

**GreenMobility A/S**

**Hillerødgade 30A**

**2200 København N**

**CVR-nr. 35 52 15 85**

**Årsrapport 2018**

(5. regnskabsår)

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på selskabets  
ordinære generalforsamling den 25. april 2019

---

Dirigent

## Indholdsfortegnelse

	<u>Side</u>
Selskabsoplysninger	1
Ledelsespåtegning	2
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	3
Ledelsesberetning	6
Totalindkomstopgørelse	14
Balance	15
Balance	16
Egenkapitalopgørelse	17
Pengestrømsopgørelse	18
Noter	19

## **Selskabsoplysninger**

### **Selskab**

GreenMobility A/S  
Hillerødgade 30A  
2200 København N

CVR-nr.: 35 52 15 85

Hjemstedskommune: Frederiksberg

Stiftelsesdato: 24.10.2013

Regnskabsår: 01.01.2018 - 31.12.2018

### **Bestyrelse**

Per Møller Jensen, formand

Mie Levi Fenger

Henrik Keller Isaksen

Pia Kleist Giersløv Jørgensen

### **Direktion**

Henrik Keller Isaksen, adm. direktør

Søren Kovsted

Anders Wall

### **Revision**

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

## Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 01.01. – 31.12. 2018 for GreenMobility A/S.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31.12.2018 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 01.01. - 31.12.2018.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 21. marts 2019

### Direktion

Henrik Keller Isaksen  
adm. direktør

Søren Kovsted

Anders Wall

### Bestyrelse

Per Møller Jensen  
formand

Pia Kleist Giersløv Jørgensen

Mie Levi Fenger

Henrik Keller Isaksen

## Den uafhængige revisors revisionspåtegning

### Til kapitalejerne i GreenMobility A/S

#### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for GreenMobility A/S for regnskabsåret 01.01.2018 - 31.12.2018, der omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31.12.2018 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 01.01.2018 - 31.12.2018 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D.

#### Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af selskabet i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

#### Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere selskabets evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### **Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlingerne som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlingerne, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige,

modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at selskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

København, den 21.03.2019

**Deloitte**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab  
CVR-nr. 33 96 35 56

Bjørn Philip Rosendal  
statsautoriseret revisor  
MNE-nr. mne40039

## Ledelsesberetning

### Forretningside og hovedaktivitet

Vi driver vores egen flåde på 400 elbiler i Storkøbenhavn. Erfaringerne herfra er udgangspunktet for GreenMobilitys idé - udbredelsen af grønne delebilsløsninger til store byer i specielt Europa. Den ønskede internationale ekspansion skal primært ske via partnerskaber. Ultimo 2018 åbnede vores første franchisepartner NSB sin operation i Oslo med 250 biler. Der er i dag knap 8.000 brugere i Oslo og flere end 42.600 brugere i København.

GreenMobility er en del af svaret på byernes trafiktrængsel, miljøforurening og klimaforandringerne generelt, idet den elektriske delebybil, kører på grøn strøm, er støjsvag og fortrænger private personbiler. GreenMobility er således med til at forbedre bylivet, mindske det globale ressourceforbrug, da mængden af biler falder, og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Din ByBil bidrager til indfrielsen af FN's verdensmål 11, 12 og 13.

Det er nu ambitionen at være tilstede i flere end 15 byer ved udgangen af 2021 med samlet 450.000 brugere med et fuldt indfaset potentiale for 1,4 mio. brugere

Det er vores mål at være blandt Europas førende udbydere af grønne delebilsløsninger inden for free float. I dag er vi nummer seks.

### 2018 kort fortalt

Væksten fortsatte i 2018 med positiv udvikling på mange fronter, herunder:

- antal brugere steg med 17.411 til 38.443, svarende til 83 pct.
- antal ture steg med 172.178 til 492.835, svarende til 54 pct.
- antal minutter steg med 676.170 til 14.487.410, svarende til 5 pct.
- prisen per minut steg DKK 0,73 til DKK 1,76, svarende til 71 pct., og
- den første internationale franchisepartner, NSB, åbnede i Oslo.

Vi indledte vores operation i oktober 2016 med 400 biler, en simpel online platform i en enkelt by uden brugere. I dag er der flere end 50.000 brugere, en udbygget platform, 650 biler og to byer. I 2017 kom der for alvor vækst i forretningen og omsætningen nåede DKK 27,3 mio. i 2018, hvilket var en fremgang på DKK 13,1 mio. i forhold til 2017.

Resultatet før skat blev, som oprindeligt udmeldt negativt, med et resultat på DKK (30,3) mio. mod DKK (33,4) mio. i 2017. Resultatet afspejler, at virksomheden stadig er i opstartsfasen. Omsætningen steg som ventet. Der blev som planlagt anvendt mange ressourcer på at identificere og skabe kontakt til mulige fremtidige partnere i specielt Europa, hvor den grønne omstilling nu for alvor står højt på dagsordenen.



## Forventninger

Antallet af brugere i København forventes at stige til ca. 55.000 ved udgangen af 2019, hvor driften ventes at give overskud sidst på året ved flere end 2.000 ture per dag. Det stadig bedre samspil med kunderne og den løbende optimering af aktiviteten, herunder operationelle omkostninger, lønninger mv. muliggør en forventet reduktion i det samlede absolutte omkostningsniveau i GreenMobility København i størrelsesordenen ti pct., som ventes fuldt realiseret ved udgangen af 2019.

Det samlede resultat før skat inklusive blandt andet de internationale salgs- og marketingsaktiviteter forventes at udvise et underskud i størrelsesordenen DKK 22-24 mio. i 2019. Inklusive franchiseindtægter ventes den samlede omsætning at nå DKK 32-34 mio. i 2019.

Den samlede drift vil også i 2020 give underskud, mens der forventes break even i slutningen af 2021 ved en omsætning på DKK 75-85 mio.

Samlet venter vi at have flere end 100.000 brugere ved udgangen af 2019.

GreenMobility A/S forventer at indgå aftaler om opstart af tre til fire nye byer i 2019.

## Fremadrettede udsagn

Udsagnene om fremtiden i årsrapporten afspejler GreenMobilitys nuværende forventninger til fremtidige begivenheder og økonomiske resultater. Udsagnene er i sagens natur forbundet med risici, usikkerheder og andre forhold, der er vanskelige at forudsige eller ligger uden for GreenMobilitys kontrol. Selskabets faktiske resultater kan derfor afvige fra de forventninger, der udtrykkes i ledelsesberetningen.

## Udvikling i aktiviteter og økonomi

GreenMobilitys værdi skabes af kombinationen af mange brugere, mange ture og lange ture til en høj minutpris. I 2018 steg antallet af brugere med 17.411 til 38.443. Antallet af kørte ture steg fra 320.657 til 492.835. Den gennemsnitlige turlængde målt i minutter faldt til 29 minutter pga. et ændret produktmix, der næsten fordoblede den gennemsnitlige minutpris til DKK 1,76 i forhold til 2017. Den typiske tur er i dag på omkring 20 min. Samlet betød det en stigning i omsætningen på DKK 13,1 mio. til DKK 27,3 mio.

Driftsresultatet før skat blev som ventet et underskud på DKK 30,3 mio., som dels skyldes at driften i København som planlagt gav underskud og dels, at der investeres mange ressourcer i den internationale salgs- og markedsføringsindsats samt produkttilpasning.

Årets cashflow fra driften udgjorde DKK (21,3) mio. Egenkapitalen var ved årets udgang DKK (2,6) mio. De likvide midler beløb sig til DKK 1,6 mio.

Da selskabet er i en opstartsfasen realiseres underskud, og der budgetteres fremadrettet fortsat med underskud i en periode. Som følge heraf har selskabets moderselskab, HICO Group ApS forpligtet sig til at støtte selskabet minimum frem til 31.05.2020.

I oktober 2018 annoncerede GreenMobility, at selskabet indledte en proces med at rejse kapital til sikring af den videre drift og ekspansion. Den proces ventes afsluttet inden udgangen af første halvår 2019.

Kapitaltilførslen på forventet DKK 35-50 mio. vurderes sammen med den stigende omsætning i København og franchiseindtægterne fra udlandet at kunne finansiere selskabets drift, it-udvikling og internationale ekspansion indtil midten af 2020 og 5-7 nye byer.

GreenMobility arbejder på at styrke sin egen IT-plattform, så vi i de kommende år bl.a. vil kunne tilbyde egentlige deleure, hvor flere der skal samme vej, deler en tur, og også en bil med chauffør. Strategisk skal vi også sikre os, at vi er helt parate til førerløse biler.

Ved årsskiftet 2018/19 overtog selskabets bestyrelsesformand og stifter Henrik Isaksen stillingen som CEO og Per Møller Jensen, der har været medlem af bestyrelsen siden april 2018, blev konstitueret som midlertidig formand. På selskabets ordinære generalforsamling den 25. april 2019 ventes Søren Jespersen valgt ny formand.

