne często niszczą infrastrukturę turystyczną znajdującą się na tym obszarze. Wystąpienie epidemii i katastrof naturalnych w regionach świata, do których loty wykonuje Grupa, może mieć negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową oraz perspektywę rozwoju Grupy. Grupa operuje do ponad 250 destynacji w 36 krajach, co daje jej dużą dywersyfikację rynkową na wypadek nieprzewidzianych zdarzeń w poszczególnych regionach turystycznych.

Ograniczenia w ruchu lotniczym spowodowane pandemią COVID-19 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe wykonywane w II kwartale 2020 r. były tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. Od lipca 2020 r. możliwe było przywrócenie około 30% normalnej skali działalności i procent ten zmieniał się zależnie od skali restrykcji epidemicznych, nie pozwalających na zaspokojenie olbrzymiego popytu na przewozy turystyczne, który był i nadal jest obecny. Zjawisko pandemii COVID 19 jest zagrożeniem dla stabilności wyników Grupy jednak model biznesowy Enter Air oparty na przedpłatach (zarówno przychody, jak i koszty) istotnie zwiększa odporność na sytuacje kryzysowe.

Dzięki modelowi biznesowemu Enter Air opartemu na przedpłatach (i przychody i koszty) odporność Enter Air na sytuacji kryzysowe wydaje się być dość znaczna. Należy podkreślić, że Enter Air powstał w czasie największego światowego kryzysu XXI wieku, wykorzystując w roku 2009 bankructwa konkurentów oraz niestabilną sytuację rynku. Model biznesowy był od początku zaprojektowany do istniejących warunków kryzysowych i dlatego dziś Enter Air jest jedną z niewielu firm, która nie musi przechodzić restrukturyzacji, a jedynie korzysta z elastyczności swojego modelu biznesowego. Niewiele firm na świecie było w stanie w ciągu dwóch tygodni znacząco zmniejszyć swoje i zahibernować swoją działalność. Niewiele też firm jest w stanie w pełni elastycznie dopasowywać swoje zasoby operacyjne do zapotrzebowania rynku. Natomiast model Enter Air pozwala dodawać do operacji pojedyncze samoloty i dodawać nawet pojedyncze rejsy czy trasy w pełni elastycznie. Bardzo ważnym elementem wspomnianego wyżej modelu biznesowego jest struktura kosztów w Enter Air, które poza opłatami leasingowymi, technicznymi i częścią stałą pensji personelu są kosztami zmiennymi.

Umowy z tour operatorami są standardowymi umowami jakie Enter Air zawiera od 10 lat. Umowy są zabezpieczone depozytami lub gwarancjami bankowymi. Każdy rejs jest przedpłacany, a pieniądze uzyskane z przedpłaty od tour operatora są przez Enter Air używane na dokonanie przedpłat za paliwo, handling, opłaty portowe oraz inne usługi. Enter Air nie musi wykonywać lotów i ponosić kosztów, jeśli dany lot nie został przepracowany. Dzięki temu minimalizuje ryzyko ponoszenia kosztów przelotu w przypadku braku środków od tour operatora. Sytuacja tour operatorów, z którymi współpracuje Enter Air jest dobra i Zarząd nie widzi obecnie zagrożenia upadłości naszych klientów.

3.2.5 Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2019 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (29,8% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (18,5%); (iii) Smartwings (d. Travel Service) (17,4%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługiwały 65,8% rynku. Pozostała część rynku była obsługiwana przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Onur Air, LOT Polish Airlines, czy Blue Panorama Airlines. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Jednak mocna pozycja Grupy oraz bankructwa dużych i małych konkurentów w ciągu ostatnich lat wpłynęły pozytywnie na popyt na usługi Enter Air, będącego jednym z niewielu stabilnych graczy na rynku czarterowym. Należy też zaznaczyć, iż kontrakcja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne. Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 50/50 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług.

Coraz bardziej aktywne na rynku przewozów wakacyjnych są tanie linie lotnicze oraz tradycyjne linie lotnicze oferujące bilety grupowe na rejsach regularnych, lub też świadczące usługi czarterowe w ramach wolnej pojemności przewozowej. Ryzyko dla Grupy związane z tanimi liniami lotniczymi, związane jest m.in. z możliwością rezygnacji przez niektórych klientów z usług biur podróży na rzecz samodzielnych wyjazdów zagranicznych przy wykorzystaniu tanich linii lotniczych jako środka transportu. Jest to część rynku, która stale się rozwija. Zarówno Enter Air, jak i biura podróży oferują od kilku lat przeloty dla pasażerów niekorzystających z pakietów „All Inclusive”. Grupa jest przygotowana do dalszego rozszerzenia swojej oferty przelotów dla turystów indywidualnych, jest to jednak nadal rynek niszowy, który dopiero się rozwija.

3.2.6 Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi

Samolot jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Zgodnie z danymi podanymi przez European Transport Safety Council w raporcie „*Transport safety performance in the EU. A statistical overview*” wskaźnik określający śmiertelność na 100 mln pasażerokilometrów wynosi 0,035 dla samolotu, 0,035 dla pociągu, 0,07 dla autobusu, 0,25 dla statku, 0,7 dla samochodu, 5,4 dla roweru, 6,4 dla ruchu pieszego oraz 13,8 dla motocykli.

Samolot można uznać za najbardziej bezpieczny środek transportu w porównaniu do alternatywnych środków transportu, jednak nie można wykluczyć wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy. Wystąpienie takiego zdarzenia mogłoby mieć negatywny wpływ na kondycję finansową Grupy. Dlatego też Grupa kontraktuje co roku, na rynku w Londynie, wysoki poziom ubezpieczenia od skutków zdarzeń i wypadków lotniczych.

Poza ryzykiem związanym z możliwością wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy, Grupa jest również narażona na ryzyko związane z wystąpieniem katastrof lotniczych dotyczących innych linii lotniczych, które mogą przełożyć się na spadek popytu na usługi Grupy.

3.2.7 Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa

Model biznesowy Grupy zakłada przenoszenie większości ryzyka związanego z ceną paliw na czarterującego. Standardowa umowa czarterowa opiewa na cenę za fotel, opartą o bazową cenę paliwa oraz o dopłatę paliwową zależną od jego aktualnych cen na rynku.

Ponieważ dopłata jest wyliczana na okres przyszłego miesiąca na podstawie średniej ceny paliwa z poprzedniego miesiąca, Grupa jest narażona na ryzyko dynamicznego wzrostu ceny paliwa w okresie dwóch miesięcy.

Ewentualny gwałtowny wzrost cen paliw spowoduje wzrost cen przelotów, co mogłoby przełożyć się na ogólny spadek popytu na rynku, jednak od rozpoczęcia działalności Grupy Zarząd nie obserwował spadku popytu na oferowane przez Grupę usługi, nawet w okresach kiedy ceny paliw były relatywnie wysokie. Grupa nie wyklucza stosowania mechanizmów zabezpieczających cenę paliwa w przypadku wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach.

3.2.8 Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy

Rynek lotów czarterowych związanych z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi cechuje się bardzo dużą sezonowością. W trakcie sezonu letniego Grupa wykorzystuje całą posiadaną flotę, natomiast zimą ponad połowa samolotów pozostaje na ziemi. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jej przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego regulowania wszystkich zobowiązań bieżących niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową.

Istotna z punktu widzenia sezonowości jest realizowana przez Grupę strategia zwiększania obecności na rynkach zagranicznych, które cechują się inną sezonowością niż obserwowana na rynku polskim. Udział przychodów uzyskiwanych na rynkach zagranicznych w okresie zimowym jest znacząco większy niż w sezonie letnim.

3.2.9 Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2014 r. („Rozporządzenie 261/2004”), każdy pasażer linii lotniczych ma prawo domagać się odszkodowania od przewoźnika lotniczego w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład wbrew jego woli, odwołania lotu lub dużego opóźnienia lotu. W przypadku zaistnienia okoliczności wskazanych w Rozporządzeniu 261/2004, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania w wysokości: od 250 do 600 EUR w zależności od długości lotu wewnątrzspółnotowego, jednak jedynie gdy zdarzenie nie jest wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zjawisko zakłóceń rejsów jest w skali działalności Grupy zjawiskiem niewielkim.

3.2.10 Ryzyko wahań kursu walutowego

Grupa prowadzi swoją działalność na różnych rynkach zagranicznych, wobec czego generowane przychody oraz ponoszone przez niego koszty są denominowane w różnych walutach, przede wszystkim w USD, w mniejszym zaś stopniu w EUR, GBP czy PLN.

W celu zmniejszenia ekspozycji na ryzyko walutowe, Grupa odpowiednio równoważy proporcje przychodów i wydatków w poszczególnych walutach oraz zawiera umowy zabezpieczające przed ryzykiem zmiany kursu lub korzysta ze specjalnych linii kredytowych w walutach odpowiadających przepływowom.

W 2020 roku zdecydowana większość przychodów i kosztów była denominowana w walutach obcych.

3.2.11 Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy

Płynność finansowa Grupy jest w dużym stopniu uzależniona od kondycji finansowej jej kluczowych kontrahentów, odpowiedzialnych za istotną część jej przychodów. Ewentualna niewypłacalność kluczowych partnerów handlowych Grupy może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową oraz wyniki działalności. Grupa monitoruje kondycję finansową swoich partnerów handlowych, a ponadto znakomita większość kosztów usługi jest przez kontrahentów przedpłacana, co zmniejsza ekspozycję na ryzyko niewypłacalności. Należy również dodać, że Grupa otrzymuje od swoich klientów, w szczególności od biur podróży depozyty za zabezpieczenie zawartego kontraktu.

3.2.12 Ryzyko związane z ochroną środowiska

Sektor lotniczy podlega wielu regulacjom prawnym w zakresie ochrony środowiska, w tym w szczególności dotyczącym ochrony przed hałasem czy emisją dwutlenku węgla.

Na mocy Dyrektywy 2008/101, sektor lotniczy został włączony do Europejskiego Systemu Handlu Emisjami („EU ETS”). Od 2012 r. linie lotnicze zostały obowiązane do zakupu części uprawnień do emisji. Obowiązkiem tym objęto wszystkie loty kończące lub rozpoczynające się na lotnisku znajdującym się na terytorium Unii Europejskiej. EU ETS dla lotnictwa wymaga wyliczenia tzw. wielkości emisji dwutlenku węgla, a jego uczestnicy są zobowiązani do zakupu większości uprawnień emisyjnych na rynku giełdowym oraz na specjalnie organizowanych aukcjach.

Wymogi związane z ochroną środowiska wiążą się z koniecznością zakupu przez Grupę uprawnień do emisji CO₂. Należy zaznaczyć, że Grupa dokonała w poprzednich latach modyfikacji samolotów wyposażając wszystkie B737-800 w winglety (skrzydełka aerodynamiczne na końcu skrzydła), co wpłynęło na poprawę właściwości aerodynamicznych samolotu, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz zmniejszenie hałasu. Grupa ma zamontowane na swojej flocie lżejsze fotele pasażerskie, co pozwala na zmniejszenie wagi samolotu, czyli zmniejszenie zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla. Grupa wdrożyła mechanizm dopłaty za emisję CO₂ na wzór dopłaty paliwowej, zmniejszający ryzyko związane z opłatami w tym zakresie.

Działalność Spółki podlega również ograniczeniom w zakresie poziomu hałasu nakładanym przez administrację lotnisk w miejscach, do których Grupa lata. Nowej generacji samoloty, znacząco obniżą poziom hałasu i emisji CO₂.

3.3 Otoczenie rynkowe

3.3.1 Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

Kondycja Grupy jako uczestnika rynku przewozów lotniczych jest częściowo zależna od całościowej kondycji polskiego rynku, zarówno lotów czarterowych, jak i regularnych. Mimo tego, że są to dwa różne rynki, czynniki wzrostu dla obydwu są podobne.

3.3.2 Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych

Od 2010 roku, czyli od wejścia Enter Air na rynek, liczba pasażerów korzystających z transportu powietrznego w polskich portach lotniczych stale rośnie. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w 2019 roku 57.950 tys. pasażerów. Dane dotyczące roku 2020 na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane. Będą one gorsze niż w latach poprzednich ze względu na restrykcje epidemiczne. Z tego też względu nie będą one reprezentować wielkości rynku a jedynie skalę w jakiej zaspokojenie popytu było możliwe pomimo czasowych ograniczeń prawnych. Enter Air posiada bazy

operacyjne strategicznie rozmieszczone w największych polskich portach, co pozwala mu na obsłużenie całej Polski.

3.3.3 Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2019 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2019 roku linie Enter Air należały do czołówki przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (4 miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów), biorąc pod uwagę zarówno przewoźników regularnych, jak i czarterowych. Ponadto Grupa posiada wiodącą pozycję na wyodrębnionym rynku przewozów czarterowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, największe udziały w 2019 roku (3 kwartały) w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizz Air, Enter Air oraz Lufthansy.

Dane za 2020 rok na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane.

3.3.4 Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce

Polski rynek pasażerskich przewozów lotniczych cechuje się znacznymi zmianami liczby przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku. Według danych ULC opublikowanych w raportach „Analiza rynku lotniczego”, istotna część ruchu lotniczego w ostatnich latach przypadła na miesiące sezonu letniego (od kwietnia do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.3.5 Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego

Wskaźnik mobilności polskiego społeczeństwa w ostatnich latach, wyrażony jako liczba podróży samolotem przypadająca na jednego mieszkańca, pozostawał na bardzo niskim poziomie względem krajów Europy Zachodniej. Według danych opublikowanych przez Eurostat, w 2018 roku w całej Unii Europejskiej (UE-28) drogą lotniczą przewieziono 1.106 milionów pasażerów (wzrost o 6,1% w stosunku do roku 2017).

W przypadku Polski wzrost liczby przewiezionych drogą lotniczą pasażerów w 2018 w stosunku do roku 2017 wyniósł 16,1%, co potwierdza, iż wraz z dalszym wzrostem gospodarczym Polski liczba pasażerów powinna wzrastać.

3.4 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce

Polski rynek przewozów czarterowych znajduje się obecnie w relatywnie wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ciągu 2019 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 5,1 miliona pasażerów. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

3.4.1 Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest czołowym podmiotem na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w 2019 roku Grupa przewiozła ponad 1,5 mln pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsłużonych w polskich portach lotniczych. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w 2020 roku.

3.4.2 Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2019 roku (3 kwartały) odpowiadali łącznie za prawie 70% rynku. W ocenie Zarządu Enter Air wyróżnia się na tle pozostałych przewoźników m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy nisko-kosztowi i tradycyjni.

Strategia Grupy uwzględnia obecność konkurencji, potrzebnej do obsłużenia rynku w sezonie letnim, gdyż utrzymywanie dużej floty dopasowanej pod obsłużenie sezonu letniego przez Grupę wiązałoby się ze zbyt dużymi kosztami w czasie zimy. Flota Grupy dopasowana jest zatem w większym stopniu do sezonu zimowego, podczas gdy flota znacznej części mniejszych konkurentów Grupy, dopasowana jest do sezonu letniego. Według Grupy konkurencja jest zatem potrzebna do utrzymywania optymalnego poziomu rentowności Grupy i z tego powodu nie zamierza w sposób znaczący zwiększać udziału w rynku lotów czarterowych z Polski w stosunku do obecnego poziomu. W związku z bankructwami linii lotniczych na przestrzeni ostatnich lat oraz wciąż słabej kondycji niektórych przewoźników, Grupa nie wyklucza, że fala bankructw i konsolidacji może być kontynuowana przez następnych kilka lat, co jest dla niej szansą na wykorzystanie swojego wydajnego modelu biznesowego i zdobywanie za jego pomocą nowych rynków.

3.5 Polski rynek usług turystycznych jako główny czynnik determinujący sytuację na rynku przewozów czarterowych

Głównymi odbiorcami usług Grupy są touroperatorzy mający potrzebę zapewnienia swoim klientom transportu do zagranicznych kurortów turystycznych. Biura podróży wynajmują zazwyczaj cały samolot wraz z załogą. Sytuacja na rynku usług turystycznych jest główną determinantą koniunktury na rynku przewozów czarterowych i w znaczącej mierze to ona leży u podstaw potencjalnego wzrostu sektora.

Rynek usług turystycznych w ostatnich latach stabilizuje się i konsoliduje wokół najsilniejszych marek.

4 OŚWIADCZENIE O STOSOWANIU ŁADU KORPORACYJNEGO

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

Za sporządzanie sprawozdań finansowych, okresową sprawozdawczość finansową i zapewnienie informacji zarządczej odpowiedzialny jest Pion Finansowy z Dyrektorem Finansowym, nadzorowany przez Dyrektora Generalnego Spółki dominującej.

W procesie sporządzania sprawozdań finansowych Grupy, zarówno jednostkowych jak i skonsolidowanych podstawowym elementem kontroli wewnętrznej jest audyt sprawozdania finansowego przeprowadzany przez niezależną firmę audytorską. Wyboru firmy audytorskiej dokonuje Rada Nadzorcza Spółki dominującej.

Przed przekazaniem sprawozdań finansowych do niezależnej formy audytorskiej, ich weryfikacji pod kątem kompletności i prawidłowości ujęcia wszystkich zdarzeń gospodarczych, dokonuje Dyrektor Finansowy, który z ramienia Zarządu jest odpowiedzialny za proces sprawozdawczości finansowej.

Grupa sporządza sprawozdania finansowych zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

4.2 Zbiór zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega Grupa

W roku Spółka dominująca stosowała zasady ładu korporacyjnego zawarte w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, ustalonych Uchwałą nr 26/1413/2015 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 13 października 2015 r.

Zbiór zasad jest publicznie dostępny na stronie internetowej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie w zakładce ład korporacyjny (<https://www.gpw.pl/dobre-praktyki>)

Enter Air S.A. nie stosuje innych dobrych praktyk w zakresie ładu korporacyjnego w zakresie wykraczającym poza wymogi prawa krajowego oraz wymogi Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2016.

Emitent odstąpił od następujących zasad (oznaczonych literą „Z”) i rekomendacji (oznaczonych literą „R”) ładu korporacyjnego zawartych w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, ustalonych Uchwałą nr 26/1413/2015 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 13 października 2015 r.:

- I.Z.1.15. informację zawierającą opis stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów; opis powinien uwzględniać takie elementy polityki różnorodności, jak płeć, kierunek wykształcenia, wiek, doświadczenie zawodowe, a także wskazywać cele stosowanej polityki różnorodności i sposób jej realizacji w danym okresie sprawozdawczym; jeżeli spółka nie opracowała i nie realizuje polityki różnorodności, zamieszcza na swojej stronie internetowej wyjaśnienie takiej decyzji.

Komentarz:

Emitent nie posiada szczegółowych wytycznych i regulacji w zakresie polityki różnorodności, jednak emitent dobierając osoby mające pełnić funkcje w Zarządzie, Radzie Nadzorczej oraz kluczowych menedżerów, bierze pod uwagę przede wszystkim ich kompetencje, wiedzę i doświadczenie oraz kwalifikacje branżowe, nie kierując się przy tym kryteriami niedozwolonymi, w szczególności kryterium płci czy wieku. Powyższe ma na celu jak najlepsze dopasowanie kadry menedżerskiej do potrzeb emitenta oraz najbardziej efektywne spełnianie zadań przed nimi stawianych. Emitent przestrzega obowiązujących przepisów prawa w zakresie niedyskryminacji oraz równego traktowania. Zgodnie z przyjętymi w Grupie zasadami, funkcje członków Zarządu powierzone są akcjonariuszom założycielom Enter Air sp. z o.o., będącymi jednocześnie twórcami modelu biznesowego, pozycji i wartości Grupy. Emitent zapewnia zrównoważony udział kobiet i mężczyzn w Radzie Nadzorczej.

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

Komentarz:

W związku z tym, iż emitent nie przewiduje możliwości rejestrowania przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia, nie przewiduje także umieszczania na stronie internetowej informacji o planowanej transmisji obrad Walnego Zgromadzenia. Emitent będzie jednak rejestrować przebieg obrad Walnego Zgromadzenia w formie zapisu audio oraz udostępniać, po odbyciu Walnego Zgromadzenia, na swojej stronie internetowej taki zapis przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia.

- I.Z.2. Spółka, której akcje zakwalifikowane są do indeksów giełdowych WIG20 lub mWIG40, zapewnia dostępność swojej strony internetowej również w języku angielskim, przynajmniej w zakresie wskazanym w zasadzie I.Z.1. Niniejszą zasadę powinny stosować również spółki spoza powyższych indeksów, jeżeli przemawia za tym struktura ich akcjonariatu lub charakter i zakres prowadzonej działalności.

Komentarz:

Emitent zamierza jedynie częściowo wdrożyć powyższą zasadę i prowadzić stronę internetową w języku angielskim, z wyłączeniem tłumaczenia raportów bieżących i okresowych. W ocenie Emitenta stosowanie częściowo powyższej zasady nie wpłynie negatywnie na komunikację z inwestorami ani na realne pogorszenie

praw akcjonariuszy. Ponadto, nie przemawia za tym struktura akcjonariatu. Jednocześnie wprowadzenie powyższej zasady spowoduje dla emitenta znaczące obciążenia organizacyjne i finansowe.

- IV.R.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu lub zgłaszane spółce oczekiwania akcjonariuszy, o ile spółka jest w stanie zapewnić infrastrukturę techniczną niezbędną dla sprawnego przeprowadzenia walnego zgromadzenia przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, powinna umożliwić akcjonariuszom udział w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu takich środków, w szczególności poprzez: 1) transmisję obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym, 2) dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad Walnego Zgromadzenia, przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad Walnego Zgromadzenia, 3) wykonywanie, osobiście lub przez pełnomocnika, prawa głosu w toku Walnego Zgromadzenia

Komentarz:

Rekomendacja nie jest stosowana. Emitent nie przewiduje możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu komunikacji elektronicznej, gdyż wiąże się to ze znaczącymi trudnościami technicznymi oraz obciążeniami finansowymi, a przy obecnej strukturze akcjonariatu nie wydaje się uzasadnione. Zastosowanie się do rekomendacji w obecnej sytuacji stwarzałoby ryzyko związane z możliwymi przerwami w dwustronnej komunikacji, brakiem transmisji obrazu i dźwięku lub innymi problemami technicznymi, co stwarzałoby ryzyko zaskarżenia uchwał Walnego Zgromadzenia.

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

Komentarz:

Emitent nie przewiduje możliwości rejestrowania i transmitowania przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym. Spółka będzie jednak rejestrować przebieg obrad Walnego Zgromadzenia w formie zapisu audio oraz udostępniać, po odbyciu Walnego Zgromadzenia, na swojej stronie internetowej taki zapis przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia.

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

Komentarz:

Emitent, ze względu na swój rozmiar, nie wprowadza szczegółowych regulacji wewnętrznych w sprawie kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów. Emitent przestrzega bezwzględnie obowiązujących regulacji prawa, w tym przepisów kodeksu spółek handlowych, dotyczących sprzeczności interesów, a zapisy zawarte w dokumentach korporacyjnych dotyczące unikania konfliktu interesów, w tym w szczególności obowiązku wstrzymywania się od głosu w razie występowania konfliktu interesów oraz kompetencje Rady Nadzorczej do wyrażania zgody na transakcje z podmiotami powiązanymi są wystarczającymi środkami zapewniającymi zapobieganie konfliktom interesów.

Raportem bieżącym nr EBI 1/2016 z dnia 28 stycznia 2016 r. Spółka dominująca przekazała do wiadomości publicznej raport dotyczący niestosowania zasad szczegółowych zawartych w zbiorze "Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016".

4.3 Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji wraz ze wskazaniem liczby posiadanych przez te podmioty akcji, ich procentowego udziału w kapitale zakładowym, liczby głosów z nich wynikających i ich procentowego udziału w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu

Akcjonariusze Enter Air S.A. posiadający bezpośrednio lub pośrednio poprzez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu na dzień sporządzenia sprawozdania:

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
ENT Investments Ltd	9.206.087	52,5%
Fundusze zarządzane przez Nationale-Nederlanden Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A.	1.874.841	10,7%
Fundusze zarządzane przez Investors Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.	1.372.765	7,8%
OFE Generali	1.298.316	7,4%

Powyższa informacja o stanie posiadania akcji emitenta przez akcjonariuszy (w tym będących członkami organów emitenta) posiadających co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu sporządzona została na podstawie następujących dokumentów:

- wykazów przekazywanych emitentowi przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych w Warszawie w trybie art. Art. 4063 § 8 kodeksu spółek handlowych,
- informacji uzyskanych od akcjonariuszy w drodze realizacji przez nich obowiązków nałożonych na akcjonariuszy spółek publicznych mocą odpowiednich postanowień ustaw z dnia 29.07.2005 r., tj.: ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (art. 69 i art. 69a) i ustawy o obrocie instrumentami finansowymi,
- zawiadomień przekazywanych przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta w trybie art. 19 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.).

Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa przewidujące szczególny tryb oraz zasady powiadamiania spółki publicznej na temat zmiany stanu posiadania akcji przez akcjonariuszy wyłącznie po przekroczeniu ustawowych progów takiej zmiany, nie można wykluczyć, iż rzeczywisty stan posiadania akcji przez akcjonariuszy nieznacznie różni się od stanu przedstawionego powyżej.

Spółka dominująca nie posiada również informacji by w okresie następującym po okresie sprawozdawczym, do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji przez akcjonariuszy posiadających co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki.

4.4 Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

Wszystkie wyemitowane przez podmiot dominujący akcje są akcjami zwykłymi bez żadnego uprzywilejowania co do uczestnictwa w podziale zysku. Nie istnieje jakiegokolwiek różnicowanie akcji w zakresie związanych z nimi praw.

Nie istnieją szczególne przywileje i ograniczenia związane z istniejącymi akcjami. Prawa i obowiązki związane z akcjami są określone przepisami Kodeksu spółek handlowych oraz innymi przepisami prawa.

Na każdą akcję przypada 1 (jeden) głos na Walnym Zgromadzeniu.

4.5 Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu, takich jak ograniczenie wykonywania prawa głosu przez posiadaczy określonej części lub liczby głosów, ograniczenia czasowe dotyczące wykonywania prawa głosu lub zapisy, zgodnie z którymi, przy współpracy spółki, prawa kapitałowe związane z papierami wartościowymi są oddzielone od posiadania papierów wartościowych

Statut Spółki nie przewiduje żadnych ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu z akcji.

4.6 Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych Spółki

Zgodnie ze Statutem Spółki akcje Spółki są zbywalne. Statut Spółki nie przewiduje żadnych ograniczeń odnośnie przenoszalności akcji.

Przenoszenie prawa własności papierów wartościowych emitenta przez osoby pełniące obowiązki zarządcze, do których zalicza się w szczególności członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej, podlega ograniczeniom przewidzianym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.) (Rozporządzenie MAR).

Ograniczenia mają na celu zapobieganie wykorzystywaniu informacji poufnych oraz manipulacji na rynku i obejmują zakaz dokonywania przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta transakcji na swój rachunek ani na rachunek strony trzeciej, bezpośrednio lub pośrednio, dotyczących akcji lub instrumentów dłużnych emitenta, lub instrumentów pochodnych lub innych związanych z nimi instrumentów finansowych, przez okres zamknięty 30 dni kalendarzowych przed ogłoszeniem śródrocznego raportu finansowego lub sprawozdania na koniec roku rozliczeniowego (art. 19 ust. 11 Rozporządzenia MAR).

4.7 Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji

Zgodnie ze Statutem Zarząd Spółki składa się co najmniej z jednego członka.

Członków Zarządu, w tym Prezesa Zarządu na okres wspólnej kadencji powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. Rada Nadzorcza może odwołać poszczególnych lub wszystkich członków Zarządu przed upływem kadencji.

Kadencja członków Zarządu wynosi pięć lat. Członkowie Zarządu są powoływani na wspólną kadencję. Wszyscy członkowie Zarządu są zobowiązani i uprawnieni do wspólnego prowadzenia spraw Spółki. Każdy członek Zarządu ma prawo i obowiązek prowadzenia bez uprzedniej uchwały Zarządu sprawy Spółki nie przekraczające zakresu zwykłych czynności i należące do zakresu jego kompetencji, chyba że przed załatwieniem takiej sprawy choćby jeden z pozostałych członków Zarządu sprzeciwi się jej przeprowadzeniu. W takim przypadku wymagane jest podjęcie uchwały Zarządu.

Członek Zarządu jest obowiązany poinformować Zarząd oraz Radę Nadzorczą o powstaniu sytuacji, w której mógłby wystąpić lub wystąpił konflikt interesów oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów. Zarządowi nie przysługuje prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

4.8 Opis zasad zmiany statutu lub umowy Spółki

Zmiana Statutu Enter Air S.A. wymaga podjęcia uchwały przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy oraz zarejestrowania uchwalonej zmiany w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Zasady dotyczące większości głosów wymaganej do zmiany Statutu Spółki określają przepisy kodeksu Spółek handlowych. Co do zasady, uchwały dotyczące zmiany statutu zapada większością trzech czwartych głosów.

4.9 Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania, w szczególności zasady wynikające z regulaminu Walnego Zgromadzenia, jeżeli taki regulamin został uchwalony, o ile informacje w tym zakresie nie wynikają wprost z przepisów prawa

Sposób działania Walnego Zgromadzenia określają w zasadniczej części przepisy kodeksu spółek handlowych.

W dniu 17 maja 2016 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Enter Air S.A. uchwałą nr 19 uchwaliło Regulamin Walnego Zgromadzenia Enter Air SA. Treść Regulaminu jest dostępna na stronie korporacyjnej Enter Air, zakładka relacje inwestorskie / kontakt / materiały (<http://ir.enterair.pl/wp-content/uploads/2015/06/Regulamin-WZA-Enter-Air-SA.pdf>).

Do kompetencji Walnego Zgromadzenia należą:

- a) rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania finansowego Spółki za ubiegły rok obrotowy oraz sprawozdania Zarządu z działalności Spółki;
- b) powzięcie uchwały o podziale zysku albo o pokryciu strat,
- c) udzielenie absolutorium członkom organów Spółki z wykonania obowiązków,
- d) podwyższenia lub obniżenie kapitału zakładowego,
- e) powołanie i odwołanie członków Rady Nadzorczej,
- f) zmiany Statutu i zmiana przedmiotu działalności Spółki,
- g) połączenie, przekształcenie oraz podział Spółki,
- h) rozwiązanie i likwidacja Spółki,
- i) postanowienie dotyczące roszczeń o naprawienie szkody wyrządzonej przy zawiązaniu Spółki lub sprawowaniu zarządu albo nadzoru,
- j) zmiana przedmiotu działalności gospodarczej,
- k) przesunięcie dnia dywidendy lub rozłożenie wypłaty dywidendy na raty,
- l) zbycie i wydzierżawienie przedsiębiorstwa Spółki lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienie na nich ograniczonego prawa rzeczowego;
- m) emisja obligacji zamiennych oraz emisja warrantów subskrypcyjnych;
- n) tworzenie, użycie i likwidacja kapitałów rezerwowych;
- o) umorzenie akcji;
- p) oraz inne przewidziane w kodeksie spółek handlowych lub przekazane przez Zarząd i Radę Nadzorczą.

Nabycie i zbycie nieruchomości, użytkowania wieczystego, udziału we współwłasności nieruchomości lub udziału w prawie użytkowania wieczystego nie wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie zwołuje się przez ogłoszenie dokonywane na stronie internetowej emitenta oraz w sposób określony dla przekazywania informacji bieżących zgodnie z przepisami o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych. Ogłoszenia dokonuje się co najmniej na dwadzieścia sześć dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

Ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia może zawierać informację o możliwości uczestniczenia przez akcjonariuszy w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. W przypadku ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia zawierającego taką informację, Spółka jest zobowiązana zapewnić akcjonariuszom możliwość uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. O udzieleniu lub odwołaniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej akcjonariusz zawiadamia Spółkę za pośrednictwem adresu poczty elektronicznej: wza@enterair.pl, zgodnie z § 8 Regulaminu.

Wszyscy akcjonariusze mają prawo uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu osobiście lub przez pełnomocników.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia, Pełnomocnictwo do uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu Spółki oraz wykonywania prawa głosu wymaga udzielenia na piśmie lub w postaci elektronicznej. Udzielenie pełnomocnictwa w formie elektronicznej nie wymaga opatrzenia bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

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

4.10.1 Zarząd Spółki

Skład Zarządu Enter Air S.A. w roku 2020 był niezmienny i składał się z następujących osób:

1. Pan Grzegorz Polaniecki
2. Pan Marcin Kubrak
3. Pan Mariusz Olechno
4. Pan Andrzej Kobielski

Zarząd prowadzi sprawy Spółki i reprezentuje Spółkę we wszystkich czynnościach sądowych i pozasądowych. Do zakresu działania Zarządu należy prowadzenie i podejmowanie decyzji we wszystkich sprawach Spółki nie zastrzeżonych Kodeksem spółek handlowych lub niniejszym Statutem dla pozostałych organów Spółki.

Kompetencje i zasady pracy Zarządu Enter S.A. określone zostały w następujących dokumentach:

1. Statut Spółki Enter Air SA (dostępny na stronie internetowej Spółki)
2. Regulamin Zarządu (dostępny na stronie internetowej Spółki)
3. Kodeks spółek handlowych

4.10.2 Rada Nadzorcza

Na dzień 1 stycznia 2020 r. stan Rady Nadzorczej Enter Air S.A. był następujący:

1. Pani Ewa Kubrak
2. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
3. Pani Patrycja Koźbiał
4. Pan Paweł Brukszo
5. Pan Piotr Przedwojewski

Na dzień 31 grudnia 2020 r. skład Rady Nadzorczej był następujący:

1. Pani Ewa Kubrak
2. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
3. Pani Patrycja Koźbiał
4. Pan Paweł Brukszo
5. Pan Piotr Przedwojewski

Kompetencje i zasady pracy Rady Nadzorczej Enter Air S.A. określone zostały w następujących dokumentach:

1. Statut Spółki Enter Air SA (dostępny na stronie internetowej Spółki)
2. Regulamin Rady Nadzorczej (dostępny na stronie internetowej Spółki)
3. Kodeks spółek handlowych

4.10.3 Komitet Audytu

W dniu 11 grudnia 2015 r. Rada Nadzorcza powołała Komitet Audytu, w skład którego wchodzi następujący członkowie Rady Nadzorczej Spółki: Pan Piotr Przedwojewski (Przewodniczący Komitetu Audytu), Pani Patrycja Koźbiał i Pani Joanna Braulińska-Wójcik. W dniu 26 listopada 2019 r. Rada Nadzorcza powołała na członka Komitetu Audytu także Pana Krzysztofa Kaczmarczyka.

Wszyscy członkowie Komitetu Audytu spełniają kryteria niezależności, o których mowa w dokumencie „Dobre praktyki spółek notowanych na GPW 2016”.

Pan Piotr Przedwojewski posiada wykształcenie wyższe. W 2014 r. zakończył postępowanie kwalifikacyjne na biegłego rewidenta w Krajowej Radzie Biegłych Rewidentów (wpisany na listę biegłych rewidentów pod nr 13016).

Pan Piotr Przedwojewski rozpoczął karierę zawodową w 1998 r. w Pracowni Sieci Komputerowych Centrum

Symulacji i Komputerowych Gier Wojennych Akademii Obrony Narodowej, gdzie pracował do 2008 r. W latach 2008-2010 pracował w Strategia Horwath Audit, a następnie w latach 2010-2012 w BDO. Od 2012 r. współpracuje z IQ TAX oraz jest Dyrektorem Departamentu Finansowego w Saturn Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych.

Pani Patrycja Koźbiał posiada wykształcenie wyższe. Rozpoczęła karierę zawodową w 1998 r. jako asystent biegłego rewidenta w BDO. W latach 1999-2007 pracowała w Baker Tilly Smoczyński i Partnerzy (dawniej: Moore Stephens Smoczyński i Partnerzy) jako konsultant, starszy konsultant, a następnie manager ds. audytu. W latach 2007-2009 Pani Patrycja Koźbiał zajmowała stanowisko managera ds. audytu w Kancelarii Porad Finansowo-Księgowych dr Piotr Rojek, a w latach 2010-2011 stanowisko konsultanta w BTFG Audit. Ponadto Pani Patrycja Koźbiał jest współnikiem spółki IQ Tax 1, w której również pełni funkcję prezesa zarządu.

Pani Joanna Aleksandra Braulińska-Wójcik posiada wykształcenie wyższe. W roku 2009 ukończyła Kurs dla Kandydatów na Członków Rad Nadzorczych Spółek z udziałem Skarbu Państwa. Joanna Braulińska-Wójcik rozpoczęła karierę zawodową w 2003 r. jako prawnik w spółce COBRA METAL POLSKA. Następnie pracowała jako prawnik w spółce Annacond Enterprises, gdzie od 2011 do 2014 r. pełniła również funkcję członka rady nadzorczej. W latach 2013 – 2015 Pani Joanna Braulińska-Wójcik pracowała jako dyrektor ds. rozwoju w spółce Energopol Serwis, a następnie, do chwili obecnej, w spółce Poltransgaz. Obecnie jest członkiem rady nadzorczej w spółkach Energorozwój oraz EGESA Grupa Energetyczna, przewodniczącą rady nadzorczej w spółce CAM MEDIA, prezesem zarządu w spółce Era International oraz wiceprezesem zarządu w spółce Polnaftrans.

Krzysztof Kaczmarczyk posiada wykształcenie wyższe, jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie ze specjalizacją finanse i rachunkowość, był też słuchaczem Uniwersytetu Warszawskiego, kierunku Stosunki Międzynarodowe. W latach 1999-2008 pracował w Deutsche Bank w Polsce, gdzie pełnił m.in. funkcję Zastępcy Dyrektora Departamentu Analiz Rynku Akcji oraz Analityka Rynku Akcji – region Europy Środkowo Wschodniej. W okresie 2008-2010 pełnił różne funkcje zarządcze w Grupie TP S.A., w tym Dyrektora Pionu Strategii i Rozwoju. W latach 2010- 2011 pracował w szwajcarskim banku inwestycyjnym Credit Suisse w Polsce. W latach 2012-2015 pełnił funkcję Vice Prezesa Zarządu ds. Strategii i Rozwoju w spółce Emitel – wiodącym operatorze naziemnej sieci radiowo-telewizyjnej w Polsce. W latach 2016- 2019 Doradca Zarządu KGHM Polska Miedź S.A. Obecnie zawodowo, niezależny członek Rad Nadzorczych spółek notowanych na GPW w Warszawie. Niemalże 15-letnie doświadczenie nadzorcze zdobywał zasiadając w radach nadzorczych ponad 30 spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Informacja na temat świadczenia dozwolonych usług przez audytora na rzecz Emitenta

Biegły rewident lub firma audytorska przeprowadzający ustawowe badania Spółki, podmiot powiązany z firmą audytorską oraz członkowie sieci, do której należy biegły rewident lub firma audytorska, nie świadczą bezpośrednio ani pośrednio na rzecz Spółki ani jednostek powiązanych żadnych usług niebędących czynnościami rewizji finansowej z wyjątkiem usług wskazanych w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności i wyrażeniu zgody przez Komitet Audytu.

Główne założenia polityki wyboru firmy audytorskiej oraz polityki w zakresie świadczenia dozwolonych usług przez firmę audytorską

Obowiązująca w Enter Air S.A. polityka wyboru firmy audytorskiej zakłada, że firmę audytorską wybiera Rada Nadzorcza kierując się rekomendacją Komitetu Audytu. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest w oparciu o przejrzyste i niedyskryminujące kryteria, w szczególności:

- 1) Bezstronność, niezależność, rzetelność i wiarygodność podmiotu.
- 2) Doświadczenie podmiotu w badaniu sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego.
- 3) Proponowany skład zespołu i harmonogram przeprowadzenia czynności rewizji finansowej przez firmę audytorską zapewniający rzetelne i terminowe wykonanie tych czynności.
- 4) Zakres proponowanej współpracy firmy audytorskiej oraz kluczowego biegłego rewidenta z Zarządem i Radą Nadzorczą, a w szczególności z Komitetem Audytu.
- 5) Pozycja na rynku usług audytorskich.
- 6) Zaproponowane wynagrodzenie firmy audytorskiej za świadczone usługi, nie zawierające komponentów warunkowych

Firma audytorska wybierana jest na okres nie dłuższy niż 5 lat z uwzględnieniem obowiązkowej rotacji, zgodnie z wymogami określonymi w art. 66 Ustawy o rachunkowości.

4.11 Opis polityki różnorodności stosowanej do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących emitenta w odniesieniu do aspektów takich jak na przykład wiek, płeć lub wykształcenie i doświadczenie zawodowe, celów tej polityki różnorodności, sposobu jej realizacji oraz skutków w danym okresie sprawozdawczym

Zarząd Grupy informuje, iż nie została opracowana polityka różnorodności stosowana do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących w odniesieniu do aspektów takich jak na przykład wiek, płeć lub wykształcenie i doświadczenie zawodowe, celów tej polityki różnorodności, sposobu jej realizacji oraz skutków w danym okresie sprawozdawczym. Decyzje o wyborze składu zarządu, rady nadzorczej oraz obsadzania stanowisk kluczowych menedżerów znajdują się w gestii uprawnionych organów (I.Z.1.15 DP 2016). Grupa dąży do zapewnienia wszechstronności i różnorodności szczególnie w obszarze wykształcenia, wieku, płci i doświadczenia zawodowego. W odniesieniu do członków organów Grupy oraz jej kluczowych menedżerów Grupa zatrudnia pracowników, oceniając ich doświadczenie zawodowe, staż pracy, posiadane wykształcenie stosownie do zakresu zadań dla danego stanowiska.

5 WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

Na moment sporządzenia sprawozdania, przed Sądem Okręgowym w Warszawie, toczy się jedna sprawa sądowa z udziałem Spółki Enter Air S.A. i Enter Air Sp. z o.o.:

- Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250.000 PLN na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500.000 PLN) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółki jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.

Na moment sporządzenia sprawozdania toczą się następujące sprawy sądowe z udziałem Spółki Enter Air Sp. z o.o.:

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Sprawa sądowa z udziałem Enter Air Sp. z o.o. i Enter Air S.A. tocząca się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250.000 PLN na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500.000 PLN) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółek jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o. o. o odszkodowanie w wysokości 3.450.057,30 USD. W dniu 3 stycznia 2019 roku Sąd I instancji wydał wyrok oddalający powództwo Spółki w całości. Spółka wniosła apelację i oczekuje na wyznaczenie rozprawy.

- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 11.631.326 PLN tytułem zwrotu depozytu i opłat, zapłaty kary umownej oraz odszkodowania w związku z naruszeniem postanowień umów dotyczących obsługi lotów czarterowych realizowanych przy użyciu statków powietrznych Enter Air sp. z o.o. Postępowanie toczy się przed Sądem Okręgowym w Warszawie.
- Europejski nakaz zapłaty na kwotę 9.343.640,00 EUR plus odsetki przeciwko Enter Air Sp. z o. o. Enter Air wniósł w terminie sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty, który spowoduje rozpoznanie sprawy przez Sąd Okręgowy we właściwym trybie. Enter Air podniósł w sprzeciwie szereg zarzutów uzasadniających oddalenie powództwa w całości, w tym (i) wygaśnięcie umowy na skutek niespełnienia się warunków zawieszających, co spowodowało, że umowa nie wywołała żadnych skutków prawnych.

6 INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

Za kryterium znaczącej umowy Spółka przyjmuje 10% przychodów za okres czterech ostatnich kwartałów obrotowych jeżeli umowy dotyczą działalności operacyjnej Spółki (umowy zakupu usług transportowych, noclegowych, kredyty na finansowanie bieżącej działalności itp.) oraz 10% kapitałów własnych w pozostałych przypadkach (inwestycje długoterminowe, inne).

W 2020 roku Grupa nie uznała żadnych umów za znaczące.

7 INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA

Grupa Kapitałowa obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz Enter Air Sp. z o.o. (100% posiadanych udziałów przez spółkę dominującą) wraz z jej Grupą Kapitałową.

Grupa kapitałowa Enter Air Sp. z o.o. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air sp. z o.o. oraz następujące spółki zależne:

- Enter Air Services sp. z o.o. została utworzona 24 maja 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- EnterAir.cz.s.r.o. została utworzona 20 lipca 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- Enter Air International LTD została utworzona 2 stycznia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- Enter Air Executive Services sp. z o.o. utworzona 28 sierpnia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 60% udziałów. W dniu 24 lipca 2015 Enter Air sp. z o.o. odkupiła udziały pozostające poza kontrolą i od tej daty posiada 100% udziałów Enter Air Executive Services sp. z o.o.
- Chair Airlines AG, jednostka zaklasyfikowana jako stowarzyszona – spółka prawa szwajcarskiego z siedzibą w Glattbruggu. Chair Airlines (poprzednio Germania Flug AG) od 5-ciu lat prowadzi przewozy regularne i czarterowe z wykorzystaniem 3 samolotów Airbus A319, operuje na rynkach europejskich oraz popularnych kierunkach wakacyjnych w Afryce i na bliskim wschodzie.
- Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o, jednostka zaklasyfikowana jako stowarzyszona, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 45% udziałów. Przedmiotem działalności spółki jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR.

Jednostką dominującą nad Enter Air S.A. jest ENT Investments Ltd.

8 INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKcjACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE

W ramach Grupy Kapitałowej zawierane są transakcje sprzedaży. Wszystkie transakcje odbywają się na warunkach rynkowych stosowanych dla transakcji z innymi podmiotami.

9 INFORMACJE O ZACIĄGNIĘTYCH I WYPOWIEDZIANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM UMOWACH DOTYCZĄCYCH KREDYTÓW I POŻYCZEK

W 2020 roku Grupa kontynuowała współpracę bankami finansującymi jej działalność. Jednocześnie ze względu na istotne zakłócenia strumieni przychodów dokonano konwersji wykorzystywanych linii kredytowe na linie zabezpieczone gwarancjami BGK, dostępnymi w ramach programu pomocowego Tarcza. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Na mocy aneksu do umowy ramowej zawartego w listopadzie 2019 roku pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a mBank S.A. udostępniona została Spółce linia kredytowa w wysokości 2.000.000 USD, ważna do listopada 2020 roku, której celem jest finansowanie bieżącej działalności Spółki. W umowie strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń.

Dodatkowo w grudniu 2019 pomiędzy stronami podpisana została umowa o kredyt w rachunku bieżącym udostępniony na rachunkach w PLN, EUR, USD, GBP, obowiązująca do czerwca 2021. Zgodnie z umową kwota kredytu w rachunku bieżącym nie może, w zależności od okresu, przekroczyć kwoty 15.000.000 USD. Oprocentowaniem kredytu, w zależności od waluty wykorzystania, jest WIBOR ON lub LIBOR ON powiększony o marżę banku, odsetki są naliczane i płatne w cyklach miesięcznych. W umowie strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń.

We wrześniu 2020 roku zmieniona została struktura udostępnionego limitu w rachunku bankowym. Wartość 10.000.000 USD została zabezpieczona gwarancją BGK (program Tarcza) a łączna wartość udostępnionym środków została ustalona na maksymalnym stałym poziomie 15.000.000 USD.

9.2 Umowy z BNP Paribas Bank Polska S.A. (poprzednio Raiffeisen Bank Polska S.A.)

W lipcu 2019 pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a BNP Paribas Bank Polska S.A. zawarty został aneks do umowy dotyczącej odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym, która to umowa była pierwotnie zawarta w kwietniu 2018. Na podstawie powyższych umów BNP Paribas Bank Polska S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości 13.500.000 USD, dostępnego do wykorzystania zarówno w formie gotówkowej jak i bezgotówkowej, w terminie do końca sierpnia 2021 roku. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR 1M powiększonej o marżę banku. Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu, które dodatkowo zostały uzupełnione o gwarancję banku BGK w ramach rządowego programu Tarcza.

9.3 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Na podstawie zawartego w czerwcu 2020 aneksu do umowy wieloproduktowej z grudnia 2014, ING Bank Śląski S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w maksymalnej wysokości 10.000.000 USD dostępnego w terminie do 28 maja 2022 z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. Limit kredytowy został udzielony Enter Air Sp. z o.o. do wykorzystania w formie kredytów obrotowych na rachunkach bankowych prowadzonych przez ING Bank lub akredytyw udzielonych przez ING Bank na zlecenie Enter Air Sp. z o.o. w USD. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR dla jednomiesięcznych depozytów międzybankowych powiększonej o marżę ING Banku. Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu.

Na przełomie czerwca i lipca 2020 r. ww. linia została zastąpiona linią wysokości 9.750.000 USD opartą o standardowo stosowane zabezpieczenia i dodatkowo gwarantowaną przez bank BGK (program Tarcza).

10 INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH

W dniu 27 stycznia 2020 roku pomiędzy Enter Air S.A. (Pożyczkodawca) i Enter Air Sp. z o.o. (Pożyczkobiorca) została zawarta umowa pożyczki pomostowej. Celem pożyczki jest sfinansowanie podatku VAT od transakcji wykupu przez Enter Air Sp. z o.o. samolotu Boeing 737-800, która to transakcja została sfinansowana w ramach leasingu zwrotnego z firmą Pekao Leasing Sp. z o.o. Kwota pożyczki to 11 mPLN, ostateczny termin spłaty to 30 czerwca 2021 r. Oprocentowanie WIBOR1M + marża 1,2%.

15 października 2020 roku Enter Air Sp. z o.o. udzieliła pożyczki Enter Air S.A. na sfinansowanie ewentualnej inwestycji na rynku w kwocie 14,6 mln USD. Pożyczka została w całości spłacona na dzień bilansowy, na saldzie pozostały jedynie naliczone odsetki (oprocentowanie 4% w skali roku).

W dniu 9 marca 2015 roku Spółka Enter Air Sp. z o.o. udzieliła spółce zależnej – Enter Air Services Sp. z o.o. pożyczki na zakup nieruchomości, pożyczka ta pozostała nierozliczona na koniec omawianego roku obrotowego. Jest ona oprocentowana według stopy WIBOR 3M powiększonej o 1%. Strony uzgodniły pierwotnie termin spłaty pożyczki na 8 marca 2021 r., jednakże na mocy aneksu do umowy zawartego w lutym 2021 roku termin spłaty pożyczki został przeniesiony na marzec 2022.

Enter Air Services Sp. z o.o.

	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000' PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000' PLN
Stan na początek okresu	<u>1.147</u>	<u>1.147</u>
Kwota nowo-udzielonych pożyczek	-	-
Spłata udzielonych pożyczek	-	-
Stan na koniec okresu	<u>1.147</u>	<u>1.147</u>

W 2019 roku Spółka Enter Air sp. z o.o. udzieliła nowe pożyczki podmiotowi stowarzyszonemu Chair Airlines AG. Pożyczki zostały udzielone w walucie, ich wartość na dzień 31.12.2019 roku to 3.500 tys. USD. Zgodnie z zapisami umów pożyczkobiorca na koniec umowy spłaca całość kapitału i naliczone odsetki (odsetki nie są kapitalizowane w okresie umowy), nie występują również żadne dodatkowe opłaty i prowizje. Ze względu na trwającą pandemię koronawirusa na świecie, w grudniu 2020 roku podpisano aneks do pożyczki udzielonej Chair Airlines AG, na mocy którego obniżono oprocentowanie pożyczki z 4% do 0,1% w latach 2019-2020. Termin wymagalności pożyczek to 30.06.2021

Chair Airlines AG	Dane przekształcone	
	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000' PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000' PLN
Stan na początek okresu	<u>13.869</u>	<u>.0</u>
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	-	36.303
Naliczone odsetki	(.132)	577
Spłata udzielonych pożyczek	-	(23.011)
Stan na koniec okresu	<u>13.737</u>	<u>13.869</u>

W okresie objętym sprawozdaniem Enter Air Sp. z o.o. udzieliła pożyczki na kwotę 1 901 tys. zł podmiotowi stowarzyszonemu Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. Pożyczka ma zostać zwrócona najpóźniej po okresie 10 lat. Przyjęte w umowie oprocentowanie to 6% w skali roku.

Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o.	Dane przekształcone	
	Za okres: od 01.01.2020 do 31.12.2020 000' PLN	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000' PLN
Stan na początek okresu	-	-
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	.1.901	-
Naliczone odsetki	.107	-
Spłata udzielonych pożyczek	-	-
Stan na koniec okresu	2.008	-

W okresie objętym sprawozdaniem nie udzielono pożyczek członkom Zarządu ani Radzie Nadzorczej.

11 INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANÝCH W DANYM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 31 grudnia 2020:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
SASOF IV (A2) AVIATION IRELAND	800.000 USD	19.12.2021	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2021	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	18.12.2021	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	19.12.2021	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	20.12.2021	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu

W 2020 roku udzielono gwarancji dotyczącej zobowiązań pożyczkowych Avenger Flight Group Poland sp. z o.o. udzielonej do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD oraz poddania się egzekucji przez Enter Air S.A. do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD; oraz zastaw na wszystkich udziałach posiadanych przez Enter Air Sp. z o.o. w kapitale Avenger Flight Group Poland sp. z o.o.

12 OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANYM ROKU OBROTOWYM

W pierwszym półroczu 2020 r. Grupa Kapitałowa Enter Air S.A. nabyła 45% akcji w spółce Avenger Flight Poland Group Sp. z o.o. Więcej szczegółów na ten temat zostało opisanych w punkcie 5.4 sprawozdania finansowego.

13 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

Enter Air S.A. wykorzystuje środki pozyskane z emisji na dokonanie przedpłat na zakup nowych samolotów Boeing. Dwa z zamówionych samolotów zostały już dostarczone, a zwrócone środki zostały ponownie użyte na kolejne samoloty.

14 OBJAŚNIENIE RÓŻNIC POMIĘDZY WYNIKAMI FINANSOWYMI, A WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYMI PROGNOZAMI WYNIKÓW ZA DANY ROK

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2020 rok.

15 OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI

Działalność prowadzona przez Grupę naraża ją na wiele różnych rodzajów ryzyka finansowego, ryzyko rynkowe w tym głównie ryzyko kursów walut oraz ryzyko zmiany stóp procentowych, ryzyko kredytowe oraz ryzyko płynności.

Ogólne zasady, którymi kieruje się Grupa przy zarządzaniu ryzykiem skupiają się na nieprzewidywalności rynków finansowych i podejmowaniu działań minimalizujących potencjalnie negatywne wpływy na wynik finansowy Grupy. Grupa stara się przenosić dające się określić ryzyka na swoich dostawców i odbiorców. Takie podejście przekłada się na możliwą do osiągnięcia rentowność z drugiej strony ogranicza zaangażowanie Grupy w działania zarządzania ryzykiem. Grupa wykorzystuje również pochodne instrumenty finansowe w celu zabezpieczenia się przed niektórymi zagrożeniami. W ocenie zarządu nie występuje ryzyko niewywiązywania się przez Grupę ze zobowiązań.

11.1 Zarządzanie ryzykiem kapitałowym

Rynek lotów czarterowych związanych z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi cechuje się bardzo dużą sezonowością. W trakcie sezonu letniego Grupa wykorzystuje całą posiadaną flotę, natomiast zimą wykorzystanie to spada o ok. 30%. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jego przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego opłacenia wszystkich badań niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową. Ogólna strategia działania Grupy nie zmieniła się od 2012 roku. Struktura kapitałowa Grupy obejmuje zadłużenie, na które składają się kredyty, środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz kapitał przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej, w tym udziały, kapitały zapasowe.

	Dane przekształcone	
	Stan na dzień 31.12.2020 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	206.165	360.282
Kredyty i pożyczki razem	101.154	32.173
Zobowiązanie z tytułu leasingu i inne finansowe	1.221.099	1.072.960
Razem zadłużenie odsetkowe	1.322.253	1.105.133
Współczynnik zadłużenia odsetkowego	6,4	3,1

11.2 Kategorie instrumentów finansowych

	Stan na dzień 31.12.2020 000' PLN	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN
Aktywa finansowe wyceniane w zamortyzowanym koszcie		
Inwestycje - pożyczki długoterminowe udzielone jednostkom stowarzyszonym	15.743	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	78.795	88.465
Inne aktywa finansowe	-	15.388
Należności handlowe oraz pozostałe - krótkoterm.	41.050	95.619
Należności pozostałe - długoterminowe	71.015	105.705
	<u>206.603</u>	<u>305.177</u>
Pozostałe zobowiązania finansowe		
Zobowiązania handlowe i pozostałe	110.978	121.998
Kredyty	101.154	32.173
Zobowiązania z tytułu leasingu i inne finansowe	1.221.099	1.072.960
	<u>1.433.231</u>	<u>1.227.131</u>

11.3 Ryzyko rynkowe

11.3.1 Ryzyko zmiany kursów walut

Grupa prowadzi swoją działalność na różnych rynkach zagranicznych, wobec czego ceny jej usług oraz ponoszone przez nią koszty są denominowane w różnych walutach, przede wszystkim w USD, w mniejszym zaś stopniu w EUR, GBP czy PLN.

Ekspozycja na ryzyko walutowe wynika z możliwości niedopasowania poziomu przychodów i wydatków w różnych walutach, co może narazić Grupę na straty w przypadku niekorzystnego ukształtowania się kursu wymiany poszczególnych walut. W celu zmniejszenia ekspozycji na ryzyko walutowe Grupa odpowiednio równoważy proporcje przychodów i wydatków w poszczególnych walutach oraz korzysta ze specjalnych linii kredytowych.

11.3.2 Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut

Wrażliwość na ryzyko kursowe dotyczy trzech obszarów w obrębie działalności Grupy. Pierwszy to stała ekspozycja na PLN sięgająca do 200 mln PLN. Jest to kwota, którą Grupa musi zakupić w ciągu roku by pokryć koszty ponoszone w tej walucie i w tym celu musi sprzedać EUR, USD lub GBP.

	kurs PLN/USD	3,5084	3,5584	3,6084	3,6584	3,7084	3,7584
Zapotrzebowanie na PLN (w tys.PLN)	200.000	57.006	56.205	55.426	54.669	53.932	53.214
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		(2.810)	(2.772)	(2.732)	(2.696)	(2.663)	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		(13.304)					

Drugim obszarem jest możliwość utraty wartości aktywów długoterminowych denominowanych w USD.

	kurs USD/PLN	3,5084	3,5584	3,6084	3,6584	3,7084	3,7584
Należności długoterminowe (w tys.USD)	27.440	96.270	97.642	99.014	100.386	101.758	103.130
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		1 372	1 372	1 372	1 372	1 372	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		6.860					

Kolejnym obszarem jest wpływ zmiany kursu USD i EUR wobec PLN na wycenę zobowiązań z tytułu leasingu.

	kurs USD/PLN	3,5084	3,5584	3,6084	3,6584	3,7084	3,7584
Zobowiązania z tytułu leasingu (w tys.USD)	291.116	1021.351	1035.907	1050.463	1065.019	1079.575	1094.130
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		14.556	14.556	14.556	14.556	14.555	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		72.779					

	kurs EUR/PLN	4,3648	4,4148	4,4648	4,5148	4,5648	4,6148
Zobowiązania z tytułu leasingu (w tys.EUR)	25.581	111.656	112.935	114.214	115.493	116.772	118.051
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		1.279	1.279	1.279	1.279	1.279	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		6.395					

11.3.3 Ryzyko stóp procentowych

Ryzyko stóp procentowych, na jakie jest narażona Grupa, dotyczy głównie zobowiązań z tytułu leasingu.

11.3.4 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Grupę, wzrost średniorocznych stóp procentowych LIBOR o 0,1 p.p. spowodowałby wzrost obciążeń odsetkowych w okresie sprawozdawczym o ok. 1.322 tys. PLN.

11.4 Pozostałe rodzaje ryzyka cenowego

W okresie objętym sprawozdaniem Grupa nie dokonywała inwestycji w papiery wartościowe i nie posiada ekspozycji na ryzyko związane ze zmianą cen papierów wartościowych.

11.5 Ryzyko kredytowe

Ryzyko kredytowe oznacza ryzyko, że kontrahent nie dopełni zobowiązań umownych, w wyniku czego Grupa poniesie straty finansowe. Grupa stosuje zasadę podejmowania współpracy wyłącznie z kontrahentami o sprawdzonej wiarygodności kredytowej; w razie potrzeby uzyskując stosowne zabezpieczenie jako narzędzie redukcji ryzyka strat finansowych z tytułu niedotrzymania warunków umowy. Na należności z tytułu dostaw i usług składają się kwoty należne od niedużej liczby klientów, Prowadzi się bieżącą ocenę stanu należności. Grupa nie jest narażona na istotne ryzyko kredytowe wobec pojedynczego kontrahenta. Ryzyko kredytowe dotyczące środków płynnych i instrumentów pochodnych jest ograniczone, ponieważ kontrahentami Grupy są banki o wysokim ratingu kredytowym przyznawanym przez międzynarodowe agencje ratingowe.

11.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Prognozowanie przepływów pieniężnych realizowane jest przez dział finansowy Grupy, który monitoruje kroczące prognozy wymogów dotyczących płynności w celu zagwarantowania, że posiada ona wystarczające środki pieniężne dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych przy jednoczesnym utrzymaniu wystarczającej rezerwy w postaci niewypłaconych gwarantowanych linii kredytowych. Takie prognozowanie uwzględnia plany grupy w zakresie zapotrzebowania na finansowanie zewnętrzne, konieczność przestrzegania warunków zaciągniętych zobowiązań, zgodności z wewnętrznymi i docelowymi wskaźnikami bilansowymi oraz, jeśli znajdują zastosowanie, przestrzeganie właściwych wymogów regulacyjnych bądź prawnych.

Wskaźniki płynności dla Grupy

		Stan na dzień 31.12.2020	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2019
płynność I	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,26	0,51
płynność II	Aktywa obrotowe-zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	0,25	0,49
płynność III	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty / zobowiązania krótkoterminowe	0,15	0,21

16 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Grupa zamierza skupić swoje wysiłki na rozwijaniu poczynionych wcześniej inwestycji zgodnie z założeniami zamieszczonymi w prospekcie emisyjnym. Brak jest obecnie zagrożeń mogących mieć wpływ na przyszłą realizację planów inwestycyjnych.

17 OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE

W 2020 roku zaistniały nietypowe zdarzenia, które miały istotny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy zarówno w analizowanym okresie, jak też w kolejnych latach obrotowych. Znaczny wpływ na działalność Grupy w roku 2020 wywarła pandemia COVID-19, w związku z czym Zarząd Enter Air podjął działania mające na celu eliminację ryzyka utraty płynności. Jednocześnie Zarząd Enter Air stoi na stanowisku, iż nie ma wątpliwości co do zdolności Grupy do kontynuacji działalności, nawet w przypadku przedłużenia obowiązujących obecnie restrykcji epidemicznych.

18 ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM EMITENTA I JEGO GRUPĄ KAPITAŁOWĄ

Zarząd Grupy konsekwentnie realizuje swoją politykę zarządzania dbając o jak najlepszą jej jakość i efektywność. Cały czas udoskonalane są procedury mające na celu zoptymalizowanie procesu zarządzania i efektywny przepływ informacji w Grupie oraz wymianę informacji w Grupie Kapitałowej oraz z najbliższym otoczeniem Grupy.

Obowiązki informacyjne narzucone w związku z dopuszczeniem do obrotu akcji Spółki dodatkowo sprawiają, że Spółka jest transparentna, wszelkie decyzje podejmowane są w odpowiednim czasie i mają na celu dobro Spółki. W 2020 roku nie wprowadzono istotnych zmian w polityce zarządzania przedsiębiorstwem.

19 WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI

Grupa nie zawierała z osobami zarządzającymi umów przewidujących rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska.

20 WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ

Zarząd i Rada Nadzorcza Enter Air S.A. otrzymywali w 2020 roku wynagrodzenia w następujących wysokościach:

	Honorarium Zarządu	Honorarium Rady Nadzorczej	Razem
Kobielski Andrzej	60 000		60 000
Kubrak Marcin	60 000		60 000
Olechno Mariusz	60 000		60 000
Polaniecki Grzegorz	60 000		60 000
Braulińska-Wójcik Joanna		41 598	41 598
Brukso Paweł		34 800	34 800
Koźbiał Patrycja		41 598	41 598
Kubrak Ewa		41 549	41 549
Przedwojewki Piotr		41 598	41 598
Górski Dariusz		33 987	33 987
Kaczmarczyk Krzysztof		33 174	33 174
Razem	240.000	268.304	508.304

Wynagrodzenia Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej zostały ustanowione w oparciu o politykę wynagradzania członków organów Grupy Kapitałowej Enter Air. Polityka ta została zatwierdzona w trakcie posiedzenia Walnego Zgromadzenia Spółki w dn. 05.08.2020 r.

Członkowie Zarządu Spółki Enter Air S.A. pełnią jednocześnie funkcję członków Zarządu w Spółce Enter Air Sp. z o.o. oraz Dyrektorów Pionów Enter Air Sp. z o.o.

Z tego tytułu w 2020 roku zostały wypłacone następujące honoraria:

	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air Sp. z o.o.	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air Sp. z o.o. - stałe	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air Sp. z o.o. - zmienne	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air S.A.	Razem
Marcin Kubrak	60.000	493.500		60.000	613.500
Grzegorz Polaniecki	60.000	493.500	14.056	60.000	627.556
Andrzej Kobielski	60.000	493.500		60.000	613.500
Mariusz Olechno	60.000	493.500		60.000	613.500
Razem	240.000	1.974.000	14.056	240.000	2.468.056

21 INFORMACJE O WSZELKICH ZOBOWIĄZANIACH WYNIKAJĄCYCH ZE ŚWIADCZEŃ DLA BYŁYCH OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH ALBO BYŁYCH CZŁONKÓW ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH

Żadna ze Spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej emitenta nie posiada zobowiązań wynikających z emerytur i świadczeń o podobnym charakterze dla byłych osób zarządzających, nadzorujących i byłych członków organów administrujących.

22 AKCJE EMITENTA I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH

Poniższa tabela zawiera zestawienie ilości akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących:

Nazwa Akcjonariusza	Stanowisko	Liczba akcji i głosów na WZ	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
Pan Marcin Andrzej Kubrak	Członek Zarządu	bezpośrednio 13.628	0,08%
		pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 6.891.148	39,28%
Pan Grzegorz Wojciech Polaniecki	Członek Zarządu	bezpośrednio 7.000	0,03%
		pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 2.314.939	13,20%
Pan Mariusz Olechno	Członek Zarządu	426.900	2,43%
Pan Andrzej Kobielski	Członek Zarządu	452.086	2,58%
Pani Ewa Kubrak	Członek Rady Nadzorczej	1.400	0,01%

Powyższa informacja o stanie posiadania akcji Spółki przez akcjonariuszy (w tym będących członkami organów Spółki) sporządzona została na podstawie następujących dokumentów:

- wykazów przekazywanych Spółce przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych w Warszawie w trybie art. Art. 406³ § 8 kodeksu spółek handlowych,
- informacji uzyskanych od akcjonariuszy w drodze realizacji przez nich obowiązków nałożonych na akcjonariuszy spółek publicznych mocą odpowiednich postanowień ustaw z dnia 29.07.2005 r., tj.: ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (art. 69 i art. 69a) i ustawy o obrocie instrumentami finansowymi;
- zawiadomień przekazywanych przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta w trybie art. 19 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.).

Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa przewidujące szczególny tryb oraz zasady powiadamiania spółki publicznej na temat zmiany stanu posiadania akcji przez akcjonariuszy wyłącznie po przekroczeniu ustawowych progów takiej zmiany, nie można wykluczyć, iż rzeczywisty stan posiadania akcji przez akcjonariuszy innych niż osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta nieznacznie różni się od stanu przedstawionego powyżej.

Zarząd nie posiada informacji by w okresie następującym po okresie sprawozdawczym, do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących.

23 INFORMACJE O UMOWACH MOGĄCYCH W PRZYSZŁOŚCI SPOWODOWAĆ ZMIANY W STRUKTURZE KAPITAŁU AKCYJNEGO

Informacja zawarta w punkcie 22 zawiera wszelkie informacje, jakie były dostępne Emitentowi na moment sporządzenia sprawozdania i uwzględnia również transakcje zawarte pomiędzy dniem bilansowym a datą sporządzenia sprawozdania.

24 INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH

W spółkach Grupy nie wdrożono programów motywacyjnych opartych na akcjach Emitenta.

25 INFORMACJE O FIRMIE AUDYTORSKIEJ

Firma audytorska została wybrana przez Radę Nadzorczą uchwałą z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej, do badania:

- sprawozdania finansowego Spółki Enter Air S.A. za 2019 i 2020 rok,
- skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej za 2019 oraz 2020 rok (łącznie z przeglądem).

Jako firmę audytorską do badania sprawozdań finansowych wybrano firmę PKF Consult sp. z o.o. Sp. k. z siedzibą w Warszawie, wpisaną na listę firm audytorskich pod nr 477.

Umowę zawarto w dniu 1 sierpnia 2019 r. na czas określony, niezbędny do wykonania badania sprawozdania finansowego. Wynagrodzenie audytora zostało opisane w notce 6.13 sprawozdania finansowego.

Warszawa, 30 kwietnia 2021

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Mariusz Olechno
Członek Zarządu

Marcin Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu