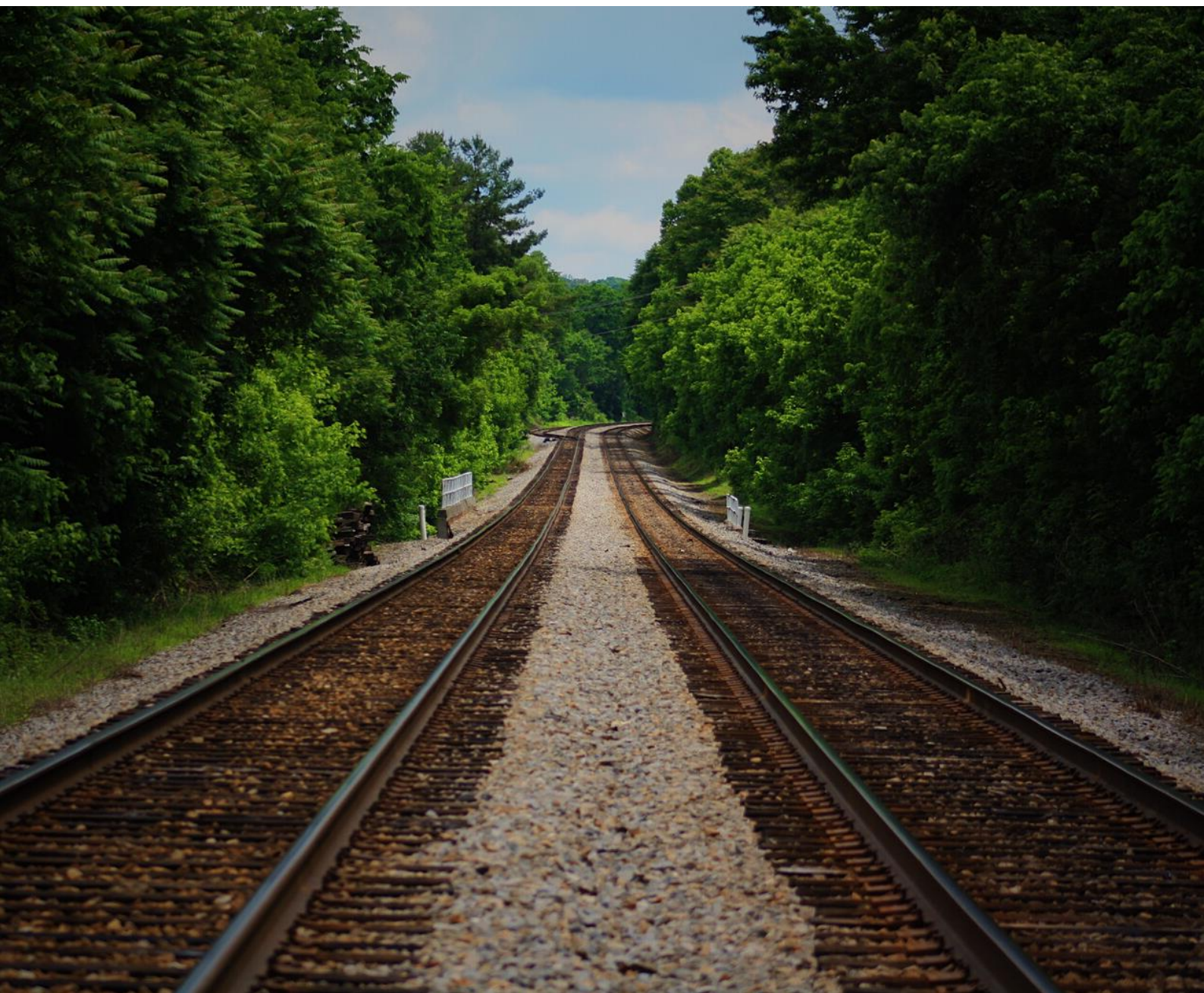




INVESTERINGSMEMORANDUM

INBJUDAN ATT TECKNA AKTIER I NYEMISSION

25 MAJ - 30 JUNI 2020



Viktig information

Definitioner

- Med ”Flexiwaggon” eller ”Bolaget” avses Flexiwaggon AB (publ), org. nr. 556586-7925.
- Med ”Euroclear” avses Euroclear Sweden AB, org. nr. 556112-8074.
- Med ”Nyemissionen” eller ”Erbjudandet” avses erbjudande att förvärva aktier enligt villkoren i detta Memorandum.
- Med ”Memorandumet” avses detta dokument.
- Hänvisning till ”SEK” avser svenska kronor.
- Med ”K” avses tusen och med ”M” avses miljoner.

Memorandum

Memorandumet utgör ej ett prospekt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1129 (”Prospektförordningen”) eftersom Företrädesemissionen är undantagen prospektskyldighet enligt Lag (2019:414) med kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning då det belopp som tillförs Bolaget genom Nyemissionen och andra emissioner under en tolv månadersperiod understiger 2,5 MEUR. Memorandumet har därför inte granskats eller godkänts och registrerats hos Finansinspektionen. För Memorandumet och Nyemissionen gäller svensk rätt och domstolarna i Sverige har exklusiv jurisdiktion att avgöra konflikt eller tvist som uppstått ur eller i anslutning till Nyemissionen eller Memorandumet.

Riskfaktorer

En investering i aktier är förenat med risker, vilka beskrivs under sektionen ”Risker”. När investerare fattar ett investeringsbeslut måste de förlita sig på sin egen bedömning av Flexiwaggon och Nyemissionen, inklusive föreliggande sakförhållanden och risker. Inför ett investeringsbeslut bör potentiella investerare anlita egna professionella rådgivare samt noga utvärdera och överväga investeringsbeslutet. Ingen person har fått tillstånd att lämna någon annan information eller göra några andra uttalanden än de som finns i Memorandumet och, om så ändå sker, ska sådan information eller sådana uttalanden inte anses ha godkänts av Flexiwaggon och Bolaget ansvarar inte för sådan information eller sådana uttalanden. Varken offentliggörandet av Memorandumet eller några transaktioner som genomförs med anledning härav ska under några omständigheter anses innebära att informationen i Memorandumet är korrekt och gällande vid någon annan tidpunkt än per dagen för offentliggörandet av Memorandumet eller att det inte har förekommit någon förändring i Flexiwaggons verksamhet efter nämnda dag.

Innehållsförteckning

Viktig information	2
Innehållsförteckning	3
Bakgrund och motiv	4
VD har ordet	5
Verksamhetsbeskrivning	7
Marknad	13
Finansiell Information	17
Styrelse och ledning	20
Ägarförteckning	21
Villkor och anvisningar	23
Information till investerare	24
Risker	26
Legala frågor och övrig information	28
Intygande	31
Bolagsordning	32

Erbjudandet i sammandrag

Flexiwaggon genomför en nyemission utan företräde för befintliga aktieägare.

Storlek på emissionen:	10 017 000 SEK
Teckningskurs:	140 SEK per aktie i poster om 150 aktier
Antal aktier före Erbjudandet:	1 152 123
Antal aktier vid fullteckning:	1 223 673
Teckningsperiod:	25 maj – 30 juni 2020
Handelsplats:	Bolagets aktier är i dagsläget inte noterade på någon handelsplats
Teckningssedel:	https://www.flexiwaggon.se/issue-2020

Bakgrund och motiv

Flexiwaggon har sedan sitt grundande i Östersund juli 2000 haft som vision att revolutionera godstransporter världen över genom att flytta trafik från vägen till järnvägen.

Den första generationens Flexiwaggon byggdes i Sverige 2008. Efter tester av vagnen och feedback från branschen stod det klart att intresset och behovet var stort, men att vagnen krävde vissa justeringar för att sättas i drift. Bolaget blev vilande en period till följd av finanskrisen och har sen dess fokuserat på att utveckla vagnen som bland annat resulterat i en mer effektiv design, lägre produktionskostnader och egen strömförsörjning.

Den andra generationens vagn beräknas vara färdigställd under sommaren 2020 och ska därefter visas upp för internationella samarbetspartners och intressenter.

Nyemission

Styrelsen för Flexiwaggon samt dess huvudägare har därför beslutat att genomföra en nyemission av aktier enligt bemyndigande från bolagsstämman den 2 december 2019.

Vid full teckning av Nyemissionen kommer Flexiwaggon att tillföras cirka 10 MSEK före emissionskostnader. Styrelsens bedömning är att den planerade emissionen, om den fulltecknas, ska säkerställa Bolagets kapitalbehov i minst tolv månader framåt.

Styrelsen har valt att inte utforma Erbjudandet som en företrädesemission då styrelsen gärna ser en spridning av ägandet i Flexiwaggon. Teckning sker från och med den 25 maj 2020 till och med den 30 juni 2020. Emissionslikviden ska användas till:

Konstruktion	20 %
TSD-certifiering	30 %
Anställning nyckelpersonal	20 %
Marknadsaktiviteter	15 %
Övriga kostnader	10 %
Emissionskostnader	5 %

VD har ordet

Flexiwaggon firar 20 år i sommar, precis lagom till färdigställandet av andra generationens vagn. Vi närmar oss nu en kommersialisering. Tack vare en slimmad organisation har vi hållit nere kostnaderna under en lång utvecklingsfas och står redo att bygga upp en effektiv organisation allt eftersom försäljningen tar fart.

Vagnen beräknas vara färdigtestad och certifierad under hösten, efter det följer demonstrationer på plats. Gemensamt för potentiella kunder och partners är att alla vill se en färdig vagn.

Marknaden för intermodala järnväglösningar fortsätter att växa och fler rolling highways kör nu reguljärt. Vi följer utvecklingen noga och känner oss trygga i att ingen annan lösning är i närheten av Flexiwaggon när det kommer till effektivitet och flexibilitet.

De senaste månaderna har världens nationer samarbetat mot coronaviruset. Vi ser optimistiskt på att den globala samarbetsförmågan kommer att hålla i sig och även gemensamt fortsätta ta krafttag i klimatfrågorna världen över. Till exempel ska EU vara helt klimatneutralt 2050 genom "The European Green Deal" som beräknas kosta runt en biljon Euro.

Det är tydligt att Flexiwaggon är mer relevant än någonsin.

Under de senaste åren har vi byggt upp ett nätverk av intressenter och stärkt varumärket. I USA arbetar vi just nu med att skapa ett samriskbolag tillsammans med våra nordamerikanska partner, med fokus på ett första pilotprojekt i Port of Long Beach i Los Angeles.

På hemmaplan ser vi stora möjligheter att lösa problemen med tung trafik i anslutning till Stockholm Norvik Hamn. Vi är även i tät dialog med Inlandsbanan för att transportera lastbilar på deras järnvägar.

I den emission vi nu (25 maj - 30 juni 2020) genomför tar vi in 10,2 miljoner kronor. Pengarna ska bland annat användas till konstruktion, certifiering och anställning av nyckelpersonal.

Jag är fast övertygad om att Flexiwaggon kommer att göra ett stort avtryck på transporter världen över, och välkomnar därmed nya investerare såväl som befintliga aktieägare att teckna i emissionen och vara med på vår resa.

Jan Eriksson, VD





*We are on track to
improve sustainability
and reduce costs for
freight worldwide.*

Verksamhetsbeskrivning

Flexiwaggon har sedan sitt grundande i Östersund juli 2000 haft som vision att revolutionera godstransporter världen över genom att flytta trafik från vägen till järnvägen. Grundaren Jan Eriksson är VD och äger idag cirka 50 % genom JE Utveckling och Förvaltning AB. Totalt har Bolaget över 700 ägare.

Bolaget har till dags dato erhållit närmare 80 MSEK i kapitaltillskott för produkt- och konceptutveckling, samt för marknads- och säljaktiviteter. Finansiärerna utgörs av VD Jan Eriksson, Energimyndigheten, ICA AB, Green Cargo, Länsstyrelserna i Jämtland och Västerbotten, Region JH, Trafikverket, Saminvest AB samt privata investerare. Trafikverket har under våren 2020 beviljat Flexiwaggon ett bidrag om 325 000 SEK för test och godkännande av Flexiwaggon.

Mobile Truckstop

Flexiwaggons huvudsakliga produkt är en järnvägsvagn som lastbilar och andra fordon kan transporteras på. Konceptet att transportera lastbilar via järnvägen kallas för rolling highway och finns redan framgångsrikt etablerat på marknaden i flera länder. Unika lösningar för att smidigt köra av och på, samt generera egen ström som bland annat kan användas för att ladda fordonets batterier under färd, gör Flexiwaggons vagn överlägsen konkurrenternas.

Av- och påkörning kan utföras för flera lastbilar samtidigt och tar mindre än tio minuter totalt. Vagnen kräver inga särskilda terminaler eftersom rampen fälls ner intill spåret. Det enda kravet på infrastruktur är således att av- och påkörning utförs på en hårdgjord yta, såsom grus, asfalt eller betong.

Det internationella behovet för mer hållbara transportlösningar ökar stadigt för varje år samtidigt som lastbilstransporter och utsläpp ökar¹, framförallt i utvecklingsländer men även i Europa.

Trafikverket skriver i sin rapport *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg* från september 2019 att "*behovet av att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna är här och nu. Det är därför viktigt att de åtgärder som har potential att ge snabb effekt prioriteras och genomförs så snart som möjligt.*"²

Genom att flytta godstransport från landsväg till järnväg kan Flexiwaggon både möjliggöra ekonomiska fördelar i transportkedjor och bidra till hållbara godstransporter.

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics

² https://www.trafikverket.se/contentassets/ba17ede140da4ccaad607bd4f188f136/ny-rapport-regeringsuppdrag-verka-for-battre-forutsattningar_trv-2018-93267-justerad.pdf

Målgrupp

Den primära målgruppen utgörs av fraktbolag och tågoperatörer som idag bedriver järnvägstrafik och uthyrning av järnvägsvagnar. Dessa operatörer får möjligheten att nå en outnyttjad marknad i form av lastbilstransporter.

De ekonomiska fördelarna med att implementera Flexiwaggon för transportkedjan inkluderar:

- Billigare och snabbare frakt för transportörer
- Minskad bränsleförbrukning och slitage av lastbilar för speditörer/åkerier
- Lösning på lastbilschaufförsbristen
- Förbättrade avtalsmöjligheter för slutkunder
- Kommersialisering av Flexiwaggons vagnar för tågoperatörer
- Möjligheter till finansiellt stöd för hållbarhetsinitiativ

Affärsmodell

Flexiwaggon kommer att samarbeta med ledande tillverkare av järnvägsvagnar för försäljning av vagnar och reservdelar, tillverkning, slutmontering och service & underhåll. Produktutveckling, inköp, försäljning av montagepaket samt kvalitetskontroll kommer att ske i Flexiwaggons regi; därigenom säkerställs kvalitetsnivån på konstruktion och ingående komponenter.

Bolaget bygger successivt upp ett internationellt nätverk av samarbetspartners. Oavsett geografi ska verksamheterna uppträda likartat mot kunder under varumärket Flexiwaggon.

Idag befinner sig Flexiwaggon i ett tidigt kommersiellt skede. Affärsmodellen möjliggör snabb tillväxt till minimerad risk eftersom Bolaget inte behöver upprätta egna produktionsanläggningar och kan enklare allokera försäljning till flera geografiska marknader.

Efter en lyckad kommersialisering kommer Bolaget även att tillhandahålla leasing av egenägda vagnar samt bilda samriskföretag med tågoperatörer för egen drift av tågset på nya marknader.

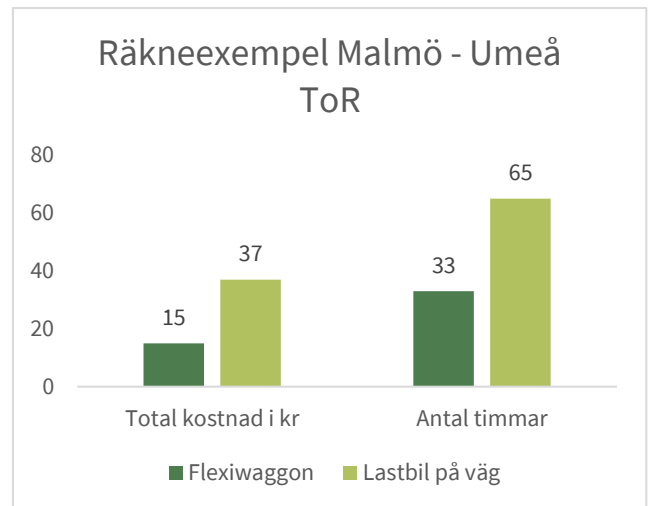
Kostnadsbesparingar

Baserat på ett fullbokat tågset med 25 vagnar minskar kostnaden för transporten med cirka 60 % med Flexiwaggons lösning och tar hälften så lång tid jämfört med lastbilstransport på väg.

I Sverige kostar godstransport via lastbil på väg idag cirka 150 SEK per mil varav de största kostnaderna är hänförliga bränsle och förarlön.³ Enligt en marknadsundersökning som Flexiwaggon utfört är ett rimligt riktpreis för åkerierna att nyttja rolling highway-lösningar 60 SEK per mil och lastbil.

³https://www.trafikverket.se/contentassets/ba17ede140da4ccaad607bd4f188f136/2019_2012_intermodala_jarnvagstransporter.pdf

För exemplet sträckan Malmö-Umeå tur och retur innebär det en totalkostnad på cirka 15 000 SEK per lastbil och transporten tar cirka 33 timmar, jämfört med att köra lastbilen på väg till en kostnad av cirka 37 000 SEK och 65 timmar.⁴ Detta skapar signifikanta möjligheter för operatörer, transportfirmor och åkerier.



Den stora tidsbesparingen kommer dels från att transport på järnväg går snabbare än på väg och dels att chaufförerna kan nyttja sin vilotid under färd. Enligt EU:s regler får den dagliga körtiden vara max 9 timmar som utgångspunkt.⁵ I länder med större trafikproblem blir tidsbesparingarna ännu större än i det svenska exemplet.

Samarbetspartner

Rail Propulsion Systems

Rail Propulsion Systems i Kalifornien samarbetar tillsammans med Flexiwaggon för att i ett första steg ta konceptet till hamnen i Long Beach i Los Angeles genom ett samriskbolag. De arbetar aktivt med försäljning, upphandlingar, planering och implementering.



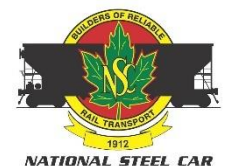
Tüdemsaş

I november 2018 tecknades en avsiktsförklaring för produktion och försäljning med statligt ägda Tüdemsaş i Turkiet för produktion och försäljning av Flexiwaggons vagnar. De har cirka 1 500 anställda med säljorganisationer i Asien och Europa.



National Steel Car

I november 2019 tecknades en avsiktsförklaring för produktion och försäljning till Nordamerika och Sydamerika, med National Steel Car som är den ledande järnvägsvagnstillverkaren i Kanada.



SAAB

Bolaget tecknade i september 2017 en avsiktsförklaring med SAAB, som bland annat innebär att SAAB kommer att marknadsföra Flexiwaggon i samband med offsetaffärer.



⁴ 8h Malmö – Stockholm, 11h vila, 8h Stockholm – Umeå, 11h vila, 8h Umeå – Stockholm, 11h vila, 8h Stockholm - Umeå = 65h

⁵ <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/yrkestrafik/produkter/kor-och-vilotider-webb-sept-2018.pdf>

Produkt

Flexiwaggons produkt är en järnvägsvagn som lastbilar och andra fordon kan transporteras på, och marknadsförs som "The Mobile Truckstop". Konceptet att transportera lastbilar via järnvägen kallas för rolling highway och finns redan framgångsrikt etablerat på marknaden i flera länder.

Jämfört med transport på väg är järnvägen ett snabbare, billigare, säkrare och miljövänligare alternativ.⁶ Att transportera lastbilar eller deras last på järnvägsvagnar möjliggör att varor kan transporteras dygnet runt eftersom lastbilschaufförer i vanliga fall måste parkera fordonet under obligatoriska vilopauser. Effekterna av att använda Flexiwaggon blir därför stora kostnadsbesparingar och utsläppsminskningar inom transportindustrin.

Unika lösningar för att smidigt köra på och av, samt generera egen ström, gör Flexiwaggons lösning överlägsen konkurrenternas.

Se animerad demonstration av vagnen här (2 min): <https://youtu.be/f0FHAQBVIxg>

Av- och påkörning av lastbilarna utförs på en hårdgjord yta intill spåret, till exempel på grus, asfalt eller betong så länge ytan håller för lastbilarna. Chaufförerna kör ombord genom att vagnen vrids ut åt vänster eller höger och faller ut en ramp. Vagnkorgens flexibilitet gör att av- och påkörning kan utföras i båda färdriktningar utan att störa trafik på närliggande spår. Detta gör Flexiwaggons vagnar enkla att implementera i befintliga infrastrukturer utan krav på kostsamma terminaler eller lyftkranar. Trafikverket skriver i en rapport⁷ att en stor kostnadsbärande post för de intermodala transportererna är terminalkostnaderna, och att analyser visar att dessa kostnader utgör cirka 30 procent av de totala kostnaderna i en typisk intermodal transportkedja. De konstaterar sedan att en låg terminalkostnad är avgörande för den intermodala trafikens konkurrenskraft.

Strömförsörjning

Flexiwaggon genererar egen el via en axelgenerator som sitter på boggin och tar bland annat tillvara bromsenergin när tåget bromsar. Lösningen med att generera egen el och lagra det i batteriet gör att Flexiwaggon är oberoende av vilken ström som försörjer tågen med el i de olika länderna runt om i världen.

Det finns eluttag på Flexiwaggon för 400 V 32 A till kylaggregatet på fordonet, samt motorvärmare och elanslutning för att ladda batterierna på eldrivna lastbilar, bussar och bilar. Elen som genereras går till ett batteripack på 40 kW, vilket innebär att när det blir strömlöst på spåret kan ändå vagnens alla funktioner upprätthållas, till exempel eluttagen och lanseringsmekanismen.

⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210670719307115>

⁷ https://www.trafikverket.se/contentassets/ba17ede140da4ccaad607bd4f188f136/2019_2012_intermodala_jarnvagstransporter.pdf

Vagnens utveckling

Den första generationens Flexiwaggon byggdes och testkördes 600 mil med lastbil ombord i Sverige 2008. Efter lyckade tester av vagnen och feedback från branschen stod det klart att intresset och behovet var stort, men att vagnen krävde vissa justeringar för att sättas i drift. Bolaget blev vilande en period till följd av finanskrisen och har sen dess fokuserat på att vidareutveckla vagnen vilket bland annat resulterat i en mer effektiv design, lägre produktionskostnader och egen strömförsörjning.

Den andra generationens vagn beräknas vara färdigställd under sommaren 2020 och ska därefter TSD-certifieras och visas upp för internationella samarbetspartners och intressenter.

Under utvecklingsprocessen har flera prototyper designats och producerats. Detta arbete har resulterat i en mängd förbättringar av tekniken, bland annat ett detekteringssystem för att upptäcka varmgång i vagnens hjullager, ett dragkoppel som eliminerar spänningen mellan sammankopplade vagnar, samt nyttjandet av en mjuk boggi som minimerar de vibrationer godsvagnar utsätts för vilket skyddar frakten.

Två ytterligare modeller, Rescue Wagon och Multipurpose Wagon, befinner sig i designstadiet där på- och avkörning möjliggörs direkt på järnvägsbanken. Denna design lämpar sig för användningsområden såsom räddningstjänster och reparationsarbeten när det inte finns möjlighet att vrida vagnen åt sidan.



Immateriella rättigheter

Flexiwaggon har stärkt sina kontrollpositioner av immateriella tillgångar genom att patentera sin teknik och varumärkesskydda företagens och produkternas namn. Flexiwaggon har i dagsläget två internationellt beviljade patent med skyddsstatus i 15 respektive 23 olika strategiskt utvalda marknader. Majoriteten av dessa länder befinner sig i Europa, men även USA, Kanada, Kina, Indien, Ryssland och Sydafrika finns representerade. AWA Patent har anlåtats för att säkra kontrollen av Flexiwaggons teknik i ytterligare tre patentärenden.

Flexiwaggon är ett internationellt registrerat och skyddat varumärke inom tre relevanta varumärkesklasser rörande fordon, transport och järnvägsvagnar. Termen "Mobile Truckstop" erhåller skydd inom Sverige i relation till järnvägstransporter.

Miljönytta

De globala miljöproblemen får ett allt större fokus i många av världens länder. Framför allt inom transportbranschen är hållbarhetsfrågor en av de största utmaningarna där minskningar i koldioxidutsläpp kan göra en stor skillnad. Den skillnaden är mätbar per frakt vilket gör att miljöfördelarna med Flexiwaggon och andra intermodala lösningar enkelt går att räkna på.

Tung trafik på väg står för 6 % av alla utsläpp inom EU. Trots framsteg och forskning inom bränsleförbrukning ökar utsläppen på grund av att trafiken ökar⁸. Den 14:e augusti 2019 trädde EU:s förordning (EU) 2019/1242 om koldioxidutsläpp i kraft som omfattar strängare krav på utsläpp av nya tunga vägfordon.

WWF har i en rapport som utkom i maj 2016 på beställning av Energimyndigheten räknat på miljöeffekterna av rolling highways med utgångspunkt i Flexiwaggon.⁹ Enligt deras bedömning så skulle en övergång på 10 % av lastbilar till järnvägstransport innebära en besparing på 39 miljoner ton CO₂e per år i de största marknaderna (OECD-länderna samt Kina och Indien).

Utöver föroreningar och koldioxidutsläpp så finns det även fler problem som orsakas av lastbilstrafik, till exempel olycksrisk, slitage på vägarna, buller och föroreningar på grund av däckpartiklar.

Clean Development Mechanism

Flexiwaggon är kvalificerat för Clean Development Mechanism¹⁰ vilket innebär en stor konkurrensfördel för Bolaget. Genom att köpa Flexiwaggon kan åkerier i det aktuella landet tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna för att uppfylla sina åtaganden i Parisöverenskommelsen. Till exempel ett åkeri som kör 10 000 mil med en lastbil som drar 4 liter diesel/mil kan få tillbaka cirka €2 000 om 80 % av körsträckan går via järnväg istället för väg.¹¹

⁸ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_en

⁹ <https://www.flexiwaggon.se/wp-content/uploads/2020/04/Klimatber---kning-Flexiwaggon-AB.pdf>

¹⁰ <https://cdm.unfccc.int/>

¹¹ 10000 mil x 0.8 x 0.0027 ton CO₂e /liter diesel x 4 liter/mil x €25.15 = €2173

Marknad

Den globala marknaden för lastbilstransporter uppgick 2018 till 1,8 biljoner euro¹², motsvarande 32 % av den totala logistikmarknaden. Om 0,01 % av de volymer som omsätts inom lastbilstransporter spenderas på Flexiwaggon innebär det en miljardomsättning i SEK för Bolaget.

De stora satsningarna på hållbarhet har lett till omfattande incitament för växling av gods från väg till järnväg. De globala målen för hållbar utveckling, takdirektivet och Parisavtalet är exempel på dessa initiativ. Trots detta ökar utsläppen från lastbilstrafiken.

Enligt en studie utförd av Technavio förväntas den globala logistikmarknaden för järnväg ha en genomsnittlig årlig tillväxttakt på nära 4 % mellan 2017 och 2021, varav intermodala transporter står för den största förväntade ökningen med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 5 %¹³.

Fokusmarknader

Tack vare att Flexiwaggon är oberoende av terminaler kan lösningen implementeras betydligt snabbare och billigare jämfört med andra intermodala lösningar. Flexiwaggon fokuserar initialt på att etableras i ett begränsat antal geografiska områden som har stora problem med sin lastbilstrafik i kombination med en välfungerande järnvägsinfrastruktur.



¹² <https://www.ti-insight.com/wp-content/uploads/2019/02/Total-Logistics-2019.pdf>

¹³ <https://www.globaltrademag.com/global-rail-logistics-surpass-210-billion-2021/>

Sverige

I Sverige finns särskilt hårt trafikerade vägsträckor som är av intresse. Stockholm–Malmö trafikeras dagligen av 3 500 lastbilar till en årlig transportkostnad av cirka 9 miljarder kronor. Strömstad - Malmö trafikeras dagligen av 2 800 lastbilar till en årlig transportkostnad om drygt 6 miljarder kronor. De senaste 20 åren har den totala körsträckan för tunga lastbilar i Sverige legat mellan 400-450 miljoner mil per år¹⁴.

Sverige är en lämplig hemmamarknad för Flexiwaggon tack vare en stark järnvägsinfrastruktur och att det politiska klimatet fokuserar på hållbara lösningar. Bland annat har den svenska regeringen 2018 beslutat om extra stöd för godstransporter med tåg för miljöns skull; stöd betalades ut till godstågsoperatörer för att kunna sänka priset för kunderna.¹⁵

Intresset har varit stort i Sverige:

- Energimyndigheten har stöttat Flexiwaggon genom lån och finansiering.
- Trafikverket har under våren 2020 beviljat Flexiwaggon ett bidrag om 325 000 SEK för test och godkännande av den nya vagnen.
- I det domstolsärende som rör den nya hamnen i Nynäshamn har Naturskyddsföreningen lyft fram Flexiwaggon som en föredragen lösning på problemet med den ökade lastbilstrafiken.
- Inlandsbanan har visat ett starkt intresse av att Flexiwaggonens vagnar ska trafikera deras järnväg.

Alperna

I Gotthardtunneln i Schweiz och Brennerpasset i Österrike passerar över 3 500 respektive 7 000 lastbilar dagligen.

Flexiwaggon jobbar nu med att hitta en partner för att starta upp ett gemensamt bolag som bearbetar den schweiziska marknaden, samt för diskussioner med RoLa som redan har en väl etablerad rolling highway i Österrike och har goda kontakter med transport och järnvägsmarknaden i Europa. RoLa transporterade 151 271 lastbilar under 2019.¹⁶

Även RAlpin är verksamma med att transportera lastbilar genom Schweiz via järnvägen. De har funnits sen år 2001 och transporterar varje år över 100 000 lastbilar.¹⁷

¹⁴ <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

¹⁵ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/06/regeringen-beslutar-om-extra-stod-for-godstransporter-med-tag-for-miljons-skull/>

¹⁶ <https://rola.railcargo.com/en/>

¹⁷ <https://www.ralpin.com/>

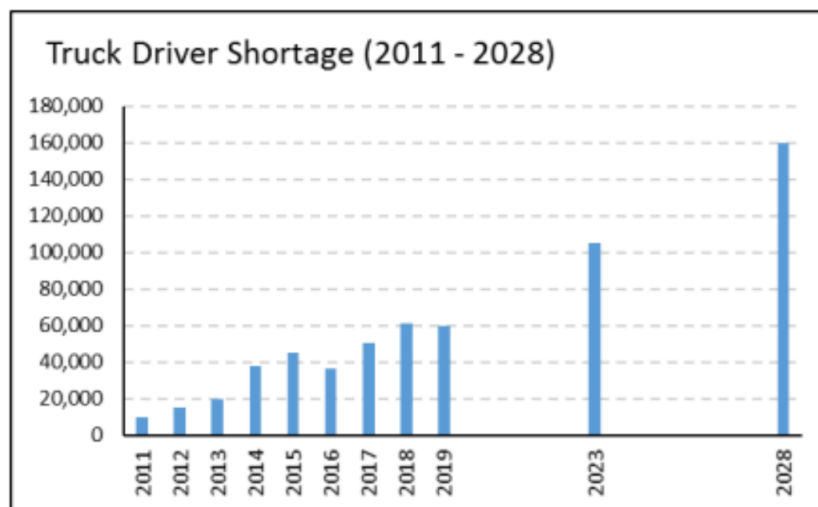
Pyrenéerna

De spanska och franska regeringarna gjorde våren 2017 en gemensam utlysning om hjälp med att hitta en lösning på den tunga lastbilstrafiken. Sträckan Paris-Madrid trafikeras dagligen av 8 000-9 000 lastbilar med flaskhals i Pyrenéerna. Problemet saknar fortfarande lösning.

I Frankrike finns idag en etablerad rolling highway-aktör. ModaLohrs vagnar tar dock inte dragbilen utan transporterar endast semitrailers, som lastas och lossas på särskilda terminaler. Under de senaste 15 åren har de transporterat en miljon semitrailers på fyra järnvägssträckor i Frankrike.¹⁸

USA

Omsättningen för lastbilstransporter i USA uppgick 2017 till 700 miljarder dollar och totalt fraktades 11 miljarder ton gods.¹⁹ Marknaden för dessa transporter fortsätter att växa, och det finns över 1,7 miljoner lastbilschaufförer i USA.²⁰ Branschen utlyser dock ett kraftigt växande underskott på grund av ett rådande generationsskifte. Under 2018 ökade underskottet med över 10 000 chaufförer till 60 800, och enligt en prognos uppskattas underskottet att öka till 160 000 inom ett decennium om inga åtgärder tas.²¹



Flexiwaggon är nu (maj 2020) i en process att starta upp ett samriskbolag tillsammans med specialister och järnvägsvagnstillverkare i Nordamerika, med ett första pilotprojekt i hamnen Long Beach i Los Angeles.

¹⁸ <https://lohr.fr/lohr-railway-system/>

¹⁹ <https://www.selectusa.gov/logistics-and-transportation-industry-united-states>

²⁰ <https://www.rtsinc.com/articles/why-trucking-still-americas-number-one-job>

²¹ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-07-24/u-s-truck-driver-shortage-is-on-course-to-double-in-a-decade>

Övriga marknader

Ryska Federal Freight har beslutat att förvärva en flotta om 320 järnvägsvagnar för frakt av lastbilar. Deras testtransporter på sträckan Kaliningrad - Moskva har visat på dubbelt så snabb transporttid och en kostnadsbesparing om 30 % jämfört med konventionell transport på väg.²²

CargoBeamer som kör semitrailers på järnvägsvagnar mellan Italien och Tyskland bygger just nu en ny terminal i Calais till en kostnad av 32 miljoner euro.²³

Det finns ytterligare aktörer på marknaden som befinner sig i tidiga faser. Ett exempel är rumänska CFR Marfa som har kört reguljära lastbilståg sen 2018.²⁴

Samarbetet med Tüdemsaş i Turkiet öppnar upp för möjligheter att etableras i områdena runt Svarta havet och Kaspiska havet.

²² <https://www.railfreight.com/intermodal/2018/12/31/russian-railways-launches-first-regular-ro-la-train/>

²³ <https://www.cargobeamer.eu/7m-from-the-EU-for-the-CargoBeamer-rail-motorway-terminal-in-Calais-852891.html>

²⁴ <https://www.railfreight.com/intermodal/2018/09/10/romania-gambles-on-ro-la-trains-to-neighbouring-countries/>

Finansiell Information

Resultaträkning i sammandrag

Resultaträkning (KSEK)	2018/19	2017/18	2016/17
Nettoomsättning	0	0	0
Rörelseresultat (EBIT)	-3 723	-3 840	-2 881
Resultat efter finansnetto	-3 723	-3 840	-2 945
Skatt	0	0	0
Årets resultat	-3 723	-3 840	-2 945

Balansräkning i sammandrag

Balansräkning (KSEK)	2018/19	2017/18	2016/17
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	14 946	12 050	14 527
Omsättningstillgångar	5285	5177	597
Summa tillgångar	20 231	17 226	15 123
Eget Kapital och Skulder			
Eget kapital	7 184	8 603	6 544
Obeskattade reserver	0	0	0
Avsättningar	0	0	0
Långfristiga skulder ²⁵	11 804	8 279	8 225
Kortfristiga skulder	1 243	345	354
Summa skulder och eget kapital	20 231	17 226	15 123

²⁵ Se Kommentarer till Finansiell information

Kassaflödesanalys i sammandrag

Kassaflödesanalys (KSEK)	2018/19	2017/18	2016/17
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-674	-1 396	-1 007
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-5 278	0	-1 942
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	-5 278	0	-2 044
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar	0	0	102
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	5 789	5 898	0
Nyemission	2 304	5 898	0
Upptagna lån	3 485	0	0
Amortering av lån	0	0	0
Utbetald utdelning	0	0	0
Periodens kassaflöde	-163	4 502	-2 949
Likvida medel vid periodens början	4 985	483	3 433
Likvida medel vid periodens slut	4 822	4 985	483

Kommentarer till Finansiell information

Nyemission 2019

Under augusti-september 2019 genomförde Bolaget en nyemission och tillfördes strax under 4 MSEK före emissionskostnader.

Skulder och upplåning

Under maj 2020 har Region Jämtland Härjedalen avskrivit 100 % av utomstående lån om totalt 5,1 MSEK.

Flexiwaggon har en utomstående skuld till Energimyndigheten om 7,5 MSEK som betalas av först när Bolaget går med vinst.

Swedish and Scottish Rail AB

Flexiwaggon är idag majoritetsägare (79 %) i Bolaget Swedish and Scottish Rail AB som upprättades 2013 med syfte att utveckla och tillhandahålla boggier för järnvägsvagnar. Verksamheten har i stort sett varit inaktiv och Flexiwaggon avser nu att avveckla dotterbolaget för att fokusera på sin kärnverksamhet. Avvecklingen kommer inte att påverka Bolagets finansiella ställning.

Försäljningsprognos

Bolaget har tidigare lämnat optimistiska försäljningsprognoser som inte infriats. Bolaget lämnar därför ingen försäljningsprognos idag förrän de första vagnarna sålts och driftsatts, och hänvisar istället till behovet på marknaden och försäljningspotentialen vid en framgångsrik etablering.

Styrelse och ledning

Jan Eriksson, VD

Födelseår:	1958
Bakgrund:	Innovatör, grundare och huvudägare av Flexiwaggon. Universitetsexamen som maskiningenjör och energi samt lång erfarenhet av konstruktion, produktutveckling och patentfrågor. Tidigare produktutvecklare inom Husqvarna Forest and Garden.
Övriga pågående uppdrag:	Styrelseordförande - JE Utveckling o Förvaltning AB Styrelseledamot - Swedish and Scottish Rail International AB
Antal aktier i Flexiwaggon:	568 347 A-aktier och 9 332 B-aktier

Lars Rudsander, Styrelseordförande

Födelseår:	1941
Bakgrund:	Civilingenjör inom Väg och Vatten med mer än 40 år inom branschen, även utbildad inom juridik och ekonomi på universiteten i Stockholm och Uppsala.
Övriga pågående uppdrag:	Verkställande direktör - Fastighetsaktiebolaget Marensjö Styrelseledamot - Byggkonsult LRK Aktiebolag Styrelseledamot - Fastighets AB Östertelge Suppleant - Fastighetsaktiebolaget André Andersson
Antal aktier i Flexiwaggon:	20 665 A-aktier

Ouzine Kettane, Styrelseledamot

Födelseår:	1951
Bakgrund:	Idrottsfysiolog från Quebec. Lång erfarenhet av internationella relationer, bland annat som representant för Bauer solarEnergie GmbH i Frankfurt.
Övriga pågående uppdrag:	Ordförande Skandinavien – U.N.I.P.T Styrelseledamot - Regionrådet i OKQ8 Politiskt aktiv inom Solna Stad sedan 30 år
Antal aktier i Flexiwaggon	Inga aktier

Personal

Flexiwaggons operativa bemanning består av:

Jan Eriksson	VD
Ouzine Kettane	Internationella affärer
Hanna Eriksson	Kommunikation

Övriga tjänster handlas upp av bolaget vid behov. Efter genomförd emission kommer styrelsen att rekrytera nyckelpersonal för att möta intresset från den internationella marknaden.

Revisor

Revisor för bolaget är revisionsbolaget Deloitte, Östersund, och auktoriserad revisor Malin Terneblad.

Ägarförteckning

Ägarförteckning för Flexiwaggon senast uppdaterad 31 mars 2020

Aktieägare	Antal A-aktier	Antal B-aktier	Andel av kapital	Andel av röster
JE utveckling Och förvalt. AB	568 347	9 332	50,1 %	50,1 %
FV Group AB	60 000		5,2 %	5,1 %
Lars Rudsander	20 665		1,8 %	1,8 %
Torbjörn Pettersson		10 668	0,9 %	1,8 %
Nilsson förvaltning	10 000		0,7 %	0,7 %
Tikabs Sturkturmek AB	8 000		0,7 %	0,7 %
WTS invest AB	3 000		0,3 %	0,3 %
Övriga aktieägare (cirka 700 st)	462 111		40,1 %	39,4 %
Totalt	1 132 123	20 000	100 %	100 %

Villkor och anvisningar

Emissionsvolym

Emissionsvolymen uppgår till 10 017 000 SEK.

Teckningskurs

Teckningskursen är 140 SEK per A-aktie. Aktierna tecknas i poster om 150 A-aktier. En post kostar således 21 000 SEK. Antal poster till försäljning är 477 st.

Aktiekapital

Aktiekapitalet kan uppgå till högst 1 223 673 SEK efter Nyemissionen.

Teckningstid

Teckningstiden löper från 25 maj till och med 30 juni 2020. Styrelsen för Flexiwaggon förbehåller sig rätten att förlänga, förkorta, och utöka emissionen och den tid under vilken teckning och betalning kan ske.

Aktieteckning

Teckningsanmälan sker genom att fylla i och skicka in den teckningsedel som finns tillgänglig på Flexiwaggons hemsida. Teckningssedeln kan signeras online via BankId, alternativt skickas via email eller via post.

Länk till dokument och mer information om teckningsanmälan:

<http://www.flexiwaggon.se/issue-2020>

Tilldelningsregler

Aktierna kommer att fördelas av Flexiwaggons styrelse. Styrelsen kommer att premiera de som tecknar sig tidigt.

Leverans av aktier

Så snart emissionen registrerats av Bolagsverket ombokas aktierna utan särskild avisering. För de aktieägare som har sitt aktieinnehav förvaltarregistrerat kommer information från respektive förvaltare. Överföring av aktierna till köparen kommer att göras av Eminova Fondkommission AB.

Teckningsanmälan utformning

Teckningsanmälan är utformad i enlighet med Finansinspektionens krav.

Företrädesrätt till teckning

Emissionen sker utan företrädesrätt för aktieägarna i Flexiwaggon.

Avstämnings- och likviddag

Sista avstämningsdag för fastställande av vem som skall erhålla aktier är 1 juli 2020. Sista likviddag är 8 juli 2020.

Information till investerare

Teckningsanmälan

Köpare av aktier skall på teckningsanmälan på sista sidan uppge det antal poster/aktier som denne tecknar sig för. Inbetalning sker till angivet konto. Ofullständig eller felaktigt ifyllt teckningsanmälan kan komma att lämnas utan avseende. Inga tillägg eller ändringar får göras i den på teckningsanmälan tryckta texten.

Observera att teckning är bindande. Besked om erhållande av tecknade aktier sker löpande under teckningstiden dock senast fram till 1 juli 2020.

Tilldelning av aktier

Besked om tilldelning av aktier samt kontouppgifter sker genom översändande av tilldelningsbesked i form av en avräkningsnota. Meddelande lämnas till den som inte erhållit tilldelning. Erläggs inte likvid i rätt tid kan aktierna komma att överlåtas till annan.

Investerare bosatta i utlandet

Investerare bosatta utanför Sverige och som äger rätt att teckna aktier i emissionen, kan vända sig till Flexiwaggon för information om teckning och betalning. Investerare som tecknar sig i emissionen via depå hos bank eller fondkommissionär behöver kontrollera med respektive förvaltare att de tar emot onoterade aktier.

Notering

Bolagets aktier är i dagsläget inte noterade på någon handelsplats. Bolaget avser att i framtiden notera sig på en svensk MTF-handelsplattform.

Offentliggörande av utfallet av emissionen

Snarast möjligt efter att teckningstiden avslutats kommer Bolaget att offentliggöra utfallet av emissionen. Offentliggörandet kommer att ske via företagets hemsida www.flexiwaggon.se under fliken "Shareholders". Inloggningsuppgifterna till sidan "Shareholders" kommer aktieägare att få i samband med kallelsen till bolagsstämman som utkommer i oktober varje år. Nya aktieägare kan erhålla lösenordet genom att maila info@flexiwaggon.se.

Tillämplig lagstiftning

Aktierna emitteras i enlighet med svensk rätt.

Rätt till utdelning

Utbetalning av eventuell utdelning ombesörjs antingen av Flexiwaggon, eller för förvaltarregistrerade innehav, i enlighet med respektive förvaltares rutiner. Om aktieägare inte kan nå kvarstår aktieägarens fordran på Bolaget avseende utdelningsbelopp och begränsas endast genom regler om preskription. Flexiwaggon befinner sig just nu i en expensionsfas och eventuella överskott kommer att investeras i verksamheten.

Aktiebok

Bolagets aktiebok med uppgift om aktieägare hanteras av Euroclear med adress:
Euroclear Sweden AB
Klarabergsviadukten 63
111 64 Stockholm

Aktieägares rättigheter

Aktieägares rättigheter avseende vinstutdelning, rösträtt, företrädesrätt vid nyteckning av aktie med mera styrs dels av Bolagets bolagsordning samt av aktiebolagslagen.

Villkor för fullföljandet

Erbjudandet är villkorat av att inga omständigheter uppstår som kan medföra att genomförande av Erbjudandet bedöms som olämpligt av Flexiwaggon styrelse. Sådana omständigheter kan till exempel vara av finansiell eller politisk art och avse såväl omständigheter i Sverige som utomlands liksom att intresset för att delta i Erbjudandet anses som otillräckligt av styrelsen i Flexiwaggon. Erbjudandet kan sålunda helt eller delvis återkallas. Meddelande härom avses i sådant fall offentliggöras så snart som möjligt via Bolagets hemsida www.flexiwaggon.se.

Risker

Investeringar i aktier är förenade med risktagande. En investering i Bolaget skall anses som riskfylld då Bolaget ännu inte är affärsdrivande och avser att lansera en ny produkt. Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning kan påverkas negativt av ett antal faktorer utanför Bolagets kontroll. Nedan anges några av de faktorer som kan få betydelse för Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning. Investerare bör noggrant överväga nedanstående riskfaktorer liksom övrig information i Memorandumet innan beslut fattas om teckning av aktier i Bolaget. De riskfaktorer som behandlas nedan är inte framställda i prioriteringsordning och gör inte anspråk på att vara heltäckande. Det finns således även andra risker än de som anges i Memorandumet som kan komma att påverka Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning negativt. Investerare uppmanas därför att göra sin egen bedömning av riskfaktorer och deras betydelse för Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Marknaden

Flexiwaggon är i ett uppbyggnadsskede. Att etablera ett nytt koncept på marknaden och tar tid och är resurskrävande. Arbetet har påbörjats och samarbetsavtal har skrivits med några strategiska partners som SAAB AB, Tüdemaş i Turkiet och National Steel Car i Kanada.

Begränsad historik

Eftersom Bolaget historiskt har haft begränsade intäkter går det inte att uppskatta organisationens effektivitet baserat på historiska resultat.

Individberoende

Bolagets framtid är nära knutet till ledningens och styrelsens förmåga att rekrytera och behålla kvalificerad personal i Sverige och utomlands som kan ansvara för administration, produktion, utveckling, marknadsföring, försäljning, kommunikation och logistik.

Motpartsrisker

I Flexiwaggonns strategi ligger att samarbeta med utvalda samarbetspartners vilka Bolaget ingår samarbetsavtal med. Om någon av dessa samarbetspartners skulle dra sig ur avtalade samarbeten eller inte kunna bidra med vad som avtalats kan det innebära kortare avbrott i Bolagets utveckling på den marknaden och att Bolaget tvingas söka en eller flera nya samarbetspartners, något som kan påverka Bolagets utveckling negativt.

Valutarisker

Bolaget verkar på en internationell marknad och måste hantera valutaexponeringen.

Framtida kapitalbehov

Ytterligare kapital kan komma att behövas för att finansiera Flexiwaggonens verksamhet i framtiden. Om en kapitalanskaffning i ett mindre gynnsamt marknadsläge skulle behöva genomföras finns risk för att en sådan kapitalanskaffning kan komma att ha en negativ påverkan på Flexiwaggonens verksamhet eller Bolagets aktieägares rättigheter. När Bolaget skaffar ytterligare finansiering genom att emittera aktier eller aktierelaterade instrument kan Bolagets aktieägare komma att drabbas av utspädning medan lånefinansiering, om sådan är tillgänglig för Bolaget, kan innehålla begränsande villkor som kan inskränka Bolagets flexibilitet. Det kan inte garanteras att nytt kapital kan anskaffas då behov uppstår eller att det kan anskaffas på för Bolaget acceptabla villkor.

Legala frågor och övrig information

Styrelsens sammansättning och arbetsordning

Mandatperiod

Flexiwaggons styrelseledamöter valdes på Bolagets årsstämma den 2 december 2019. Uppdraget för samtliga styrelseledamöter gäller till nästa årsstämma, som är planerad att äga rum i första halvan av december 2020. En styrelseledamot äger rätt att när som helst frånträda uppdraget.

Arbetsformer

Styrelsens arbete följer en fastställd arbetsordning och verkställande direktörens arbete regleras i en särskild instruktion. Idag består Flexiwaggons styrelse av tre ledamöter och inga suppleanter. Lars Rudsander är styrelseordförande. Bolaget avser att stärka styrelsen med ytterligare en eller två kandidater under året. Styrelsen skall normalt hålla fyra ordinarie styrelsemöten om året, varav ett skall vara konstituerande. Bolaget har en nomineringskommitté som ger förslag till styrelsen. Flexiwaggon har ingen ersättningskommitté. Bolaget har ingen revisionskommitté. Revisionen sköts av revisionsbyrån Deloitte Östersund.

Svensk kod för bolagsstyrning

Aktierna i Flexiwaggon är inte noterade på börs eller marknadsplats och således är svensk kod för bolagsstyrning inte obligatorisk för Flexiwaggon. Flexiwaggons styrelse kommer att följa den praxis som utvecklas avseende koden och avser att tillämpa koden i de delar som kan bedömas ha relevans för Flexiwaggon och dess aktieägare.

Styrelsearvode

För räkenskapsåret 2018/2019 utgick cirka 40 000 SEK i arvoden till styrelse och VD. Det föreligger inget avtal mellan Flexiwaggon och någon styrelseledamot om rätt till lön eller pension för styrelseuppdraget utöver styrelsearvodet och det föreligger ingen rätt till ersättning om ledamoten – på grund av eget val eller på grund av bolagsstämmas beslut – frånträder uppdraget i förtid.

Övrigt

Handel ochandel

Ingen av Bolagets styrelseledamöter och verkställande direktör har under de senaste fem åren (i) dömts i bedrägerirelaterade mål, bokföringsbrott eller annan ekonomisk brottslighet; (ii) varit medlem av förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan eller haft ledande befattning i bolag som försatts i konkurs, likvidation (på grund av obestånd) eller genomgått företagsrekonstruktion; (iii) varit föremål för anklagelser eller sanktioner av myndigheter eller organisation som företräder en viss yrkesgrupp och som är offentligt reglerad; eller (iv) ålagts näringsförbud.

Det föreligger inte några familjeband mellan Bolagets styrelseledamöter. Ingen av Bolagets styrelseledamöter och verkställande direktör har ingått avtal med någon innebärande en begränsning för någon av dessa befattningshavare att överlåta värdepapper i Flexiwaggon. Ingen av Bolagets styrelseledamöter och verkställande direktör har träffat någon överenskommelse med större aktieägare, kunder, leverantörer eller andra parter enligt vilken överenskommelse någon av dessa befattningshavare valts in i styrelsen i Flexiwaggon eller tillträtt sin anställning som verkställande direktör. Det föreligger inte några avtal om förmåner efter det att uppdraget eller anställningen har avslutats. Inga omständigheter finns som skulle innebära att det föreligger någon potentiell intressekonflikt för befattningshavarna i förhållande till uppdraget i Flexiwaggon.

Av Bolagets medlemmar av förvaltnings- och ledningsorgan är det inga personer förutom grundaren som har haft ett delägarskap i företaget överstigande tio procent av aktierna någon gång under de senaste fem åren.

Transaktioner med närstående

Koncernen har under året inte haft transaktioner med närstående bolag som står under VD:s kontroll. Ingen av styrelseledamöterna eller de ledande befattningshavarna i Flexiwaggon har eller har haft någon direkt eller indirekt delaktighet i några affärstransaktioner som är ovanliga i sin karaktär eller sina avtalsvillkor i relation till Flexiwaggon. Flexiwaggon har inte heller lämnat lån, ställt garantier eller ingått borgensförbindelser till eller till förmån för någon av styrelseledamöterna eller de ledande befattningshavarna i Bolaget.

Tvister

Bolaget är inte part i någon tvist, rättsligt förfarande eller annat skiljeförfarande.

Immateriella tillgångar

Bolaget tillämpar en internationell standard avseende redovisning och värdering av goodwill vilken inte tillåter avskrivning. Istället skall ett årligt nedskrivningstest utföras. Avskrivningstiden för immateriella tillgångar uppgår till tio år.

Garantiutfästelser

Bolagets verksamhet är ej förknippad med någon form av garantiåtagande från Bolaget utöver vad som är normalt förekommande.

Principer för internprissättning

I de fall internfaktureringsföreteelser förekommer och kommer att förekomma i framtiden, kommer denna utslutande att ske till marknadsmässig prissättning.

Emissionskostnader

Totala emissionskostnader avseende finansiell och legal rådgivning, samt tryck, layout och distribution beräknas vid full teckning att uppgå till cirka 0,2 MSEK.

Uppköpserbjudanden

Det har inte än förekommit offentliga uppköpserbjudanden avseende Flexiwaggon AB-aktier.

Handlingar som hålls tillgängliga för inspektion

Kopior av den historiska finansiella information som föreligger för Bolaget och före offentliggörandet av Memorandumet kan under Memorandumets giltighetstid granskas i pappersform på Bolagets adress.

Flexiwaggon AB

Box 298

831 23 ÖSTERSUND

www.flexiwaggon.se

Tel. 070-564 50 18

Intygande

Styrelsen i Flexiwaggon är ansvarig för innehållet i Memorandumet. Härmed försäkras att styrelsen har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i Memorandumet, såvitt styrelsen känner till, överensstämmer med faktiska förhållanden och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.

UNDERSKRIFT

Östersund, 27 april 2020

Ouzine Kettane, Lars Rudsander, Jan Eriksson



Bolagsordning

§ 1

Bolagets firma är Flexiwaggon AB.

§ 2

Bolagets styrelse skall ha sitt säte i Östersund, Jämtlands län.

§ 3

Bolaget skall utveckla, tillverka, marknadsföra, underhålla samt hyra ut vagnar för järnvägstransport och dessutom bedriva därmed förenlig verksamhet.

§ 4

Bolagets aktiekapital skall utgöra lägst 400 000 SEK och högst 1 600 000 SEK.

§ 5

Antalet aktier är lägst 400 000 st. och högst 1 600 000 st.

§ 6

Två slags aktier kan förekomma, dels A-aktier med en (1) röst per aktie dels B-aktier med en halv (0,5) röst per aktie. Antalet A-aktier får uppgå till högst 100 % och antalet B-aktier till högst 100 %. De båda aktieslagen är utöver röstvärde likvärdiga.

§ 7

Beslutar Bolaget att genom en kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya aktier av serie A och serie B, ska ägare av aktier av serie A och serie B ha företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt ska erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte de sålunda erbjudna aktierna räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, ska aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Beslutar Bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut aktier av endast serie A eller serie B, ska samtliga aktieägare, oavsett om deras aktier är av serie A eller serie B, ha företrädesrätt att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger. Om Bolaget beslutar att ge ut teckningsoptioner eller konvertibler genom kontantemission eller kvittningsemission, har aktieägarna företrädesrätt att teckna teckningsoptioner, som om emissionen gällde de aktier som kan komma att nytecknas på grund av optionsrätten respektive företrädesrätt att teckna konvertibler som om emissionen gällde de aktier som konvertiblerna kan komma att bytas ut mot.

Vad som ovan sagts ska inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontantemission eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt. Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission ska nya aktier emitteras av varje aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid ska gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag. Vad nu sagts ska inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring i bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag.

§ 8

Styrelsen skall bestå av lägst tre och högst sju ledamöter med högst tre suppleanter. Ledamöter och suppleanter väljs årligen på ordinarie bolagsstämma för tiden intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma.

§ 9

För granskning av Bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning skall på ordinarie bolagsstämma utses revisionsbolag, med huvudansvarig revisor, eller en auktoriserad revisor med eller utan suppleant. Uppdraget gäller till slutet av den ordinarie bolagsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorvalet.

§ 10

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom brev eller via e-brev till aktieägarna, tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman.

§ 11

På ordinarie bolagsstämman skall följande ärenden förekomma till behandling:

- 1) Val av ordförande vid stämman
- 2) Godkännande av styrelsens förslag till dagordning
- 3) Upprättande och godkännande av röstlängd
- 4) Val av en eller två justeringsmän
- 5) Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad
- 6) Framläggande av årsredovisningen och revisorberättelsen
- 7) Beslut
 - a) om fastställande av resultaträkningen och balansräkningen samt i förekommande fall koncernens resultat- och balansräkning
 - b) om dispositioner beträffande Bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
 - c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören
- 8) Fastställande av styrelse- och revisorarvoden
- 9) Val av styrelse och styrelsesuppleant, samt i förekommande fall revisor och revisorssuppleant
- 10) Annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen

§ 12

Den som på fastställd avstämningsdag är införd i aktieboken eller i förteckning enligt 3 kap 12 § aktiebolagslagen (1975:1385) skall anses behörig att mottaga utdelning och vid fondemission, ny aktie som tillkommer aktieägare samt att utöva aktieägares företrädesrätt att delta i emission.

§ 13

Bolagets räkenskapsår skall vara den 1 juli till 30 juni.

§ 14 Illojala handlingar

I vår strävan att bygga ett världsledande företag åligger det Bolaget att motverka korruption och förhindra att ”svarta pengar” implementeras i Bolagets verksamhet. Även andra handlingar som kan skada Bolaget och dess anseende skall beivras.