### **International ekspansion**

Den internationale ekspansion - primært via partnere - er forretningsideen i GreenMobility. Ultimo 2018 åbnede NSB således sin operation i Oslo som vores første partner. Vi ser åbningen i Oslo med en så vigtig infrastrukturaktør som NSB, som det rygstød der skal til for at få gang i den internationale vækst.

Det er GreenMobilitys klare forventning, at mange storbyer verden over i de kommende fem - ti år aktivt vil arbejde for at flytte transporten fra privatejede benzin- og dieslebiler til elektriske delebiler og ikke mindst en styrket kollektiv trafik, der kan flytte mange mennesker på kort tid. Eldelebilene vil sammen med cykler og andre individuelle transportformer finmaske det samlede transporttilbud og give storbyboerne den ønskede fleksibilitet og effektivitet i dagligdagen med kortere transporttider.

For den enkelte bruger betyder eldelebilene finansielt, at høje faste omkostninger til en bil, der står stille det meste af døgnet, veksles til variable omkostninger. Det frigør midler for den enkelte og mindsker trækket på jordens ressourcer, da der ikke skal produceres så mange biler som før. Endelig vil de elektriske biler indgå begge veje i de nye smart grids – de oplader og fungerer som batterier, som ved spidsbelastning kan sende strømmen tilbage i nettet til andre funktioner.

Vi har identificeret 60 store byer i Europa, hvor befolkningens størrelse, tæthed og bystyrets dagsorden giver grundlag for at arbejde på at introducere Din Bybil. Blandt de 60 byer har vi fokus på 15. For at kunne skabe hurtig vækst prioriteres samarbejde med eksisterende virksomheder med store kundebaser højt. Norske NSB er en sådan naturlig partner, som kan sælge Din Bybil til kunder, som de allerede har et etableret forhold til. NSB driver tog- og busdrift i Norge og Sverige og er således en åbenbar partner for GreenMobility.

Andre mulige partnere kunne imidlertid også være olie- og gasselskaber, detailkæder, billeasing- og udlejningsselskaber og ejendomsselskaber med p-huse samt bilproducenter, hvor eldelebilene har en naturlig plads i værdikæden. Sidstnævnte oplever, at den individuelle slutkunde forsvinder fra salgskanalen til fordel for adgangen til en mobilitetsløsning som delebiler. I mange byer er der allerede flere delebilsudbydere, hvilket er

med til at styrke delebilen i konkurrencen med den privatejede personbil, som er GreenMobilitys egentlige konkurrent.

GreenMobilitys internationale team oprustes løbende for at forstærke markedsføringsindsatsen, der typisk foregår ved deltagelse på konferencer, hvor kontakter skabes. I 2018 deltog GreenMobility på flere end 20 messer, herunder bla. Impact Mobility Revolution i Katowice, TU-Automotive i München og Vehicle Electric Connected Services i Göteborg mv.

### **GreenMobility København**

Erfaringerne fra forretningen i København er grundlaget for GreenMobilitys internationale ekspansion. Her afprøves nye ideer i et miljø, der samtidig skal give overskud. Hovedfokus er at få flere brugere, som kører oftere og længere.

For at øge gennemsigtigheden blev de københavnske aktiviteter udskilt i en selvstændig enhed primo 2019 med Thomas Heltborg Juul som direktør. Thomas Heltborg Juul var tidligere chef for GreenMobilitys salgs- og markedsføring rettet mod det københavnske marked.

I 2018 kørte de 400 biler 3,9 mio. km med kunder eller 1,4 mio. km flere end i 2017. Antallet af ture steg til 492.835, hvilket svarer til, at der påbegyndtes en tur næsten hvert minut. I gennemsnit kørte en bil 100 minutter om dagen fordelt på 3,4 ture. Det vurderedes, at den nuværende flåde på 400 biler hver kan køre op til 160-180 minutter om dagen før tilgængeligheden påvirker kundeoplevelsen negativt.

For at sikre en bedre udnyttelse af flåden blev bl.a. den gratis reservationstid per 14. februar 2019 begrænset til 30 minutter, hvorefter der betales per minut. I 2018 blev Din Bybil booket næsten 750.000 gange, hvoraf knap 500.000 førte til en kørsel. Den forkortede gratis reservationstid har allerede nu øget tilgængeligheden og dermed antallet af kørte ture, som siden den 14. februar 2019 har ligget på i gennemsnit mere end 1.600 om dagen. På årets travleste dag i 2018 kørte de 400 Bybiler flere end 2.000 ture. Gennemsnittet for 2018 var 1.350 ture om dagen. Siden den 14. februar 2019 har 80 pct. af reservationerne udløst en køretur.

I forbindelse med ændringen af prisstrukturen blev flere abonnementsprodukter introduceret. Samtidig henholdsvis præmieres og tillægges brugerne et gebyr for at afslutte deres ture i udvalgte områder. Indtil nu har reaktionen i al væsentlighed kun været positiv med en fortsat stigning i antal kunder og kørte ture.

GreenMobility har udviklet sit eget heatmap, der registrerer hvor og hvornår turene påbegyndes og afsluttes. Data giver mulighed for at optimere bilernes placering i løbet af døgnet, så bilerne matcher brugernes behov. For at styrke fællesskabsfølelsen blandt brugerne om deres delebil kan brugerne tjene køreminutter ved at oplade biler, hvis kapaciteten er under 60 pct. Det betyder, at vores street team i stedet kan bruge tiden på at vedligeholde bilerne og flytte bilerne hen, hvor efterspørgslen er størst på et givet tidspunkt.

Efter introduktionen af den nye pris- og gebyrstruktur, der har øget omsætningen, er omkostningerne til driften faldet betydeligt. I 2018 øgede regnvejr antallet af ture med ni procent i forhold til ”solskinsdage”.

Hovedparten af turene foregår inden for zonen, hvor turene skal afsluttes. Zonen er på 99 km<sup>2</sup>. Rundt om zonen er der en række satellitter, der bl.a. dækker lufthavnen, flere hospitaler, DTU, dele af Gladsaxe kommune og Novo Nordisk. Zonens størrelse, form og antallet af HotSpots, hvor brugerne er sikret parkeringsplads, optimeres løbende. Der er i dag 23 HotSpots med i alt 75 parkeringspladser – de fleste i indre by. I 2019 vil vi teste, om der er lønsom efterspørgsel efter satellitter længere væk fra København.

Private brugere udgør langt størstedelen af GreenMobilitys brugerbase, men samarbejdet med offentlige og private organisationer vokser hele tiden, hvilket er med til at sikre en bedre udnyttelse af flåden i løbet af dagen. Ved udgangen af 2018 kørte medarbejdere fra flere end 600 virksomheder og offentlige institutioner i Din Bybil i arbejdstiden.

I maj 2018 gennemførte vi en rundspørge blandt vores brugere, hvoraf 3.300 svarede på de flere end 20 spørgsmål. Omkring halvdelen af brugerne har egen bil, men foretrækker at cykle på arbejde. Den typiske bruger er en mand i starten af tyverne. Færre end seks pct. af brugerne er mere end 60 år, hvilket indikerer, at der stadig er et uopdyrket marked at gå efter. Et vigtigt argument for delebiler er, at de fortrænger privatbiler. Således har 4,5 pct. af GreenMobilitys brugere solgt deres egen bil eller undladt at forlænge deres billeje. Hele 20 pct. har undladt eller overvejer at undlade at erhverve egen bil og 16 pct. overvejer at sælge deres bil pga. delebilsalternativet. Højt sat, fortrænger vores 400 Bybiler således potentielt flere end 5.000 biler. Tallene ligner resultaterne i udenlandske undersøgelser. 20-25 pct. af kunderne kører Din Bybil i løbet af en måned.

Hvis storbyens trafiktrængsel for alvor skal reduceres, så der ikke unødigt forbruges brændstof og spildes tid på ud- og indfaldsvejene, skal der flere ind i bilerne. GreenMobility vil derfor indenfor de nærmeste år introducere funktionalitet, der effektivt muliggør samkørsel.

Parkeringsforholdene i København er stadig en udfordring for udbredelsen af delebiler. Parkeringsafgifterne er så høje, at vi bliver nødt til at flytte bilerne hurtigt ud af den indre bys røde zone, hvor delebilerne kunne gøre mest gavn og måske få endnu flere til at opgive privatbilen. Det er vores håb, at Københavns kommune inden for en overskuelig fremtid vil se mere positivt på delebiler, herunder ikke mindst elektriske delebybiler.

Vores 400 biler er mere end transport fra A til B. Det er også big data. I februar 2019 offentliggjorde vi et samarbejde med DTU, Sweco og Vejdirektoratet. Formålet med projektet, som støttes finansielt af Innovationsfonden og strækker sig over 3,5 år, er via sensorer i vores 400 biler at bidrage med at indsamle data om de storkøbenhavnske vejes tilstand for så vidt angår ruhed, sporing, friktion mv. De indsamlede data og konklusioner vil blive sammenholdt med resultater indsamlet ved den nuværende konventionelle metode, hvor veje lukkes og scannes med specialkøretøjer, der kun kan operere i tørt føre. Viser projektet, at GreenMobility kan indsamle og bearbejde data, så vejovervågning og -vedligeholdelse kan billiggøres, vil vi forhåbentlig have skabt en ny indtægtskilde, hvor teknologien kan sælges til tredjemand. Uafhængigt af samarbejdet med DTU, Sweco og Vejdirektoratet og under hensyntagen til GDPR registrerer GreenMobility samtidigt interaktionen mellem fører, bil og underlag i forbindelse med kørslen, hvilket skaber værdifuld viden i forbindelse med videreudviklingen af førerløse biler.

## **Risikofaktorer**

### **Operationelle risici**

Et IT-nedbrud, der forhindrer brugerne i at køre i Din Bybil ved hjælp af GreenMobility app'n eller på anden måde forringer service væsentligt er en af GreenMobilitys achilleshæle. De vigtigste IT-funktionaliteter er udviklet, drives og hostes af tredjemand. I løbet af 2018 registrerede GreenMobility flere mindre IT-driftsforstyrrelser, men ingen der lukkede app'n for alle.

Da hele flåden i København udgøres af en bilmodel, vil en gennemgående fejl på disse, som medfører, at bilerne ikke kan køre i en periode, belaste indtjeningen.

Et kortvarigt strømudfald vil kun have begrænset påvirkning, da bilerne typisk er halvt opladede over døgnet.

Yderligere indskrænkning af parkeringsmulighederne i København og højere parkeringsafgifter vil besværliggøre udbredelsen af delebiler og belaste GreenMobility. Dette imødegås af HotSpots, hvor GreenMobility lejer parkeringspladser ofte med ladestandere. I København ventes antallet af HotSpots at blive fordoblet i de kommende år. Nem parkering er en integreret del af GreenMobilitys service.

Alvorlige ulykker, hvor Din Bybil er involveret, kan skade selskabets omdømme. GreenMobility udelukker kunder fra at benytte Din Bybil. I visse tilfælde på grund af uhensigtsmæssig kørsel; i andre tilfælde pga. forsøg på svindel ved oprettelsen mv.

Introduktionen af GDPR's skærpede krav til brug af kundedata har ikke påvirket GreenMobilitys forretning negativt. Hvert kvartal kontrolleres alle kunders data. Der arbejdes løbende på at sikre en til hver tid tidssvarende datasikkerhed.

GreenMobility har udover NSB ingen store kunder, hvis bortfald af betalingsevne kan true selskabet. De samlede tab på debitorer beløb sig i 2018 til DKK 0,5 mio. De beskedne tab på debitorer opnås ved at turene betales umiddelbart efter deres afslutning, da GreenMobility automatisk trækker på kundernes kreditkort. Den nye prisstruktur med flere forudbetalte abonnementer vil yderligere sikre GreenMobility mod tab.

### **Strategiske risici**

GreenMobilitys forretningside er forholdsvis ny, hvorfor der ikke er mange potentielle medarbejdere med erfaring inden for delebiler og internationalisering via franchisepartnere. Der foregår derfor en del "on-the-job" træning og oplæring.

Førerløse biler skønnes ikke at udgøre en strategisk risiko for GreenMobility, da selskabets flådeerfaring (vedligeholdelse, HotSpots, hvor bilerne i fremtiden både lader og sender strøm tilbage i nettet, etc.) også kan

anvendes på førerløse biler, der kommer ”når du kalder”, hvilket antagelig vil styrke efterspørgslen efter delebiler.

Delebilsmarkedet er nyt med nye operatører, heraf flere kapitalstærke bilproducenter, som kan bære større opstartstab end GreenMobility. GreenMobility søger at imødegå dette ved at søge partnere med store eksisterende kundebaser, så driften hurtigt kan give overskud.

Udbygning af og en evt. faldende pris på offentlig transport skønnes ikke at være en trussel for GreenMobility, da delebybiler er et supplement til en stærk kollektiv infrastruktur. Forudsat at GreenMobilitys produkt er konkurrencedygtigt, er et stigende udbud af konkurrerende delebilsprodukter ikke nødvendigvis negativt for GreenMobility, da et større udbud må antages at få flere til at vælge en delebil fremfor egen bil.

Alle ændringer i lovgivningen og beskatningen af biler til fordel for benzin- og dieseldrøjetøjer vil påvirke GreenMobility negativt. Set i lyset af den globale klimadebat skønner GreenMobility, at det er et meget lidt sandsynligt scenarie.

GreenMobility indgik i 2016 en fireårig finansiel leasingkontrakt vedrørende flåden i København. Som led i aftalen er GreenMobility forpligtet til at sikre en salgsværdi på DKK 60.000 per bil. GreenMobility skal dække en evt. difference. GreenMobilitys resultat afhænger derfor af udviklingen i brugtvognsprisen på flåden i København, som består af 400 Renault Zoe biler. For nærværende er den bogførte værdi lavere end markedsprisen.

Da GreenMobilitys drift giver underskud er selskabet afhængigt af at kunne fremskaffe kapital. Der er i dag trækingsfaciliteter hos Arbejdernes Landsbank på i alt DKK 10 mio. ligesom forpligtelserne overfor leasingleverandøren garanteres af selskabets hovedaktionær, HICO Group, der ejes af selskabets stifter og administrerende direktør Henrik Isaksen.

### **Usikkerhed ved indregning og måling**

Ledelsen vurderer, at der ikke har været poster i årsregnskabet, der har været påvirket af væsentlig usikkerhed ved indregning og måling.

Der henvises endvidere til note 2 vedrørende omtale af usikkerheder og skøn.

### **Begivenheder efter regnskabsårets afslutning**

Selskabets stifter og tidligere bestyrelsesformand Henrik Isaksen overtog stillingen som administrerende direktør den 1. januar 2019.

Primo 2019 er selskabets københavnske aktiviteter skilt ud i et selvstændigt selskab for at øge gennemsigtigheden og sikre fokus.

## Ordinære generalforsamling

Selskabets ordinære generalforsamling afholdes den 25. april 2019 kl. 10.00 på selskabets adresse.

## Resultatopgørelse

	<u>Note</u>	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
Nettoomsætning	4	27.252	14.212
Andre driftsindtægter	5	200	0
Eksterne omkostninger	6	<u>(29.320)</u>	<u>(24.354)</u>
<b>Bruttoresultat</b>		<b>(1.868)</b>	<b>(10.142)</b>
Personaleomkostninger	7	(20.211)	(13.956)
Af- og nedskrivninger	8	(7.047)	(7.447)
Andre driftsomkostninger	9	<u>0</u>	<u>(539)</u>
<b>Driftsresultat</b>		<b>(29.126)</b>	<b>(32.084)</b>
Finansielle omkostninger	10	<u>(1.153)</u>	<u>(1.364)</u>
<b>Resultat før skat</b>		<b>(30.279)</b>	<b>(33.448)</b>
Skat af årets resultat	11	<u>(2.836)</u>	<u>2.845</u>
<b>Årets resultat</b>		<b><u>(33.115)</u></b>	<b><u>(30.603)</u></b>
<b>Forslag til resultatdisponering</b>			
Overført resultat		<u>(33.115)</u>	<u>(30.603)</u>
Resultat pr. aktie*	12	<u>(19,87)</u>	<u>(20,72)</u>
Udvandet resultat pr. aktie*	12	<u>(19,87)</u>	<u>(20,72)</u>

**Totalindkomstopgørelse**

	<u>Note</u>	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
Årets resultat		(33.115)	(30.603)
Anden totalindkomst		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Totalindkomst</b>		<u>(33.115)</u>	<u>(30.603)</u>
<b>Fordeling af totalindkomst</b>			
Overført resultat		<u>(33.115)</u>	<u>(30.603)</u>



**Balance**

	<u>Note</u>	<u>31.12.2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>31.12.2017</u> <u>t.kr.</u>
Erhvervet software	13	270	505
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>		<b>270</b>	<b>505</b>
Biler	14	35.688	43.253
<b>Materielle anlægsaktiver</b>		<b>35.688</b>	<b>43.253</b>
Deposita		286	241
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>		<b>286</b>	<b>241</b>
<b>Anlægsaktiver</b>		<b>36.244</b>	<b>43.999</b>
Tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser	15	2.839	764
Tilgodehavende fra tilknyttede virksomheder	23	499	722
Andre tilgodehavender	16	244	123
Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	23	0	2.845
Periodeafgrænsningsposter		1.455	304
<b>Tilgodehavender</b>		<b>5.037</b>	<b>4.758</b>
<b>Likvide beholdninger</b>		<b>1.560</b>	<b>31.913</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>		<b>6.597</b>	<b>36.671</b>
<b>Aktiver</b>		<b>42.841</b>	<b>80.670</b>

## Balance

	<u>Note</u>	<u>31.12.2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>31.12.2017</u> <u>t.kr.</u>
Aktiekapital	18	667	667
Overført resultat		(3.276)	29.839
<b>Egenkapital</b>		<u>(2.609)</u>	<u>30.506</u>
Leasingforpligtelser	19	29.118	37.907
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		<u>29.118</u>	<u>37.907</u>
Leasingforpligtelser	19	8.396	8.261
Leverandørgæld		5.433	1.229
Gæld til tilknyttede virksomheder	23	1	187
Anden gæld	20	2.502	2.580
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		<u>16.332</u>	<u>12.257</u>
<b>Gældsforpligtelser</b>		<u>45.450</u>	<u>50.164</u>
<b>Passiver</b>		<u>42.841</u>	<u>80.670</u>
Kautions-, eventualforpligtelser og kontraktlige forpligtelser	21		
Nærtstående parter med bestemmende indflydelse	23		
Øvrige noter, herunder anvendt regnskabspraksis	1-3, 24-27		

## Egenkapitalopgørelse

	<b>Aktie- kapital t.kr.</b>	<b>Overført resultat t.kr.</b>	<b>I alt t.kr.</b>
Egenkapital 01.01.2017	500	(29)	471
Kapitalforhøjelse	167	62.333	62.500
Koncerntilskud	0	(1.862)	(1.862)
Årets resultat	0	(30.603)	(30.603)
Anden totalindkomst	0	0	0
<b>Egenkapital 31.12.2017</b>	<b>667</b>	<b>29.839</b>	<b>30.506</b>
Egenkapital 01.01.2018	667	29.839	30.506
Årets resultat	0	(33.115)	(33.115)
Anden totalindkomst	0	0	0
<b>Egenkapital 31.12.2018</b>	<b>667</b>	<b>(3.276)</b>	<b>(2.609)</b>

## Pengestrømsopgørelse

	<u>Note</u>	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
Driftsresultat		(29.126)	(32.084)
Af- og nedskrivninger		7.047	7.447
Afgang af erhvervet software		0	539
Ændring i driftskapital	22	815	1.511
Betalt skat		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b><u>(21.264)</u></b>	<b><u>(22.587)</u></b>
Køb af software		(5)	(295)
Betaling af deposita		<u>(45)</u>	<u>0</u>
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b><u>(50)</u></b>	<b><u>(295)</u></b>
Modtagne finansielle indtægter		0	0
Betalte finansielle omkostninger, ekskl. renter på leasingforpligtelser		(507)	(508)
Betalte ydelser, finansielle leasingforpligtelser	22	(8.532)	(8.740)
Modtaget tilskud fra Energistyrelsen		0	20
Kapitalforhøjelse		0	62.500
Omkostninger forbundet med kapitalforhøjelsen indregnet over egenkapitalen		0	(1.862)
Modtaget finansiering fra tilknyttede virksomheder		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<b><u>(9.039)</u></b>	<b><u>51.410</u></b>
<b>Ændring i likvider</b>		<b>(30.353)</b>	<b>28.528</b>
Likvider 01.01		<u>31.913</u>	<u>3.385</u>
<b>Likvider 31.12</b>		<b><u>1.560</u></b>	<b><u>31.913</u></b>

## Noter

### 1. Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for GreenMobility A/S for 2018 er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards, som er godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D.

Den anvendte regnskabspraksis fremgår i sin helhed af note 27.

#### Effekten af ny regnskabsregulering

Selskabet vurderer løbende effekten af nye IFRS-regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag og implementerer nye regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag senest, når de bliver obligatoriske.

Selskabet har implementeret nye og ændrede IFRS standarder samt fortolkningsbidrag for 2018, hvilket ikke har medført ændringer i regnskabspraksis.

#### *IFRS 9 – Finansielle instrumenter*

IFRS 9 afløser IAS 39 Finansielle instrumenter: *Indregning og måling* og omhandler den regnskabsmæssige behandling af finansielle aktiver og forpligtelser i relation til klassifikation og måling, regnskabsmæssig sikring og værdiforringelse.

Standarden introducerer en ny metode for nedskrivning på tilgodehavender, baseret på forventede tab ("expected loss") fremfor som hidtil ud fra konstaterede tab.

Selskabet anvender en forsimplet model, hvor hele det forventede tab indregnes på det tidspunkt, hvor tilgodehavendet opstår.

Selskabet har historisk realiseret et begrænset tab på debitorer, hvorfor implementeringen af IFRS 9 ikke har haft en væsentlig effekt for selskabet.

Selskabet benytter ikke regnskabsmæssig sikring.

#### *IFRS 15 – Indtægter fra kontrakter med kunder*

IFRS 15 afløser de nuværende omsætningsstandarder (IAS 11 og IAS 18) og fortolkningsbidrag og trådte i kraft pr. 1. januar 2018.

IFRS 15 medfører, at indtægter skal indregnes på en måde, der afspejler overførslen af tjenesteydelser til kunderne med et beløb svarende til det, selskabet forventer at være berettiget til for leveringen af tjenesteydelsen. Standarden har ikke haft effekt på selskabets indregning af indtægter og medfører derfor ingen ændring i anvendt regnskabspraksis.

**Forventet effekt af ny regnskabsregulering der endnu ikke er ikrafttrådt**

På tidspunktet for underskrift af denne årsrapport foreligger der en række nye eller ændrede standarder og fortolkningsbidrag, som endnu ikke er trådt i kraft, og som derfor ikke er indarbejdet i årsrapporten. Det er ledelsens vurdering, at disse ikke vil få væsentlig indvirkning på årsrapporten for de kommende år jf. også nedennævnte omtale af IFRS 16.

**IFRS 16 – Leasing**, der erstatter IAS 17 og træder i kraft pr. 1. januar 2019. Standarden kræver at stort set alle leasingaftaler indregnes i balancen i leasingtagers regnskab i form af en leasingforpligtelse og et aktiv, som repræsenterer leasingtagers ret til at bruge det underliggende aktiv. Der skelnes ikke længere mellem operationel og finansiell leasing.

Selskabet har foretaget en analyse af effekten af implementeringen af IFRS 16 og vurderer ikke at standarden vil få væsentlig indvirkning på årsrapporten, da leasing af selskabets biler allerede præsenteres som finansiell leasing og indregnes i balance i form af en leasingforpligtelse og et aktiv. Selskabets øvrige leasingaftaler vedrørende selskabets kontofaciliteter mv. forventes ikke skulle indregnes i balancen med henvisning til undtagelsesbestemmelserne omkring leasingperioder på under 12 måneder.

**Væsentlige regnskabsmæssige vurderinger**

Ved udarbejdelse af regnskabet foretager ledelsen en række regnskabsmæssige vurderinger, der danner grundlag for præsentation, indregning og måling af selskabets aktiver og forpligtelser. De væsentligste regnskabsmæssige vurderinger fremgår af note 2.

**2. Usikkerheder og skøn**

Ved anvendelse af selskabets regnskabspraksis som beskrevet i note 1 og 27 er det nødvendigt, at ledelsen foretager vurderinger og skøn, samt opstiller forudsætninger for den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser, som ikke umiddelbart kan udledes af andre kilder.

Mange regnskabsposter kan ikke måles med sikkerhed, men kun skønnes. Sådanne skøn omfatter vurderinger på baggrund af de seneste oplysninger, der er til rådighed på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen. De foretagne skøn og de underliggende forudsætninger revurderes løbende. Ændringer til foretagne regnskabsmæssige skøn indregnes i den regnskabsperiode, hvori ændringen finder sted.

## Noter

### 2. Usikkerheder og skøn (fortsat)

#### Væsentlige regnskabsmæssige skøn

I forbindelse med den praktiske anvendelse af den beskrevne regnskabspraksis foretager ledelsen væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger, der kan have en betydelig indflydelse på årsrapportens aktiver og forpligtelser på balancedagen. Ledelsen baserer sine skøn på historiske erfaringer samt en række andre forudsætninger, der vurderes at være rimelige under de givne omstændigheder. Resultatet heraf danner grundlaget for de rapporterede regnskabsmæssige værdier af aktiver og forpligtelser samt for de rapporterede indtægter og omkostninger, som ikke umiddelbart fremgår af andet dokumentationsmateriale. De faktisk realiserede resultater kan afvige fra disse skøn indregnet pr. balancedagen. Følgende regnskabsmæssige skøn vurderes at være væsentlige for regnskabet.

#### Materielle anlægsaktiver

Ledelsen skønner over værdien af de materielle anlægsaktiver på balancedagen ud fra en vurdering af bilernes værdi, som udgøres af det højeste af dagsværdi fratrukket salgskostninger og kapitalværdi. Selskabets ledelse har foretaget en vurdering af bilernes værdi baseret på observerbare udbudspriser på biler. Da dagsværdi fratrukket salgskostninger ikke medfører et nedskrivningsbehov, har selskabet ikke skønnet over kapitalværdien. På baggrund af den foretagne vurdering er der ikke foretaget nedskrivning af biler og værdien af materielle anlægsaktiver er opført i balancen pr. 31.12.2018 med 35,7 mio.kr. (43,3 mio.kr. pr. 31.12.2017).

### 3. Going concern

Da selskabet er i en opstartsfase realiseres underskud, og der budgetteres fremadrettet fortsat med underskud i en periode. Som følge heraf har selskabets moderselskab, HICO Group ApS forpligtet sig til at støtte selskabet minimum frem til 31.05.2020.

Selskabets ledelse arbejder endvidere med konkrete planer for gennemførelse af en kapitalforhøjelse, som skal sikre at selskabet kan realisere planerne for det kommende regnskabsår.

Det er på baggrund heraf ledelsens vurdering, at selskabets likviditetsberedskab er tilstrækkeligt til at sikre selskabets fremtidige drift mindst et år frem, således at årsregnskabet aflægges med fortsat drift for øje.

### 4. Nettoomsætning

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>t.kr.</b>	<b>t.kr.</b>
Kørsel privatkunder	24.826	13.962
Kørsel erhvervskunder	480	250
Salg af reklamefoliering på bilerne	120	0
Indtægter fra franchise, herunder videresalg af hardware	<u>1.826</u>	<u>0</u>
	<b><u>27.252</u></b>	<b><u>14.212</u></b>

## Noter

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>				
<b>5. Andre driftsindtægter</b>						
Engangsdrifttilskud	<u>200</u>	<u>0</u>				
	<b><u>200</u></b>	<b><u>0</u></b>				
	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>				
<b>6. Eksterne omkostninger</b>						
Autodrift	19.129	12.133				
Salgsomkostninger	3.387	2.446				
Lokaleomkostninger	627	634				
Administrationsomkostninger	6.177	3.556				
Omkostninger relateret til børsnotering	0	7.447				
Heraf ført via egenkapitalen	<u>0</u>	<u>(1.862)</u>				
	<b><u>29.320</u></b>	<b><u>24.345</u></b>				
	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>				
<b>7. Personaleomkostninger</b>						
Gager og lønninger	18.858	13.337				
Pensioner (bidragsbaserede)	965	437				
Andre omkostninger til social sikring	<u>388</u>	<u>182</u>				
	<b><u>20.211</u></b>	<b><u>13.956</u></b>				
Gennemsnitligt antal medarbejdere	<u>81</u>	<u>41</u>				
	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>				
	<u>Bestyrelse</u>	<u>Direktion</u>	<u>Andre ledende medarbejdere</u>			
	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>		
Bestyrelseshonorar	400	400	-	-		
Løn og gager	-	-	2.960	2.060	2.108	1.134
Bidragsbaserede pensionsordninger	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>197</u>	<u>137</u>	<u>141</u>	<u>71</u>
	<b><u>400</u></b>	<b><u>400</u></b>	<b><u>3.157</u></b>	<b><u>2.197</u></b>	<b><u>2.249</u></b>	<b><u>1.205</u></b>



## Noter

### 7. Personalemkostninger (fortsat)

Andre ledende medarbejdere udgøres af:

Kasper Suhr Larsen (CTO)

Christina Carpens (COO)

Thomas Heltborg Juul (CMO)

Pr. 31.12.2018 udgøres direktionen af Torben Andersen, Søren Kovsted og Anders Wall. Torben Andersen er pr. 1. januar 2019 fratrukket som administrerende direktør og Henrik Keller Isaksen er tiltrådt.

Ingen af direktionens medlemmer eller andre ledende medarbejdere er pr. 31.12.2018 omfattet af bonusordninger eller har ret til fratrædelsesgodtgørelser udover, hvad der må betragtes som normal opsigelsesperiode for en direktør.

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
<b>8. Af- og nedskrivninger</b>		
Afskrivning af biler	6.807	7.018
Afskrivning software	<u>240</u>	<u>429</u>
	<b><u>7.047</u></b>	<b><u>7.447</u></b>

### 9. Andre driftsomkostninger

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
Afgang af erhvervet software	<u>0</u>	<u>539</u>
	<b><u>0</u></b>	<b><u>539</u></b>

### 10. Finansielle omkostninger

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
Finansielle omkostninger til tilknyttede virksomheder	0	1
Finansielle omkostninger vedrørende finansiel leasing	749	903
Andre finansielle omkostninger	171	181
Garantiprovision til moderselskab og tilknyttede virksomheder	<u>233</u>	<u>279</u>
<b>Renteudgifter til finansielle forpligtelser, der ikke måles til dagsværdi gennem resultatopgørelsen</b>	<b><u>1.153</u></b>	<b><u>1.364</u></b>

## Noter

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>t.kr.</b>	<b>t.kr.</b>
<b>11. Skat af årets resultat</b>		
Aktuel skat	0	(2.845)
Ændring i udskudt skat	(6.653)	(3.195)
Tilbageførsel af indregnet sambeskatningsbidrag	<u>2.836</u>	<u>0</u>
	<b>(3.788)</b>	<b>(6.040)</b>
Ikke indregnet udskudt skat, jf. note 15	<u>6.653</u>	<u>3.195</u>
	<b>2.836</b>	<b>(2.845)</b>
Beregnet skat af resultat før skat, 22%	(6.661)	(7.359)
Skatteeffekt af ikke-fradragsberettigede poster	<u>8</u>	<u>1.287</u>
	<b>(6.653)</b>	<b>(6.072)</b>
Heraf ikke indregnet skattemæssigt underskud	6.653	3.227
Tilbageførsel af indregnet sambeskatningsbidrag	<u>2.836</u>	<u>0</u>
	<b>2.836</b>	<b>(2.845)</b>
Effektiv skatteprocent (%)	<u>(9,4)</u>	<u>42,8</u>

Selskabets skattemæssige underskud for 2018 forventes ikke anvendt i den sambeskatning som selskabet indgår i, hvorfor årets aktuelle skat er 0.

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>t.kr.</b>	<b>t.kr.</b>
<b>12. Resultat pr. aktie</b>		
Årets resultat efter skat	<u>(33.115)</u>	<u>(30.603)</u>
Antal aktier à 0,4 kr.*	<u>1.667</u>	<u>1.667</u>
Gennemsnitligt antal aktier*	<u>1.667</u>	<u>1.477</u>
Resultat pr. aktie*	<u>(19,87)</u>	<u>(20,72)</u>
Udvandet resultat pr. aktie*	<u>(19,87)</u>	<u>(20,72)</u>
*tal er korrigeret for aktiesplit		

Resultat pr. aktie og udvandet resultat pr. aktie er identisk som følge af, at selskabet ikke har udstedt tegningsretter, optioner eller lignende.

## Noter

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b><u>t.kr.</u></b>	<b><u>t.kr.</u></b>
<b>13. Erhvervet software</b>		
Kostpris 01.01.	720	1.200
Tilgang	5	295
Afgang	<u>0</u>	<u>(775)</u>
<b>Kostpris 31.12.</b>	<b><u>725</u></b>	<b><u>720</u></b>
Af- og nedskrivninger 01.01.	(215)	(23)
Årets afskrivninger	(240)	(429)
Tilbageførsel vedrørende afgang	<u>0</u>	<u>237</u>
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.</b>	<b><u>(455)</u></b>	<b><u>(215)</u></b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.</b>	<b><u>270</u></b>	<b><u>505</u></b>

Selskabet afgangsførte i 2017 erhvervet software med en regnskabsmæssig værdi på 539 t.kr, som er indregnet som andre driftsomkostninger i resultatopgørelsen.

## 14. Biler

Kostpris 01.01.	51.256	51.909
Tilgang	973	282
Tilskud	0	(20)
Afgang	<u>(2.222)</u>	<u>(915)</u>
<b>Kostpris 31.12.</b>	<b><u>50.007</u></b>	<b><u>51.256</u></b>
Af- og nedskrivninger 01.01.	(8.003)	(1.105)
Årets afskrivninger	(6.807)	(7.018)
Tilbageførsel vedrørende afgang	<u>491</u>	<u>120</u>
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.</b>	<b><u>(14.319)</u></b>	<b><u>(8.003)</u></b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.</b>	<b><u>35.688</u></b>	<b><u>43.253</u></b>

I den regnskabsmæssige værdi af biler indgår alene finansielt leasede aktiver med en regnskabsmæssig værdi på 35.688 t.kr (2017: 43.253 t.kr.) Den tilhørende leasingforpligtelse udgør 37.514 t.kr (2017: 46.168 t.kr.) Finansielt leasede aktiver kan ikke stilles til sikkerhed for selskabets forpligtelser.

Selskabet har i 2016 og 2017 modtaget et tilskud på 10.000 kr. pr. bil fra Energistyrelsen som led i deres generelle støtte til eldrevne biler. Disse er modregnet i kostprisen på aktiverne. Det er en betingelse for tilskuddet, at bilerne holdes i drift i 3 år fra tilskudsdatoen, hvilket er selskabets forventning.

## Noter

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
<b>15. Udskudt skat</b>		
Udskudt skat hviler på følgende poster:		
Immaterielle anlægsaktiver	(59)	(111)
Finansielle leasede aktiver	431	483
Fremførbare underskud ej anvendt i sambeskatningen	12.921	6.268
	<u><b>13.293</b></u>	<u><b>6.640</b></u>
Nettoværdien er indregnet således i balancen:		
Udskudte skatteaktiver/tilgodehavende sambeskatningsbidrag	0	2.845
Udskudte skatteforpligtelser	<u>0</u>	<u>0</u>
	<u><b>0</b></u>	<u><b>2.845</b></u>
	<u><b>Udskudte</b></u>	<u><b>Udskudte</b></u>
	<u><b>skatte-</b></u>	<u><b>skattefor-</b></u>
	<u><b>aktiver</b></u>	<u><b>pligtelser</b></u>
	<u><b>kr.</b></u>	<u><b>kr.</b></u>
Udskudt skat 01.01	0	0
Årets bevægelser	6.653	3.195
Ikke indregnet udskudt skatteaktiv	<u>(6.653)</u>	<u>(3.195)</u>
<b>Udskudt skat 31.12</b>	<u><b>0</b></u>	<u><b>0</b></u>

Det er ledelsens vurdering, at de udskudte skatteaktiver ikke kan benyttes af selskabet selv eller i sambeskatningen med moderselskabet, HICO Group ApS, indenfor 3 år, hvorfor skatteaktivet ikke er indregnet pr. 31.12.2018.

## Noter

### 16. Tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser

	2018				2018	2017
	Aldersfordeling				t.kr	t.kr
	Ej forfaldne	Mellem 1 og 30 dage	Mellem 31 og 60 dage	Over 60 dage	Total	Total
Forventet gns. tabsprocent	0%	10%	26%	40%		
Tilgodehavender brutto	1.770	373	76	1.123	3.342	1.025
Hensættelse til tab	0	38	21	444	503	261
<b>Tilgodehavender netto</b>	<b>1.770</b>	<b>335</b>	<b>55</b>	<b>679</b>	<b>2.839</b>	<b>764</b>

	2018 t.kr.	2017 t.kr.
Hensættelseskonto 01.01	261	0
Årets konstaterede tab	10	148
Årets hensættelser til dækning af tab	232	113
<b>Hensættelseskonto 31.12</b>	<b>503</b>	<b>261</b>

Der foretages nedskrivninger af tilgodehavender, hvis værdien ud fra en vurdering af de enkelte debitorers betalingssevne er forringet, f.eks. ved betalingsstandsning, konkurs e.l. Nedskrivninger foretages til opgjort nettorealiseringsværdi. Der henvises endvidere til note 24 for beskrivelse af selskabets kreditrisici.

	2018 t.kr.	2017 t.kr.
<b>17. Andre tilgodehavender</b>		
Tilgodehavende moms	30	0
Øvrige tilgodehavender	214	123
	<b>244</b>	<b>123</b>

## Noter

### 18. Aktiekapital

Aktiekapitalen består af 1.666.666 aktier à 0,4 kr. Aktierne er ikke opdelt i klasser.

	<b>2018</b>
	<b><u>t.kr.</u></b>
Ændringer i aktiekapitalen siden stiftelsen:	
Stiftelse, registreret 24.10.2013 (anpartsselskab)	80
Kapitalforhøjelse, registreret 11.03.2016 i forbindelse med omdannelse til aktieselskab	420
Kapitalforhøjelse, registeret 16.06.2017 i forbindelse med selskabets notering på First North	<u>167</u>
<b>Aktiekapital 31.12.2018</b>	<b><u>667</u></b>

### 19. Leasingforpligtelser

Selskabet leaser biler via finansielle leasingkontrakter. Den gennemsnitlige leasingperiode er 4 år. Alle leasingkontrakter følger en fast afdragsprofil, og ingen af aftalerne indeholder bestemmelser om betingede leasingydelse. Leasingkontrakterne er uopsigelige i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges på fornyede vilkår. GreenMobility A/S har den 2. maj 2017 indgået et tillæg til aftale med Autolease, der medfører, at det ikke længere er Mobility Service Danmark A/S, men GreenMobility A/S, der fremadrettet forpligter sig til at anvise en køber til de leasede biler til en på forhånd aftalt pris på 60.000 kr.

Selskabet har betalt 8.532 t.kr. i leasingydelse i 2018 (8.740 t.kr i 2017).

	<b>Minimumsleasingydelser</b>	
	<b>Nom. værdi</b>	
	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
	<b><u>t.kr.</u></b>	<b><u>t.kr.</u></b>
De finansielle leasingforpligtelser forfalder således:		
Inden for et år fra balancedagen	8.509	8.632
Mellem et og fem år fra balancedagen	29.512	38.906
Efter fem år fra balancedagen	<u>0</u>	<u>0</u>
	<b>38.021</b>	<b>47.538</b>
Amortiseringstillæg til fremtidig omkostningsførsel	<u>(507)</u>	<u>(1.370)</u>
	<b><u>37.514</u></b>	<b><u>46.168</u></b>

## Noter

	Nutidsværdi af minimums-leasingydelser		
	31.12.2018	31.12.2017	
	<u>t.kr.</u>	<u>t.kr.</u>	
<b>19. Leasingforpligtelser (fortsat)</b>			
De finansielle leasingforpligtelser forfalder således:			
Inden for et år fra balancedagen	8.396	8.261	
Mellem et og fem år fra balancedagen	29.118	37.907	
Efter fem år fra balancedagen	0	0	
	<b>37.514</b>	<b>46.168</b>	
	<u>Valuta</u>	<u>Udløb</u>	<u>Fast eller variabel rente</u>
<b>31.12.2018</b>			
Leasingforpligtelser, biler	<u>DKK</u>	<u>2020-2022</u>	<u>Fast</u>
<b>31.12.2017</b>			
Leasingforpligtelser, biler	<u>DKK</u>	<u>2020</u>	<u>Fast</u>

Selskabet har indgået en operational leasingaftale i forbindelse med leje af lokaler. Lejekontrakten er uopsigelig frem til 01.07.2019, hvorefter kontrakten kan opsiges med 6 måneders varsel. Lejekontrakten følger en fast betalingsprofil, som pristalsreguleres, og aftalen indeholder ikke bestemmelser om betingede leasingydelser. Lejekontrakten er uopsigelig i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges på fornyede vilkår.

Den årlige leje er 499 t.kr. eks. moms og der er i 2018 betalt 543 t.kr inkl. Moms (2017: 413 t.kr).

	Minimumsleasingydelser	
	Nom. værdi	
	31.12.2018	31.12.2017
	<u>t.kr.</u>	<u>t.kr.</u>
De operationelle leasingforpligtelser eksklusiv pristalsregulering forfalder således:		
Inden for et år fra balancedagen	382	382
Mellem et og fem år fra balancedagen	0	382
Efter fem år fra balancedagen	0	0
	<b>382</b>	<b>764</b>

## Noter

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>t.kr.</b>	<b>t.kr.</b>
<b>20. Anden gæld</b>		
Moms og afgifter	0	103
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m.m.	38	560
Feriepengeforpligtelser	1.118	697
Andre skyldige omkostninger	<u>1.346</u>	<u>1.220</u>
	<b><u>2.502</u></b>	<b><u>2.580</u></b>

## 21. Kautions-, eventualforpligtelser og kontraktlige forpligtelser

Selskabet har indgået aftale om betaling af licenser vedrørende software i de næste 12 måneder udgørende i alt 2.014 t.kr.

GreenMobility har overfor Københavns Lufthavne A/S stillet anfordringsgaranti på 991.164 kr. til sikkerhed for ethvert mellemværende mellem GreenMobility og Københavns Lufthavne i henhold til lejekontrakt angående lejemål i lufthavnen. Garantien er uopsigelig fra GreenMobilitys side.

Selskabet indgår i en dansk sambeskatning med HICO Group ApS som administrationsselskab. Selskabet hæfter derfor i henhold til selskabsskattelovens regler herom for indkomstskatter mv. for de sambeskattede selskaber og ligeledes for eventuelle forpligtelser til at indeholde kildeskat på renter, royalties og udbytter for disse selskaber.

Selskabet har indgået aftale om leje af parkeringspladser i Københavns Lufthavn, som kan opsiges med et års varsel, svarende til 265 t.kr.

Derudover henvises til note 19 vedrørende eventualforpligtelser i forbindelse med leasingforpligtelser, herunder tilbagebetaling af tilskud.

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>t.kr.</b>	<b>t.kr.</b>
<b>22. Pengestrømme</b>		
Ændring i tilgodehavender og periodeafgrænsningsposter	(3.124)	3.482
Ændring i leverandørgæld, anden gæld mv.	<u>3.939</u>	<u>(1.971)</u>
<b>Ændring i driftskapital</b>	<b><u>815</u></b>	<b><u>1.511</u></b>
<b>Leasinggæld 01.01</b>	<b>46.168</b>	<b>54.564</b>
Årets betalte leasingydelse	(8.532)	(8.740)
<u>Regulering for andre ikke-kontante poster herunder:</u>		
Optagelse af ny leasinggæld	973	282



Afvikling af leasinggæld	(1.844)	(841)
Årets tilskrevne rentekomkostninger på leasinggælden	749	903
<b>Leasinggæld 31.12</b>	<b>37.514</b>	<b>46.168</b>

## Noter

### 23. Nærtstående parter

#### Nærtstående parter med bestemmende indflydelse

Følgende parter har bestemmende indflydelse på GreenMobility A/S:

<u>Navn</u>	<u>Hjemsted</u>	<u>Grundlag for indflydelse</u>
HICO Group ApS	København	Moderselskab
Henrik Isaksen		Ejer af HICO Group ApS

#### Tilknyttede virksomheder

<u>Navn</u>	<u>Hjemsted</u>	<u>Grundlag for indflydelse</u>
Mobility Service Danmark A/S	Tårnby	Søsterselskab
Bilrenseriet A/S*	København	Søsterselskab

\* Selskabet er fusioneret med HICO Group ApS pr. 22. november 2018.

#### Transaktioner mellem nærtstående parter og GreenMobility A/S

	<u>Moder- selskab t.kr.</u>	<u>Tilknyttede virksom- heder t.kr.</u>	<u>Andre nært- stående parter t.kr.</u>	<u>I alt t.kr.</u>
<b>2018</b>				
Køb af tjenesteydelser	0	299	0	299
Garantiprovision (omkostning)	233	0	0	233
Renter på mellemregning med tilknyttede virksomheder (omkostning)	0	0	0	0
Sambeskatningsbidrag 2018	0	0	0	0
	<u>Moder- selskab t.kr.</u>	<u>Tilknyttede virksom- heder t.kr.</u>	<u>Andre nært- stående parter t.kr.</u>	<u>I alt t.kr.</u>
<b>2017</b>				
Køb af tjenesteydelser	4	276	0	280
Garantiprovision (omkostning)	155	124	0	279

## Noter

### 23. Nærtstående parter (fortsat)

Renter på mellemregning med tilknyttede virksomheder (omkostning)	0	1	0	1
Tilførelse af likviditet indtil notering på First North	0	7.700	0	7.700
Tilbagebetaling heraf	0	(7.700)	0	(7.700)
Sambeskatningsbidrag 2017	2.845	0	0	2.845
	<b>Tilgodehavende hos nærtstående parter</b>		<b>Gæld til nærtstående parter</b>	
	<b>31.12. 2018 t.kr.</b>	<b>31.12. 2017 t.kr.</b>	<b>31.12. 2018 t.kr.</b>	<b>31.12. 2017 t.kr.</b>
Moderselskab	499	3.567	0	0
Tilknyttede virksomheder	0	0	1	187

Salg af tjenesteydelser til nærtstående parter omfatter konsulentytelser og sker til normale salgspriser. Køb af tjenesteydelser fra nærtstående parter omfatter administration og sker ligeledes til normale indkøbspriser.

Renter på mellemregning og garantiprovision er ydet på det, som en tredjemand kunne forventes at kræve i rente. Garantiprovisionen vedrører moderselskabets kaution for leasingforpligtelserne. Garantiprovisionen udgør 0,5% p.a. af leasinggælden.

Selskabet har indgået aftaler med Mobility Service Danmark A/S om klargøring og opladning af selskabets bilflåde der bruges i Københavns Lufthavn på Kystvejen 42, 2770 Kastrup samt i Nyropsgade 42, 1606 København V.

Endvidere er der indgået aftale om, at Selskabet stiller deres eksisterende opladningsmoduler til rådighed for Mobility Service Danmark A/S.

GreenMobility A/S har et tæt samarbejde med Bilrenseriet A/S som HICO Group ApS også ejer 100%, her vaskes og oplades biler primært i Dr. Tværgade og Gl. Mønt parkeringshuse, hvor GreenMobility A/S har egen samarbejdsaftale om parkering (Hotspots) med Jeudan.

For vederlag til bestyrelse, direktion og andre ledende medarbejdere henvises til note 7.

## Noter

### 24. Ejerforhold og koncernforhold

Selskabet har registreret følgende aktionærer med mere end 5% af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

- HICO Group ApS, CVR-nr. 21517909

GreenMobility A/S indgår i koncernregnskabet for HICO Group ApS, CVR-nr. 21517909.

	<u>2018</u> <u>t.kr.</u>	<u>2017</u> <u>t.kr.</u>
<b>25. Finansielle risici og finansielle instrumenter</b>		
<b>Kategorier af finansielle instrumenter</b>		
Tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser	2.839	764
Andre tilgodehavender	244	123
Tilgodehavende fra tilknyttede virksomheder	499	722
Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	0	2.845
Likvide beholdninger	<u>1.560</u>	<u>31.913</u>
<b>Finansielle aktiver, der måles til amortiseret kostpris</b>	<b><u>5.142</u></b>	<b><u>36.367</u></b>
Leasingforpligtelser	37.514	46.168
Leverandører af varer og tjenesteydelser	5.433	1.233
Gæld til tilknyttede virksomheder	1	187
Anden gæld	<u>2.502</u>	<u>2.580</u>
<b>Finansielle forpligtelser, der måles til amortiseret kostpris</b>	<b><u>45.450</u></b>	<b><u>50.168</u></b>

Selskabet har ingen finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi.

Selskabet er som følge af sin drift og investeringer eksponeret over for en række finansielle risici, herunder kreditrisici.

Det er selskabets politik at operere med en lav risikoprofil, således at valuta-, rente- og kreditrisici kun opstår i forbindelse med kommercielle forhold. Det er selskabets politik ikke at foretage aktiv spekulation i finansielle risici. Selskabet har pr. 31.12.2018 en samlet eksponering i EUR på DKK 0,4 million.

Relevante forhold vedrørende selskabets risikostyring er beskrevet i efterfølgende afsnit.

## Noter

### 25. Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

#### Renterisici

Selskabet har en likvid beholdning, som er placeret hos selskabets bankforbindelse til en variabel rente, og en leasingforpligtelse, som er baseret på en fast rente.

En stigning i markedsrenten fra 0% til 1% vil have en positiv indvirkning på 1 mio.kr. på dagsværdien af selskabets leasingforpligtelse. Et tilsvarende fald i markedsrenten vil have en tilsvarende negativ indvirkning på dagsværdien. Ændringen i markedsrenten har ikke indvirkning på selskabets resultat og egenkapital, da forpligtelsen måles til amortiseret kostpris.

#### Likviditetsrisici

Selskabet sikrer et tilstrækkeligt likviditetsberedskab ved likviditetsstyring.

Med henblik på at begrænse selskabets modpartsrisici foretages der alene indskud i velrenommerede banker.

Likviditetsreserven i selskabet er sammensat således:

	<b>2018</b> <b>t.kr.</b>	<b>2017</b> <b>t.kr.</b>
Likvide beholdninger	1.560	31.913
Kredittilsagn	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>I alt</b>	<b><u>1.560</u></b>	<b><u>31.913</u></b>

#### Kreditrisici

Den primære kreditrisiko i selskabet er relateret til tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser. Selskabet har ikke væsentlige risici vedrørende en enkelt kunde eller samarbejdspartner ud over NSB som er franchisetager af GreenMobilitys bybilskoncept. Selskabets politik for påtagelse af kreditrisici medfører, at alle større kunder og samarbejdspartnere kreditvurderes.

I selskabets hidtidige korte driftsperiode har selskabet ikke haft væsentlige tab på debitorer, og risikoen for væsentlige tab på de samlede tilgodehavender pr. 31.12.2018 vurderes at være begrænset.

Der henvises i øvrigt til note 16, Tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser.

## Noter

### 25. Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

#### Optimering af kapitalstruktur

Ledelsen vurderer løbende, om selskabets kapitalstruktur er i overensstemmelse med selskabets og aktionærernes interesser. Det overordnede mål er at sikre en kapitalstruktur, som understøtter en langsigtet økonomisk vækst og samtidig maksimerer afkastet til selskabets interessenter.

Selskabet blev i juni 2017 noteret på Nasdaq First North. Formålet med noteringen var at tilføre selskabet midler til at styrke selskabets position i Danmark samt selskabets planlagte internationale ekspansion. Selskabet modtog i forbindelse med noteringen et provenu på 62,5 mio. kr.

Selskabets kapitalstruktur består af egenkapital, herunder aktiekapital samt overført resultat.

### 26. Begivenheder efter balancedagen

Selskabets stifter og tidligere bestyrelsesformand Henrik Isaksen overtog stillingen som administrerende direktør ved pr. 2 januar 2019.

Primo 2019 er selskabets københavnske aktiviteter skilt ud i et selvstændigt selskab for at øge gennemsigtigheden og sikre fokus.

Selskabet har den 6. marts 2019 offentliggjort at de har engageret ABG Sundal Collier som finansiel rådgiver i forbindelse med den påtænkte kapitalforhøjelse som forventes at finde sted i løbet af 1. halvår 2019, hvor det er hensigten at rejse et beløb i størrelsesorden DKK 35 – 50 millioner til markedskurs.

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt yderligere forhold, som forrykker vurderingen af årsrapporten

### 27. Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards, som er godkendt af EU, og yderligere krav i årsregnskabsloven for regnskabsklasse B med tilvalg af noteoplysninger gældende for regnskabsklasse C og D.

Bortset fra implementering af nye eller reviderede og ændrede regnskabsstandarder er årsregnskabet aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

Årsrapporten er aflagt i danske kroner.

## Noter

### 27. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

#### Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det som følge af en tidligere begivenhed er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde selskabet, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå selskabet, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter, i takt med at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

#### Segmentoplysninger

Selskabet opererer indtil nu alene i et segment, og der indgår ikke segmenter i selskabets interne ledelsesrapportering, hvorfor der ikke præsenteres segmentoplysninger i årsregnskabet.

#### Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen opstilles efter den indirekte metode med udgangspunkt i resultatopgørelsens mellemresultat "Driftsresultat". Pengestrømmene viser, hvorledes nedenstående 3 aktiviteter har påvirket årets likviditet.

Pengestrømme fra driftsaktivitet omfatter driftsresultat reguleret for ikke kontante driftsposter, årets ændringer i driftskapital samt betalt selskabsskat.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter pengestrømme fra køb og salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter pengestrømme fra kapitalforhøjelse, lån fra tilknyttede virksomheder samt ydelser (afdrag og renter) vedrørende finansiel leasing.

Likvider omfatter kontanter og bankindeståender.

## Noter

### 27. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

#### Oplysninger om dagsværdi

For alle selskabets aktiver og forpligtelser vurderes den bogførte værdi at være en tilnærmelse til dagsværdi, da aktiverne og forpligtelserne enten er kortfristet eller gældende for leasingforpligtelser indgået lige inden balancedagen, hvorfor der således ikke har været væsentlige ændringer til markedsrenten siden indgåelse.

#### Resultatopgørelsen

##### Nettoomsætning

Den primære indtægt vedrører brugernes kørsel i biler og indtægten indregnes, når turen afsluttes. Omsætningen opgøres efter fradrag af moms, afgifter og rabatter.

##### Tilskud

Tilskud indregnes, når der er rimelig sikkerhed for, at tilskudsbetingelserne er opfyldt, og at tilskuddet vil blive modtaget.

Tilskud, der er knyttet til et aktiv, fratrækkes aktivets kostpris, mens driftstilskud og tilskud i forbindelse med markedsføringsaktiviteter indtægtsføres i takt med betingelserne opfyldes.

##### Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet. Andre driftsindtægter består af engangsdriftstilskud, franchiseindtægter og viderefakturering af hardware og platform.

##### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger til drift af biler, reklame, administration, lokaler, tab på debitorer mv.

##### Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager samt sociale omkostninger, pensioner mv. til selskabets personale. Alle pensionsordninger er bidragsbaserede. Selskabet har ikke aktiebaserede incitamentsprogrammer.

##### Af- og nedskrivninger på materielle og immaterielle anlægsaktiver

Af- og nedskrivninger på materielle og immaterielle anlægsaktiver er foretaget ud fra en løbende vurdering af aktivernes brugstid i virksomheden. Anlægsaktiverne afskrives lineært på grundlag af kostprisen, baseret på følgende vurdering af brugstider:

Biler	4 år
Software	3 år

## Noter

### 27. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af materielle og immaterielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet og indregnes i resultatopgørelsen under andre driftsindtægter eller -omkostninger.

#### Andre driftsomkostninger

Andre driftsomkostninger omfatter omkostninger af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet. Andre driftsomkostninger består af skrotning af selskabets erhvervet software.

#### Finansielle indtægter og udgifter

Finansielle indtægter og omkostninger indregnes i resultatopgørelsen med de beløb, der vedrører regnskabsåret. Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger samt realiserede og urealiserede kursgevinster og tab vedrørende gæld og transaktioner i fremmed valuta.

#### Skat

Skat af årets resultat omfatter aktuel skat af årets forventede skattepligtige indkomst og årets regulering af udskudt skat med fradrag af den del af årets skat, der vedrører anden totalindkomst og egenkapitalbevægelser. Aktuel og udskudt skat vedrørende anden totalindkomst og egenkapitalbevægelser indregnes direkte i egenkapitalen. Selskabet er sambeskattet med moderselskabet HICO Group ApS. Den danske selskabsskat fordeles mellem overskuds- og underskudsgivende danske selskaber i forhold til disses skattepligtige indkomst (fuld fordeling).

## Balancen

#### Immaterielle anlægsaktiver

Erhvervet software måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Afskrivning foretages fra det tidspunkt softwaren er taget i brug.

Software nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

#### Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver omfatter finansielt leasede biler. For finansielt leasede aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse.

Afskrivningsgrundlaget er aktivets kostpris fratrukket restværdi. Restværdien er det forventede beløb, som vil kunne opnås ved salg af aktivet i dag efter fradrag af salgsomkostninger, hvis aktivet allerede havde den alder og var i den stand, som aktivet forventes at være i efter afsluttet brugstid. Restværdien er identisk med den aftalte tilbagekøbsforpligtelse, da denne er fastsat som den forventede restværdi. Kostprisen på et samlet aktiv opdeles i mindre bestanddele, der afskrives hver for sig, hvis brugstiden er forskellig.



## Noter

### 27. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Afskrivningsmetoder, brugstider og restværdier revurderes årligt.

Materielle aktiver nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, jf. afsnittet om nedskrivning nedenfor.

#### Nedskrivning af materielle anlægsaktiver

De regnskabsmæssige værdier af materielle anlægsaktiver gennemgås på balancedagen for at fastsætte, om der er indikationer på værdiforringelse. Hvis dette er tilfældet, opgøres aktivets genindvindingsværdi for at fastslå behovet for eventuel nedskrivning og omfanget heraf.

Genindvindingsværdien opgøres som den højeste værdi af aktivets dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger og kapitalværdien. Når kapitalværdien opgøres, tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi ved at anvende en diskonteringssats, der afspejler dels aktuelle markedsvurderinger af den tidsmæssige værdi af penge og dels de særlige risici, der er tilknyttet, og som der ikke er reguleret for i de skønnede fremtidige pengestrømme.

Hvis aktivets genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi, nedskrives den regnskabsmæssige værdi til genindvindingsværdien.

Nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen. Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætninger for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets regnskabsmæssige værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

#### Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

#### Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

#### Udbytte

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

## Noter

### 27. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

#### Leasingforpligtelser

Leasingforpligtelser vedrørende finansielt leasede aktiver indregnes i balancen som gældsforpligtelser og måles på det tidspunkt, hvor kontrakten indgås, til laveste værdi af dagsværdien af det leasede aktiv og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Efter første indregning måles leasingforpligtelserne til amortiseret kostpris. Forskellen mellem nutidsværdien og den nominelle værdi af leasingydelse indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid som en finansiell omkostning.

Leasingydelser vedrørende operationelle leasingaftaler indregnes lineært i resultatet over leasingperioden.

#### Skyldig skat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster samt for betalte acontoskatter.

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode af midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. I de tilfælde hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter alternative beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettiget skattemæssigt underskud, måles til den værdi, hvortil aktivet forventes at kunne realiseres, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser. Eventuelle udskudte nettoskatteaktiver måles til nettorealiseringsværdi.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen. For indeværende år er anvendt en skattesats på 22%.

#### Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

#### Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster.