

Informationsmemorandum

FLEXIWAGGON



Sammanfattning

Flexiwaggon AB (FWAB) bildades den 1 juli 2000 med säte i Östersund, Jämtlands län. Bolaget ägs till 56 procent av grundaren Jan Eriksson genom eget bolag JE Utveckling och Förvaltning AB. Övriga ägare är: FV Group, Nilsson Förvaltning AB, WTS Invest, LRK byggkonsult, Tikab Strukturmekanik samt ytterligare drygt 700 ägare.

Flexiwaggonens lösning erbjuder kostnadseffektiva, snabba och miljövänliga landsvägstransporter på järnväg genom att använda den egenutvecklade "flexivagnen". Lösningen kräver inga investeringar i terminaler utan endast en hårdgjord yta för att köra av och på lastbilen, kranbilen eller bussen på vagnen. Dessutom kan av- och pålastning ske på en bråkdel av den tid som krävs för befintliga lösningar på marknaden.

I maj 2015 avslutades ett 4-årigt utvecklingsprojekt som har lett till 3 nya patentansökningar. Dessutom har antalet ingående komponenter i flexivagnen reducerats med 65 procent och en markant förbättring av vagnens layout har förenklats produktionen rejält. Tillverkningskostnaden har kunnat reduceras med 30 procent.

Schweiz har stora problem med transittrafiken som går igenom landet. Idag korsar 1.2 miljoner lastbilar/år landet. Österrike har ännu större problem med sin transittrafik. Där passerar 2.25 miljoner lastbilar landet varje år. Tyskland som är ett stort transitland har problem i anslutning till dessa 2 länder då en stor del av trafiken till och från dessa länder går igenom Tyskland. Holland är också ett land som har stora problem med transittrafiken. Då bland annat från Rotterdams hamn. Spanien söker nu med ljus och lykta efter en järnvägslösning på transittrafiken över bl.a Pyrenéerna. USA med staten Washington i spetsen letar efter en lösning på samma problem. Där har man kommit så långt att de har identifierat vilken lösning som är bäst lämpad och det är Flexiwagon lösningen. Den rapporten kommer att presenteras för senaten under juni och följas upp med ett stort möte under Juli med representanter från: senatorer, transportsidan och järnvägen från USA och Kanada. Över 500 är idag anmälda till konventet.

Bolaget har också i sept 2017 tecknat ett MoU med SAAB AB, som bland annat innebär att SAAB kommer att marknadsföra flexivagnen när de säljer sina produkter runt om i världen.

Bolaget har sedan i januari 2017 etablerat kontakter med flera nya potentiella kunder, vilka vi har goda förhoppningar om att kunna sluta avtal med inom en snar framtid.

FWAB har bildat bolaget Swedish and Scottish (SAS) Rail AB. Bolaget har utvecklat den boggie som idag finns på flexivagnen. Boggien kommer också att säljas till andra vagnsbyggare. Boggien är en så kallad softboggie som gör att lasten inte skakar sönder och har en gångdynamik som är vida överlägsen de stela boggies som idag finns på godsvagnarna. FWAB:s ägande i Swedish and Scottish Rail International AB uppgår till 79 procent, och ger full kontroll över utveckling, tillverkning och leveranser av boggies till FWAB.

Bolaget kommer inte att bedriva egen tillverkning, underhåll och service av flexivagnen. I stället byggs successivt ett internationellt nätverk upp av partners inom dessa områden över hela världen. Detta arbete pågår fortlöpande och har resulterat i att bolaget nu står väl rustat för att börja tillverka och sälja vagnar. All utveckling av vagnen och inköp av montagepaket kommer att ske i egen regi.

Bolaget har under 2017 säkerställt tillverkningskapaciteten av flexivagnen i Europa. Bolaget har avtal med Legios i Tjeckien och Tatravagonka i Slovakien samt för Asien CRRC Meishan i Kina.

Bolaget har till dags dato erhållit närmare 70 MSEK i kapitaltillskott för produkt- och konceptutveckling, samt för marknads och säljaktiviteter. Finansörerna utgörs av Energimyndigheten, privata investerare, ICA AB, Green Cargo, Länsstyrelserna i Jämtland och Västerbotten, Trafikverket, Saminvest AB med flera.

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Produkt	4
VD har ordet	5
Konkurrentanalys	6
Konkurrensfördelar	6
Marknad	7
Affärsvolymmer	8
Sverige	9
Kina	9
Spanien	10
Tyskland	10
Schweiz	10
Indien	11
Marknadsbearbetning - åtgärder på kort sikt	11
Affärsmodell	12
Säljprognos	13
Kunderbjudande	14
Aktuellt kundsegment	14
Kundnytta	15
Bristen på lastbilschaufförer	16
Miljönytta	16
Flexiwaggon kvalificerad för CDM (Clean Development Mechanism)	16
Förstärkning av varumärke och patent	17
Finansiell information	17
Styrelse	18
Personal	18
Bakgrund och motiv till erbjudandet samt styrelsens försäkran	19
Ägarförteckning	20
Emissionsvillkor och anvisningar	20
Risker	22
Information till investerare	23
Legala frågor och övrig information	24
Bolagsordning	27
Inbjudan till teckning av aktier i FLEXIWAGGON AB	29

Bakgrund



Flexiwaggons vision är att med sin patenterade, varumärkesskyddade unika järnvägsvagnslösning (flexivagnen) bli en ledande leverantör av intermodala järnvägsvagnar med tillhörande underhållssystem. Strategin är att vara prisledande jämfört med vägtransporter och andra järnvägslösningar. Marknadssegmentet lastbilar är mycket stort. 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. Det innebär en möjlig marknad på cirka 8 miljarder kronor för vår svenska kund bara på dessa 2 sträckor. För FWAB:s del så är det en möjlig marknad på ca 3 000 vagnar

Flexiwaggon AB (FWAB) har i juli 2013 bildat bolaget Swedish and Scottish (SAS) Rail AB. Bolagets affärsidé är att utveckla, tillverka, marknadsföra, underhålla samt hyra ut och sälja boggies. Den egenutvecklade boggien säljs till i första hand Flexiwaggon AB, men också till andra presumtiva köpare. Boggien är en så kallad softboggie som gör att lasten inte skakar sönder och har en gångdynamik som är vida överlägsen de boggies som idag finns på godsvagnarna. FWAB äger 79 procent i SAS Rail International AB, vilket ger full kontroll över utveckling, tillverkning och leveranser av boggies till FWAB.



I USA, Indien, Kina, Spanien, Sverige, Holland, Tyskland har presumtiva kunder visat stort intresse för flexikonceptet. Bolaget har sedan maj 2017 enbart inriktat sig på marknadsföring och försäljning av den nyutvecklade flexivagnen och det har lett till att FWAB i sept. 2017 sålde sin första vagn med en option på ytterligare 120 vagnar till en svensk kund. Bolaget har sedan i maj 2017 etablerat kontakter med flera nya kunder vilket vi har goda förhoppningar om att kunna sluta avtal med inom en snar framtid.

Flexiwaggons affärsmodell vilar på flera intäktsmöjligheter, det vill säga på fasta och årligen återkommande intäkter:

- Försäljning av flexivagnen direkt till kund, via egen försäljning eller genom partners.
- Reservdelsförsäljning.
- Service- och underhållsintäkter.
- Leasing av flexivagnar.
- Intäkter från dotterbolaget Swedish and Scottish Rail AB
- Delägarskap i transportbolag på järnväg och landsväg där flexivagnen används

Produkt

Flexivagnen ger åkeriföretag och organisationer med egen transportkapacitet möjlighet att kostnads- och miljöeffektivera sin verksamhet genom att kombinera järnväg och väg i transportlösningen. Att erhålla möjlighet att frakta gods på järnväg i så stor utsträckning som möjligt, ger både företagsekonomiska och miljömässiga vinster. Det som skiljer flexivagnen från andra konkurrenter är att den inte är beroende av terminaler. Lastning och lossning sköts enkelt av chauffören och kan dessutom ske under befintlig elledning, vilket är en av dess många unika egenskaper, och med en hanteringstid på mindre än 10 minuter per tågset från det tåget stannat tills det är igång och kör igen. Det betyder att vi kan erbjuda marknadens mest tids- och kostnadseffektiva lösning både för åkeriföretaget och för järnvägsoperatören. Vagnens flexibilitet gör att lossning och lastning även kan ske utan att den stör trafik på närliggande spår.

VD har ordet

Sedan jag började jobba med Flexiwaggon för drygt femton år sedan har jag inte varit mer säker på att vi är på rätt väg än vad jag är nu. Vi har nu säkrat en första kund, och som alla vet är den första kunden den svåraste - men också den viktigaste.

Samtidigt är jag inte förvånad. Vi har gjort såpass många förbättringar av flexivagnen, jämfört med den första versionen, att vi nu kan vara säkra på att den fungerar precis som det är tänkt, och med alla dess fördelar. Att vi nu också fått vår första order tyder på att kunderna är av samma uppfattning. Det betyder också att allt arbete det har tagit att göra alla förbättringar har varit mödan värt.

Den första flexivagnen, som alltså är beställd av en svensk kund, ska stå färdig det här året. Senast sommaren 2019 kommer den att vara godkänd för trafik. Och med en vagn rullande blir det naturligtvis lättare att få ytterligare kunder. Vi har nu något att visa upp.

Allra längst, förutom Sverige, har vi kommit med en tysk transportfirma, som sagt att de kommer att lägga en order så snart de ser att vagnen fungerar. En första beställning från Tyskland kan således komma redan nästa år. Värt att påminna om är att den svenska kunden dessutom har en option att köpa ytterligare 120 vagnar varav 25 beräknas kunna levereras under 2019.

De signaler vi fått från andra länder i Europa, inte minst Spanien, Tyskland och Schweiz, tyder på ett allt större intresse för Flexiwaggons teknik. Det gäller både bland företagare och politiker. Den teknik vi utvecklat leder ju både till ekonomiska och miljömässiga vinster. När det gäller globalt så har vi redan etablerade kontakter i både USA, Holland, Kina och Indien.

Det detta som leder till bedömningen att från och med hösten 2019 ska bolaget ha ett så pass stort och stabilt kassaflöde att vi då inte kommer att behöva be våra ägare om ytterligare kapitaltillskott. Vårt bolag kommer att tillverka vagnarna på beställning och då ta betalt förskott. Flexiwaggons majoritetsägande i bolaget Swedish and Scottish (SAS) Rail, som utvecklat en ny moderna tågagnsboggie, betyder dels möjligheter till ytterligare intäkter via försäljning, dels säkra leveranser av boggies till den egna flexivagnen.

I den nyemission vi nu genomför (15 juni – 15 Augusti 2018) är målet att ta in 11 miljoner kronor. Pengarna ska, tillsammans med de 5 miljoner vi redan säkrat, användas till att färdigställa den först vagnen samt till marknadsaktiviteter de kommande 1,5 åren.

Det är både min förhoppning och fasta övertygelse att många investerare ser på Flexiwaggon på samma sätt som vi gör, och att de därför vill var med på vår resa.

Välkommen som aktieägare i Flexiwaggon AB!



Jan Eriksson VD

Konkurrentanalys

	Flexivagnen	Modalohr	RoLa	Cargospeed
Pris Mkr	2,5	3,3	?	3,5
Hastighet på spåret -	160	120	120	120
Last/lossningshastighet	7 min	2 tim	45 min	2 tim
Infrastrukturinvesteringar /terminal	nej	70 Mkr	2 Mkr	80 Mkr
Terminalberoende	nej	Ja	ja	ja
Individuell last/lossning	ja	Ja	nej	ja
Tar fler typer av laster	ja	Nej	nej	nej
Personal vid last/lossning	nej	Ja	ja	ja
Last	60 ton	38 ton	44 ton	38 ton
Lastområde 630 m tåg	9x640 m	48x640 m	9x700	24x640 m

Konkurrensfördelar

Flexivagnen är terminal-oberoende, vilket gör konstruktionen unik i förhållande till konkurrenterna. Lastning och lossning sköts av chauffören själv och kan ske under en befintlig elledning. Arbetet tar mindre än tio (10) minuter per tågset från det tåget stannar tills det är igång och kör, vilket gör flexivagnen till marknadens mest tids- och kostnadseffektiva lösning, både för åkeriföretaget och för järnvägsoperatören. Vagnens flexibilitet gör dessutom att av och påkörning av lastbilarna, bussar och personbilar kan ske utan att den stör trafiken på närliggande spår.

Ett av järnvägsoperatörernas största problem med att frakta gods på järnväg, är att de är beroende av speciella terminaler för omlastning med truckar och kranar - för att kunna lasta från tåg till lastbil och omvänt. Lastnings- och lossningstiderna ligger på flera timmar upp till dygn för ett tågset med vagnar. Detta problem elimineras med flexivagnen.

Flexivagnens transportfördelar

- Möjligt att köra i högre hastighet - 160 km/tim jämfört med 120 km/tim för befintliga vagnlösningar. Det ger högre nyttjandegrad av vagnmaterial och lastbil och semitrailer.
- Användarvänlig helautomatisk lösning som inte ställer krav på terminaler och terminalpersonal.

Det räcker med en hårdgjord yta, sedan kan chauffören själv lasta och lossa genom en knapptryckning.

- Kan frakta lastbil och semitrailer, bussar, personbilar, kranbilar, grävmaskiner, brandbilar samt hantera lastning och lossning individuellt för varje vagn. Andra vagnlösningar är mer begränsade till ett fåtal typer av last.
- Lastning och lossning av vagnar och tågsättet går snabbt, under tio minuter, jämfört med drygt en timme eller betydligt mer för konkurrerande vagnlösningar.
- Flexivagnen tar 60 tons last medan konkurrerande lösningar tar max 44 ton.
- Flexivagnen har en egen unik elförsörjnings lösning som försörjer de system som finns på vagnen för in och Utlansering, motor och kupe uttag samt låsning av vagnkorg som gör att den är oberoende av vad för el och Frekvenser som matar järnvägsnätet.



Marknad

Valet av transportlösning sker idag utifrån rent företagsekonomiska betingelser. Dessa förutsättningar kommer i framtiden att i stor utsträckning påverkas av samhällets intresse av växling av gods från väg till järnväg. Incitament finns redan idag i ett flertal länder genom att lastbilar beläggs med trafik- och miljöavgifter. Även förbud mot att köra lastbil nätter och helger finns i flertal länder. Trots det så minskar inte andelen gods som fraktas på landsväg, utan tvärtom så ökar den med några procent varje år.

Frakt av högvärdigt gods sker för närvarande till stor del på landsväg. Detta beror i stor utsträckning på att järnvägen är långsammare än vägtransporter. Järnvägsvagnarna är ofta omoderna och otidsenliga och medger inga högre hastigheter på spåret. Frakter på järnväg har ofta behövt ledas in på speciella terminalområden vilket ytterligare har sänkt medelhastigheten.

Behovet av transporter med tunga lastbilar är stort runt om i världen. Länder som: USA, Tyskland, Holland, Spanien, Indien, Kina och Sverige, har visat intresse av flexivagnen och det öppnar möjligheten att bygga upp ett affärskoncept som kan generera goda affärsintäkter för bolaget. Till det kommer ytterligare marknader som bolaget i dagsläget har kontakter med men inte ännu analyserat eller bearbetat och som därför inte finns med i detta memorandum.

Den globala miljöförstörelsen och dess verkningar för mänskligheten är en ständig debatt. Det arbetas på flertal fronter runt om i världen för att hitta nya lösningar som minskar miljöutsläppen. I denna process har järnvägen fått förnyad kraft då det är det transportmedel som bäst värnar om miljön. Att transportera lastbilar på järnväg är den som är den samhällsekonomiskt, företagsekonomiskt och miljömässigt bästa lösningen på problemet idag. Det finns ett antal nya färdiga/pågående intermodala lösningar runt om i världen som försöker lösa detta problem. Längst fram i den processen ligger Flexiwaggon AB med sin egenkonstruerade och patenterade lösning.

Flexiwaggon AB har utvecklat en järnvägsvagn som medger att lastbilar och andra traditionella bärare av högvärdigt och miljöfarligt gods kan utnyttja järnvägens infrastruktur på ett mer rationellt sätt. Vagnen kan även utnyttjas för mycket korta transportavstånd. (20-30 km). Flexivagnen, som är den enda terminal-beroende lösningen, gör att grundinvesteringarna i flexisystemet är bara en bråkdel av vad det är för de terminal-beroende som andra intermodala lösningarna utgör. Flexivagnens koncept är applicerbart på nationell och internationell nivå och har successivt blivit ett begrepp. Flexivagnen är också företagsekonomiskt attraktivt för bolag som direkt eller indirekt transporterar gods på järnväg.

Flera ledande svenska kedjor inom dagligvaruhandeln driver debatt och utveckling av lösningar där tåg ersätter transport med bil.

Sträckan Mombay - New Delhi trafikeras idag av 420 000 stycken 50-tons lastbilar kontinuerligt på landsvägen. De har en snitthastighet på 11 km/tim. Om lastbilarna fraktas på Flexivagnar så medger järnvägen i Indien idag en snitthastighet om 80 km/tim. Om flexikonceptet användes i stället skulle det behövas 60 000 flexivagnar för att klara av att transportera/vecka samma volymer som görs på landsväg idag. Detta reducerar antalet lastbilar med 360 000 stycken samtidigt som marknaden för 60 000 flexivagnar öppnar sig. I USA är marknadsbehovet 1 500 000 flexivagnar. 420 000 lastbilar tas bort från vägen!

Schweiz har stora problem med transittrafiken som går igenom landet. Idag korsar 1.2 miljoner lastbilar/år landet. Österrike har ännu större problem med sin transittrafik. Där passerar 2.25 miljoner lastbilar landet varje år. Tyskland som är ett stort transitland har problem i anslutning till dessa 2 länder då en stor del av trafiken till och från dessa länder går igenom Tyskland. Holland är också ett land som har stora problem med transittrafiken. Då bland annat från Rotterdams hamn. Spanien söker nu med ljus och lykta efter en järnvägslösning på transittrafiken över bl.a Pyrenéerna. USA med staten Washington i spetsen letar efter en lösning på samma problem. Där har man kommit så långt att de har identifierat vilken lösning som är bäst lämpad och det är Flexiwagon lösningen. Den rapporten kommer att presenteras för senaten under juni och följas upp med ett stort möte under Juli med representanter från: senatorer, transportsidan och järnvägen från USA och Kanada. Över 500 är idag anmälda till konventet.

USA är på väg att göra kraftiga satsningar från statligt håll på järnvägsinfrastrukturen. En amerikansk senator som FWAB blivit kontakta av i september 2017 håller idag på att skapa ett demoprojekt i Washington mellan Auburn-Ellensburg. Där är de mycket intresserade av att kunna få visa upp hur flexivagnen fungerar.

Ett annat projekt som spanska och franska staten nyligen startat upp är att de vill hitta en lösning för att få upp lastbilarna på sträckan Paris-Madrid där det idag kör mellan 8000-9000 lastbilar dagligen. Det innebär en affärsmöjlighet på drygt 8 000 flexivagnar. FWAB har samarbete med Business Sweden som hjälper FWAB med att komma in i affären både i Spanien och Tyskland/Österrike/Schweiz.

Även i övriga världen skapas policys som understödjer trovärdigheten i Flexiwaggonens koncept.

Bolaget kommer inte att ha egen tillverkning, underhåll och service av flexivagnar, utan kommer att bygga upp ett nätverk av partners. All utveckling och inköp av montagepaket och reservdelar kommer att ske i egen regi. Bolaget förhandlar för närvarande med ett flertal aktörer om försäljning, underhåll/service och reservdelsförsäljning på partnerskapsbasis. Flexiwaggon kommer successivt att etablera ett så kallat "Flexiwaggon utbildnings- och användarforum". Det innebär att all samlad erfarenhet och utveckling således kommer samtliga länder och partners i nätverket till godo.

Flexiwaggon AB har utvecklat en instruktion för igångsättning av tillverkning/försäljning inom geografiskt avgränsade områden. Förfarandet indelas i fem grundläggande steg och beräknas ta 12-18 månader fram till att den första vagnen kan levereras, kommersialiseras och säljas inom respektive marknadsområde.

Flexiwaggon arbetar med kundorderstyrd- och kundfinansierad tillverkning av vagnarna. Det görs för att eliminera kapitalbehovet vid tillverkning/slutmontering. Det innebär att Flexiwaggon tar ut förskott av kunden, vilket täcker det tillverkaren behöver för inköp av stål och annat materiel. Bolaget nyttjar bland annat Exportkreditnämndens erbjudande och säkerställande av betalning från motpart där så behövs för att säkerställa affären.

Marknader

Marknader som Flexiwaggon AB i första hand avser att exploatera är: USA, Kina, Indien och Mellaneuropa. Dessa länder har visat stort intresse för vagnen och FWAB har etablerat goda kontakter med partners på dessa marknader. Se nedan.

Affärsvolymer

- I Kina är vår partner CRRC "försiktiga" prognos på att nå 1 procent av marknaden inom 10 år vilket skulle innebära en tillverkning och försäljning av 35-40 000 vagnar. Det betyder affärer på 100-115 miljarder SEK.

- I Indien har Texmaco Ltd lagt en försiktig prognos om att sälja 100 vagnar under perioden 2019-2020, vilket innebär en affär på mellan 2,7 och 3 miljarder SEK.
- FWAB kommer också att sälja på indiska marknaden där potentialen och behovet anses vara i paritet med kinesiska marknaden.
- För att i Schweiz lösa problematiken med trafik genom Gotthardtunneln behövs 624 flexivagnar. En marknad på 1,6 miljarder SEK (Konkurrerande lösningar behöver 3500 järnvägsvagnar för att åstadkomma samma uppgift).
- Spanien-Frankrike-projektet innebär en möjlig affär på drygt 8 000 flexivagnar

Utifrån de avtal som redan slutits med kund-tillverkare-säljare-underhåll och serviceföretag och med de kontakter som bolaget etablerat med marknaden så bedömer FWAB att utsikterna för att etablera flexivagnen på den nationella och internationella marknaden med god lönsamhet som mycket goda.

Sverige

Flexiwaggon AB har under hösten 2017 tecknat sitt första köpeavtal med kund. Se nedan. Detta avtal är av stor vikt då det hjälper FWAB att öppna upp nya marknader, vagnen kan visas upp för de redan intresserade kunderna som bolaget har och för nya kunder.

PRESSRELEASE TXG TRANSPORTATION

TXG har beställt den första Flexiwaggon som produceras ur serie från Flexiwaggon AB och har option på ytterligare 120 vagnar.

TXG ämnar i bolaget TXG Transportation AB driva ett logistikbolag där kärnverksamheten blir systemtrafik med Flexiwaggon. Trafiken med Flexiwaggon innebär non stop tidtabellskörning mellan ett antal noder i Sverige och Norge. Trafiken konkurrerar inte med nuvarande godstrafik på järnväg utan blir ett helt nytt affärsområde där järnvägen ger trafik med lastbil ett kraftfullt konkurrensmedel mot till exempel utländska åkerier. TXG kommer att använda sin nyöppnade underhållsverkstad i Hallsberg som bas för denna verksamhet.

TXG strävar efter hastigheter på upp till 160 km/h för att även passa in i tidtabeller dagtid. Dragkapaciteten är tänkt att upphandlas hos nuvarande aktörer på godstrafiksidan. En åkare som skall transportera sin lastbil med gods en längre sträcka halverar i stort sett sin kostnad genom att nyttja transport med TXG. Samhällsnyttan, miljönyttan och inte minst kundnyttan är svårslagen med detta transportalternativ.

TXG:s plan är att avtal med logistikkunder skall förhandlas fram under 2018 och att trafiken skall kunna starta vid tidtabellsskiftet 2019.

Klaus Knudsen, Vd
TXG Technology AB

Kina

Bolaget har med det statligt ägda bolaget CRRC Meishan fört långtgående diskussioner nu i januari 2018 om tillverkning och försäljning av flexivagnen på den kinesiska marknaden. CRRC Meishan ansvarar för och utför även service och underhåll samt säljer och lagerför reservdelar som levererats från FWAB för den kinesiska marknaden. De har aviserat att de tar alla kostnader i samband med test och godkännande av vagnen för trafik i Kina.

I diskussionerna parterna emellan finns det ett mycket starkt intresse från deras sida att leverera flexivagnen på den internationella arenan. I sådant fall fungerar de som alla andra leverantörer, vilket innebär att FWAB beställer vagnar från CRRC Meishan som tillverkar mot order och på det tillverkningsunderlag som tillhandahålls av FWAB. Detta förutsatt att CRRC kan vara konkurrenskraftiga vad gäller pris - kvalitet och leveranssäkerhet. CRRC Meishan har framfört önskemål om att tillhandahålla service och underhåll av flexivagnen i andra länder samt att vara en av underleverantörerna när det gäller vagnskomponenter och reservdelar.

Aktuella marknads- och försäljningsaktiviteter har påbörjats. På sikt uppskattas det kinesiska behovet av flexivagnar uppgår till 40 000 flexivagnar under perioden i fråga.

Spanien

De spanska och franska regeringarna gjorde våren 2017 en gemensam utlysning om hjälp med att hitta en lösning på den tunga lastbilstrafiken mellan Länderna som idag trafikerar sträckan Madrid-Paris. Det är 8000-9 000 lastbilar som dagligen trafikerar sträckan. FWAB har aviserat sitt intresse för lösa problemet, och Bolaget jobbar tillsammans med Business Sweden i frågan. Den möjliga affären ligger på cirka 8 000 flexivagnar, till ett totalt värde. 20 miljarder SEK.

Tyskland

FWAB har under sommaren 2016 fördjupat samarbetet med den tyska kunden. FWAB har varit på 5 besök i Europa och träffat kundens ledning i affärsmöten. Det tyska bolaget ser stora, såväl volym- som tidsmässiga, fördelar med att nyttja konceptet Flexiwaggon.

Bolagets behov av flexivagnar uppges vara 250 vagnar. En affär på drygt 620 millioner SEK. För att FWAB ska kunna säkerställa ordern så behöver FWAB ta fram en vagn av modell NG flexivagnen för att kunna demonstrera hur vagnen fungerar under fältmässiga förhållanden.

Tyskland har stora problem med transittrafiken och letar efter en lösning. Business Sweden hjälper bolaget att komma i kontakt med rätt instans för att öppna upp för en affärssuppgörelse.

Schweiz

Schweiz är ett av de länder där FWAB samarbetar med SAAB AB. Avtal är skrivet mellan parterna om industriellt och internationellt samarbete och där samarbetsformerna är reglerade. SAAB är inriktade på "offset"-affärer varvid FWAB via konceptet flexivagnen kan erbjuda möjligheter för SAAB till ökade offsetvärden. FOT (Federal Office of Transport) genomför ett aktivt letande efter lösningar för transporter av lastbilar på järnväg. Schweiz idé är att nyttja gamla Gotthardtunneln för tågtrafik för att transportera dessa lastbilar. Den nya Gotthardtunneln för tågtrafik tar då hand om övriga gods- och persontransporter. Schweiz undersöker i dag fem olika lösningar, varav FWAB med flexivagnen ingår. Andra utgörs av Modalohr-Cargobeamer-Cargospeed-Rollende Landstrasse.

Nämns kan att idag transporteras 102 000 lastbilar på Rollende Landsstrasse genom Lötschbergstunneln. Nackdelen är att dessa subventioneras med 300 CHF/lastbil och tur, vilket blir 30 miljoner CHF/år, vilket är en kostnad som Schweiz vill undvika. (Att subventionera nästa steg med 1,2 miljoner lastbilar/år skulle kosta staten 360 MCHF årligen). Dessutom betalar lastbilsåkeriet 500 CHF per tur vilket innebär att totalt tar Lötschberg-konsortiet ut 800 CHF för 26 mils transporter. Med flexikonceptet betalar lastbilsåkeriet 350 CHF för samma sträcka och staten inga subventioner vilket således blir en betydande besparing. Investeringar i infrastruktur – lok - vagnar etc. är markant lägre när det gäller flexikonceptet än för övriga lösningar, något som direkt tilltalar FOT och Schweiz!

FWAB tillsammans med Schweiziska partners tittar på att själva bedriva trafik på järnväg utifrån att det finns en stor lönsamhetspotential inom detta affärsområde. Intäkterna för ett tågset/mil är cirka 2 500 kr//lastbil+semitrailer vid 100 procents beläggning. (1 tågset tar 26 lastbilar).

För att lösa enbart Gotthard-problematiken och ta hand om 1,2 miljoner lastbilar per år erfordras 624 flexivagnar. Det är en affär på 1,6 miljarder SEK plus tillkommande årlig reservdelsförsäljning, service och underhåll.

FWAB jobbar nu med att hitta en partner för att starta upp ett gemensamt bolag som bearbetar den Schweiziska marknaden.

Indien

Bolaget har med det privatägda indiska bolaget Texmaco Ltd (vilket ingår i KK Birla koncernen) den 7 juli 2012 signerat ett industriellt samarbetsavtal. Texmaco tar alla kostnader i samband med test och godkännande av vagnen för trafik i Indien. Texmaco kommer att slutmontera/tillverka på order av FWAB, och sälja tillsammans med FWAB flexivagnen på den Indiska marknaden. Texmaco kommer också att ansvara för service och underhåll, samt att sälja och lagerföra reservdelar för den indiska marknaden.

Texmaco har uttryckt en vilja om att bli en partner för leverans av flexivagnen på den internationella arenan. FWAB beställer vagnar från Texmaco och de tillverkar mot order och på det tillverkningsunderlag som FWAB tillhandahåller. Detta förutsatt att Texmaco kan vara konkurrenskraftig vad gäller pris, kvalitet och leveranssäkerhet. Texmaco är även mycket intresserad av att bli underleverantör av delar och reservdelar till flexivagnen

Marknadsbearbetning - åtgärder på kort sikt

- Fortsatta möten under sommaren och hösten med vår svenska kund för att dra upp riktlinjerna för leverans av första vagnen. Det är mycket viktigt att FWAB får till ett första projekt så snabbt som möjligt där bolaget kan visa upp konceptet för nya och gamla intressenter av vagnen. Vi är på god väg med detta tack vare vår svenska partner och kund.
- Ta fram en första vagn för godkännande för trafik under våren 2019. Sker i samarbete med vår Svenska kund.
- Etablera flexivagnen, tillsammans med svenska kunden, i Europa och senast hösten 2019 ha nått en överenskommelse med ytterligare ett 10-tal europeiska kunder.
- Få tillstånd och godkännande av den första vagnen för försäljning i ytterligare 5 länder i Europa senast 2020
- Bygga upp bolagsstrukturen för att stärka affärsmodellen och marknadsorganisationen
- Bearbetande av övriga etablerade partners och marknader i USA, Spanien, Kina, Sverige, Holland, Tyskland, Schweiz, Indien
- Möten med ytterligare potentiella kunder i Afrika, Kanada, Mellanöstern, Sydamerika och Asien.

Affärsmodell

Flexiwaggon AB:s ambition är att genom verkställande och försäljning av bolagets patent- och varumärkesskyddade järnvägslösningarna i modellerna SW, RW och MW, bli en ledande leverantör av intermodala järnvägsvagnar för att frakta bland annat lastbilar och andra fordon. Bolaget har satt som målsättning att bygga upp ett nätverk av partners för slutmontering/tillverkning, via franchising bedriva försäljning, service och underhåll av flexivagnen på den internationella marknaden. Oavsett geografisk placering ska verksamheterna uppträda likartade mot kund under beteckningen Flexiwaggon. Det gäller såväl vid tillverkning, leasingförfarande, försäljning av vagnar och reservdelar som service och underhåll av vagnen.

Affärsmodellen består av olika intäktsposter och baserar sig på fasta och årligen återkommande intäkter:

- Försäljning av flexivagnen till kund via egen försäljning alternativt genom avtal i enlighet med regler för partnerskap.
- Reservdelsförsäljning, service- och underhållsintäkter.
- Intäkter från dotterbolaget Swedish and Scottish Rail International AB
- Leasing av flexivagnar.
- Vara delägare i transportbolag på väg och järnväg där flexivagnen används

I det av FWAB ägda "Flexiwaggon center" kommer bolagets samarbetspartners ges möjlighet att medverka i "Flexiwaggon utbildnings- och användarforum". Det innebär att erfarenhet och utveckling kommer samtliga i nätverket till godo. All utveckling kommer att förbehållas bolaget och inköp/försäljning av montagepaketen och reservdelar kommer att ske i egen regi. Därigenom säkerställs kvalitetsnivån på såväl konstruktionslösningar som på ingående komponenter.

Bolaget kommer inte att bedriva egen tillverkning och underhåll och service av flexivagnen utan kommer att internationellt bygga upp ett nätverk av partners inom dessa områden. All utveckling och inköp av montagepaket kommer att ske i egen regi.

Flexiwaggon arbetar med kundorderstyrd och kundfinansierad tillverkning av vagnarna och därigenom elimineras kapitalbehovet vid slutmontering/tillverkningen. Bolaget tar ut förskott av kunden vilket täcker vad tillverkaren behöver i förskott för köp av material och tjänster. Bolaget använder sig av Exportkreditnämndens erbjudande och när så behövs för säkerställande av betalning från motpart.

Flexiwaggon AB har utvecklat en instruktion för igångsättning av tillverkning/försäljning inom geografiskt avgränsade områden. Förfarandet indelas i fem grundläggande steg och beräknas ta 12 till 18 månader för att vagnen ska kunna kommersialiseras på respektive marknad. Då allt börjar rulla på kan tiden reduceras till 8-12 månader.

Säljprognos

	Prognos FWAB					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kina		2	300	1 000	2 500	2 500
Indien		1	150	250	450	450
Schweiz		1	25	300	600	300
Sverige	1	25	95	200	400	400
Tyskland		1	25	100	125	1 000
Spanien		1	100	2 000	2 500	4 000
Antal vagnar		31	695	3 850	6 575	8 650
Omsättning kr	8 000 000	83 700 000	1 876 500 000	10 395 000 000	17 752 500 000	23 355 000 000
Tillverkningskostn. Vagn	13 000 000	55 800 000	1 251 000 000	6 930 000 000	11 835 000 000	15 570 000 000
Omsättning reservdelsförsäljn		0	5 859 000	137 214 000	864 864 000	2 107 539 000
Kostnad tillverkning reservdel			2 343 600	54 885 600	345 945 600	843 015 600
Bruttoresultat	-5 000 000	27 900 000	629 015 400	3 547 328 400	6 436 418 400	9 049 523 400
Förs. och adm.kostnader	500 000	2 000 000	4 000 000	7 000 000	9 000 000	9 500 000
Utvecklingskostnader	3 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Övriga kostnader	1 000 000	500 000	250 000	10 641 985	19 309 255	27 148 570
Kostnader totalt	4 500 000	3 500 000	5 250 000	18 641 985	29 309 255	37 648 570
Resultat före avskrivningar	-9 500 000	24 400 000	623 765 400	3 528 686 415	6 407 109 145	9 011 874 830
Avskrivningar		100 000	150 000	2 278 397	6 140 248	11 569 962
Resultat efter avskrivningar		24 300 000	623 615 400	3 526 408 018	6 400 968 897	9 000 304 868
Bolagsskatt		6 804 000	174 612 312	1 168 810 557	2 961 081 848	2 520 085 363
Resultat efter skatt	-9 500 000	17 496 000	449 003 088	2 357 597 461	3 439 887 049	6 480 219 505

Kunderbudande

Flexiwaggon kan själv eller genom partners erbjuda kunden ett antal olika tjänster och produkter.



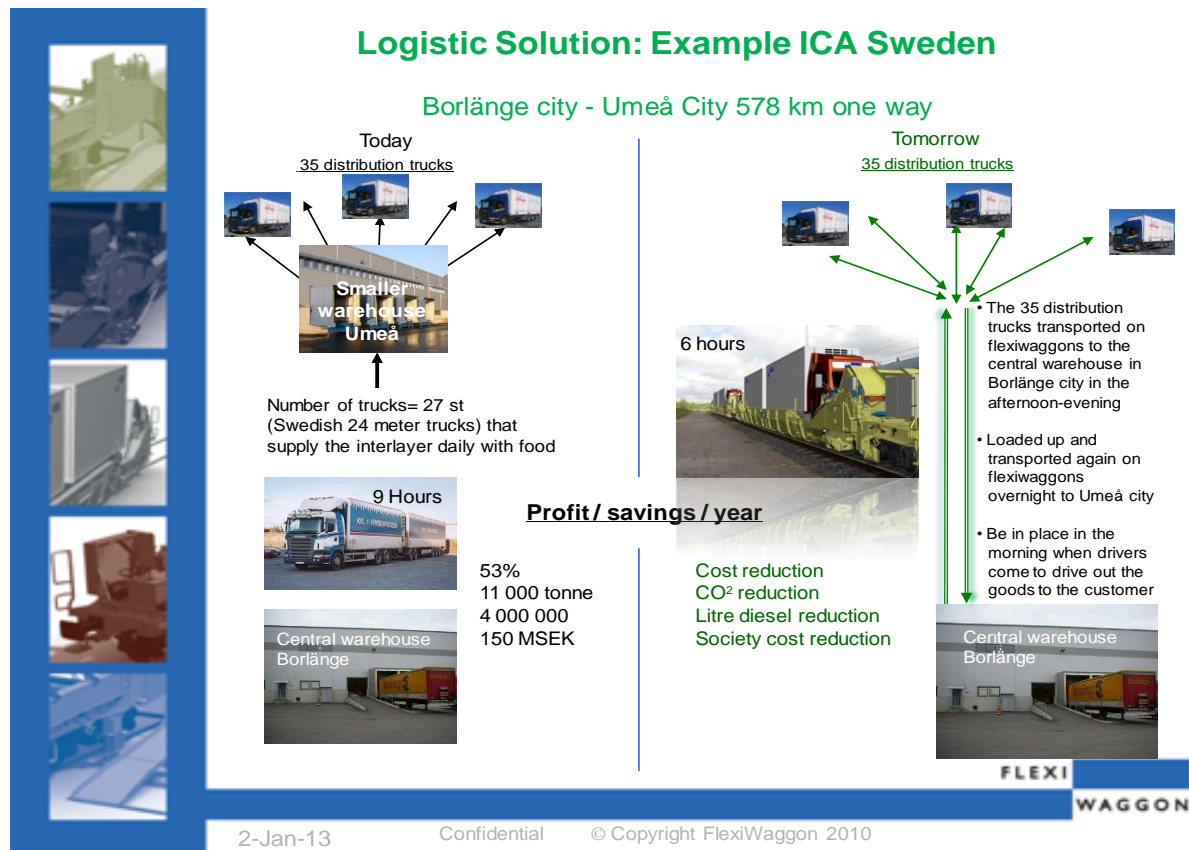
Aktuellt kundsegment

Flexiwaggonns kunder kan delas in i fyra (4) grupper:

1. Logistikföretag (DB Cargo, DHL etc.)
2. Åkeriföretag och transportköpare.
3. Vagnleasingföretag.
4. Järnvägsoperatörer.

Kundnytta

Exemplet nedan avser ett svenskt företag inom dagligvaruhandeln som gjort egna beräkningar.



Resultat av att använda Flexiwaggon Borlänge - Umeå: Ett Mellanlager med drygt 100 anställda läggs ned och 27 stycken 24 meters lastbilar tas bort från logistikkedjan. Det ger i detta fall årligen en kostnadsbesparing på 53 procent, minskade CO²-utsläpp på 11 000 ton, minskad dieselförbrukning med 4 000 000 liter och en samhällsvinst på 150 Mkr.

Kapitalkostnadsbesparingar beräknat på det Italienska åkeriet Arrcese med 1400 dragbilar och 2500 semitrailers. Genom att åka på järnväg på flexivagnen med lastbil och semitrailer så kan åkaren öka avskrivningstiderna med i detta fall på dragbilen från 5 till 7 år och för semitrailer med 7 till 10 år. Det skulle ge en kapitalkostnadsbesparing på 180 MSEK/år.

Det går att utnyttja chaufförens vilotider för att förflytta lastbilen. I exemplet Malmö-Umeå har lastbilschauffören efter åtta (8) timmar nått Stockholm. Där lägger han sig och vilar i 11 timmar för att sedan köra i 8 timmar igen för att nå Umeå. Där vilar han igen i 11 timmar för att sedan kunna åka tillbaka. Tur och retur ger det totalt 65 timmar.

Genom att utnyttja flexivagnen kan chauffören förflytta lastbilen även under vilotiden. I detta fall skulle tidsåtgången bli: Väg Malmö-Stockholm 8 timmar, tåg Stockholm-Umeå 11 tim, väg Umeå-Stockholm 8 tim, tåg Stockholm-Malmö 11 tim; totalt 38 timmar. En besparing på 27 timmar per transport vilket totalt på ett år innebär en hel chaufförstjänst. Att spara in en chaufförslön per år motsvarar cirka 400 000 SEK.

Bristen på lastbilschaufförer

I dagsläget saknas i USA 350 000 lastbilschaufförer och inom 3-4 år är bristen över 600 000. I Sverige kommer inom de närmsta åren saknas 6 000 lastbilschaufförer. Bristen på chaufförer kommer att orsaka stora problem för gemene man då exempelvis inte matvaror kan levereras i den omfattning som behövs till butikerna. Det blir helt enkelt brist på mat, kläder, elektronikprylar etc. Flexikonceptet kan motverka bristen på lastbilschaufförer i framtiden och därmed säkerställa tillgången till mat och annat som transporteras med lastbil.

Miljönytta

Med miljö i fokus hos många av världens länder ligger Flexiwaggon i tiden. De globala miljöproblemen kommer allt mer i fokus. Utsläpp i någon del av världen påverkar hela jorden. Påverkan på stratosfärens ozonskikt och klimatförändringar, som förorsakas av antropogena ämnen (växthusgaser), försurningen som orsakas främst av svaveldioxid men också koldioxid och kväveoxider måste kontrolleras genom internationella överenskommelser.

De långväga och tunga lastbilstransporterna inom EU släpper ut över 900 000 000 ton CO²/år. (En lastbil släpper ut 2,7 kg CO² / liter förbrukad diesel = 11-14 kg/mil). Samhällsekonomiska kostnaderna varierar beroende på var i Sverige och i världen man utför transporten. Som riktvärde kan en faktor 20 användas. Det vill säga det är 20 ggr dyrare för samhället att ha en lastbil körande på landsväg jämfört med att lastbilen åker på järnväg.

Koldioxidutsläpp exempel

Ett fordon släpper ut 2,7 kg koldioxid per liter förbrukad diesel. Det innebär att på en sträcka mellan Malmö och Luleå släpper en lastbil ut 1,9 ton koldioxid.

Ett tåg kan ta ca 20 lastbilar på samma resa. Det innebär en besparing av koldioxid på cirka 40 ton per resväg mellan Malmö – Luleå.

WWF har i en rapport som utkom i maj 2016 på beställning av Energimyndigheten bland annat räknat på effekterna en teknisk lösning som Flexiwaggon. Enligt deras bedömning så skulle flexilösningen, trots att beräkningarna gjorts på el producerad i Kina!!! ge en årlig besparing på 63 miljoner ton CO₂. Då antas flexilösningen ta en blygsam andel av andelen lastbilstransportertransporter som går på landsväg idag. Liknande slutsatser har Väg och trafikforskningsinstitutet VTI kommit fram till i en rapport som utkom i augusti 2017.

Flexiwaggon kvalificerad för CDM (Clean Development Mechanism)

Att Flexiwaggon blivit kvalificerad för CDM innebär en stor konkurrensfördel för bolaget på marknaderna i många utvecklingsländer. Genom att köpa just flexiwagnen kan kunden i det aktuella landet tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna för att uppfylla sina åtaganden i Kyotoprotokollet.

Förstärkning av varumärke och patent

För att nå ut till kund och stärka varumärket Flexiwaggon kommer vagnen att fälttestas under stränga förhållanden. Bolaget arbetar med sju alternativ.

1. Vår Svenska kund
2. Vår tyska kund
3. USA
4. CRRC Kina
5. Texmaco Indien
6. Schweiz
7. Holland

Dessa aktiviteter planeras ske under 2019 - 2020. Arbetet kommer att bedrivas i nära samarbete med SAS Rail, TIKAB Strukturmekanik AB, CeDe Group och vissa utvalda underleverantörer. Bolaget har också nära samarbete med vagn- och boggiutvecklare genom det samägda SAS Rail AB. En vagn är tillverkad och provad och erfarenheterna från denna har överförts till serievagnen. Arbetet med att säkerställa det modifierade produktionsunderlaget för serietillverkning startades i januari 2016 och blev klart november 2016. Genom de nya tekniska lösningarna har antalet komponenter reducerats med 65 procent och tillverkningskostnaden med 30 procent. Flexiwaggon AB har idag 2 internationella patent som skyddar rullarmens konstruktion och ytterligare 3 patentansökningar är under handläggning av Awa Patent och som skyddar utlanseringsmekanismen och låsningen av vagnkorgen. Möjligheter att söka ytterligare patent för vagnens unika tekniska komponenter och funktioner bereds tillsammans med AWA Patent. Namnet "Flexiwaggon" är varumärkesskyddade i Sverige. Flexiwaggon är även varumärkesskyddat inom Europa (OHIM). Bolagets varumärke har nu ett starkt skydd även internationellt.

Finansiell information

Åren från starten fram till hösten 2017 har präglats av produktutveckling och marknadsbearbetning. Sedan allt tog sin början i oktober 1999 fram till idag har bolaget erhållit utvecklingsbidrag på sammanlagt 16 miljoner SEK, utvecklingslån på sammanlagt 13 miljoner SEK, samt en tillförsel av ytterligare 37 miljoner SEK genom nyemissioner. För närvarande har Flexiwaggon ett behov av 16 miljoner SEK, varav 5 MSEK redan är in-tecknade, för att fortsätta sin försäljning, marknadsetablering och kunna skörda frukterna av de insatser som gjort att vagnen nu blivit ett begrepp i länder med behov av effektiva, trafiksäkra och miljöanpassade transportlösningar. Likviden genom emissionen skall säkerställa bolagets kapitalbehov under åren 2018-2019. Under år 2020 beräknas att bolaget kan redovisa ett kassaflöde som gör att bolaget med framgång kan drivas vidare.

Styrelse

Jan Eriksson, Östersund, Styrordförande och VD

Född 1958 och är innovatör, initiativtagare, grundare och huvudägare av Flexiwaggon AB. Har universitetsutbildning som maskiningenjör och energi samt lång erfarenhet av konstruktion, produktutveckling och patentfrågor. Jan Eriksson har även ett förflutet som konstruktör och produktutvecklare inom Husqvarna Forest and Garden.

Lars Rudsander Stockholm Ledamot

Civilingenjör inom Väg och Vatten, med mer än 40 år inom branschen. De sista 23 åren som konsult och egen företagare. Har vidareutbildning inom juridik och ekonomi på universiteten i Stockholm och Uppsala.

Ouzine Kettane

P.Z.Kettane med en disputation i IdrottsFysiologi från Laval University Quebec Canada 1987 och en Doktors Examen i Kinesiska medicin från Medical College of Guiyang Guizhou China 1995. Jobbar på Karolinska Institutet, Karolinska Sjukhus, Akademiska Sjukhus och Huddinge Sjukhus sedan 1988. Har jobbat -som representant för Bauer solarEnergi GmbH Selzen Frankfurt
-Är Politisk aktiv i Solna kommun sedan 28 år
-aktiv i Internationella kommitté'n och diplomatiska relationer med Afrika och Mellanöstern
-sitter i Styrelsen för OKQ8 och aktiv sedan 22 år

Revisor

Revisor för bolaget är revisionsbolaget Deloitte, Östersund, och auktoriserad revisor Mats Henriksson.

Personal

T.f. VD för bolaget är Jan Eriksson. Övriga tjänster handlas upp av bolaget vid behov. Efter genomförd emission kommer styrelsen att rekrytera personal för att kunna möta intresset från den internationella marknaden och stärka styrelsen med ytterligare 1 till 2 nya medlemmar.

Bakgrund och motiv till erbjudandet samt styrelsens försäkran

Styrelsen för Flexiwaggon AB samt dess huvudägare har beslutat att genomföra en nyemission enligt bemyndigande från bolagsstämman 2017-12-07 av aktier i bolaget. Med anledning härav har styrelsen bjudit in ett antal investerare, för vilket detta informationsmemorandum upprättats. På årsstämman den 7 december 2017 bemyndigades styrelsen att för tiden till nästa årsstämma emittera maximalt 200 000 A-aktier i bolaget med rätt att göra avsteg från aktieägares företrädesrätt.

Emissionslikviden skall användas till att genomföra organisationsuppbyggnad, marknadsaktiviteter, tillverkning av en första vagn och försäljning av den nytvecklade vagnen. Vid full teckning av nyemissionen kommer Flexiwaggon AB att tillföras 11 Mkr före emissionskostnader, teckning sker från och med 2018-06-15 till och med 2018-08-15. Styrelsens bedömning är att expansionsplanerna i och med den planerade emissionen skall säkerställa bolagets kapitalbehov fram till hösten 2019, vartefter bolaget planeras kunna verka utan ytterligare extern finansiering.

Styrelsen har valt att inte utforma erbjudandet som en företrädesemission då styrelsen gärna ser en spridning av ägandet i Flexiwaggon. En av anledningarna till erbjudandet är att Flexiwaggon genom emissionen har för avsikt att introducera produkten på marknaden. Bolaget har således för avsikt att använda emissionslikviden i samband med erbjudandet till ovan angivna ändamål.

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

Styrelsen, Flexiwaggon, Östersund 14 Maj 2018



Jan Eriksson, styrordf. VD



Lars Rudsander Styrelseledamot



Ouzine Kettane Styrelseledamot

Ägarförteckning

Flexiwaggon AB org nr. 556586-7925

Aktieägare	Antal aktier	Procent av kapital	Procent av röster
JE utveckling Och förvalt. AB A+B-aktier	608 929	55,31	55,37
FV Group AB A-aktier	60 000	5,45	5,50
Lars Rudsander A-aktier	20 665	1,87	1,89
WTS invest AB A-aktier	3 000	0,27	0,28
Torbjörn Pettersson B-aktier	10 668	0,97	0,49
Tikabs Strukturmek AB A-aktier	8 000	0,72	0,73
Nilsson förvaltning A-aktier	10 000	0,91	0,92
Övriga aktieägare, ca 700 stycken	380 011	34,50	34,82
Totalt	1 101 273 (varav 20 000 B-aktier).	100	100

SAS Rail International AB Org.nr 556937-3763

Aktieägare	Antal aktier	Procent av kapital	Procent av röster
Flexiwaggon AB	392 713	78.7	78.7.
Taylor Rail Ltd	59 880	12.0	12.0
Mikael Bäckström	46 407	9.3	9.3
Totalt	499 000	100	100

Emissionsvillkor och anvisningar

Syftet med emissionen är att säkerställa koncernens marknadsmässiga effektivisering. Likviden kommer i första hand att användas till att bygga en NG-flexivagn, bygga upp regionanpassade marknads och säljorganisationer samt kavitetssäkra produktionen av Flexivagnen på de marknader som idag efterfrågar vagnen.

Kapitalet som FWAB beräknas behöva är 11 MSEK. Pengarna avser att täcka bolagets expansionsbehov fram till sommaren 2019. Därefter har FWAB budgeterat eget kassaflöde.

En del av de kostnader som uppstår står våra partners för och en del bekostas av våra kunder. FWAB kommer också att utnyttja möjligheterna att växla upp pengarna via olika program nationellt såväl som internationellt.

92 000 A-aktier kommer att frigöras för nyemissionen. Priset för per A-aktie är 120 SEK/st. I dag finns 1 101 273 st. aktier uttagna i bolaget.

Teckningsvillkor och anvisningar

Emissionsvolym

Emissionsvolymen uppgår till 11 040 000 SEK.

Teckningskurs

Teckningskursen är 120 SEK per A-aktie. Aktierna tecknas i poster om 400 A-aktier. En post kostar således 48 000 SEK. Antal poster till försäljning är 230 st.

Aktiekapital

Aktiekapitalet kan uppgå till högst 1 193 273 efter nyemissionen.

Teckningstid

Teckningstiden är 2018-06-15 till 2018-08-15. Styrelsen för Flexiwaggon förbehåller sig rätten att förlänga, förkorta, och utöka emissionen och den tid under vilken teckning och betalning kan ske.

Aktieteckning

Aktieteckning sker genom teckningsanmälan som finns som separat bilaga till detta memorandum. Teckningsanmälan skall vara Flexiwaggon AB tillhanda senast 2018-08-18.

Tilldelningsregler

Aktierna kommer att fördelas av Flexiwaggon AB:s 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. Registrering av emissionen kan komma att ske hos Bolagsverket.

Teckningsanmälan utformning

Teckningsanmälan är utformad i enlighet med Finansinspektionens krav.

Företrädesrätt till teckning

Emissionen sker utan företrädesrätt för aktieägarna i Flexiwaggon AB.

Avstämnings och likviddag

Sista avstämningsdag (för fastställande av vem som skall erhålla aktier) är 2018-08-18.

Sista likviditetsdag är 2018-08-23

Risker

Investeringar i aktier är förenade med risktagande. En investering i Flexiwaggon (Bolaget) skall anses som riskfylld då Bolaget ännu inte är affärsdrivande och avser att lansera en banbrytande 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. Investorerare bör noggrant överväga nedanstående riskfaktorer liksom övrig information i detta Informationsmemorandum innan beslut fattas om teckning av aktier i Bolaget. De riskfaktorer som behandlas nedan är inte framställda i prioritetsordning och gör inte anspråk på att vara heltäckande. Det finns således även andra risker än de som anges i Informationsmemorandum som kan komma att påverka Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning negativt. Investorerare 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 tar tid och är resurskrävande. Arbetet har påbörjats och samarbetsavtal har skrivits med några strategiska partners som SAAB AB, TXG Logistic

Begränsad historik

Flexiwaggonns korta verksamhetshistoria ger en för begränsad information för att kunna utvärdera Bolaget och dess framtidsutsikter. Eftersom Bolaget historiskt har haft begränsade intäkter går det inte att uppskatta organisationens effektivitet baserat på historiska resultat. Trots begränsade resurser har Bolaget ändå nått fram till en försäljning av en första vagn med en option på köp av 120 flexivagnar, Skrivit samarbetsavtal med SAAB AB, Intresseavtal med Trafikverket, Royal Burger Group och har påbörjat och genomfört ett arbete med att marknadsintroducera vagnen. De försäljningsprognoser som utgör grunden för Bolagets uppskattade framtida omsättning är baserade på antaganden om en trolig utveckling av framtida försäljning, kostnader och marknader.

Individberoende

Bolaget är beroende av att etablera och behålla ett välorganiserat nätverk av kvalificerade experter. Detta skapar förvisso ett beroende av individer som inte är lika hårt knutna till Bolaget som en anställd, men det skall vägas mot riskerna med kapitalbindningen i lönekostnader som uppstår vid ett anställningsförhållande. Bolagets framtid är nära knutet till Jan Eriksson och styrelsens förmåga att rekrytera och behålla kvalificerad personal i Sverige och utomlands som kan ansvara för administration, produktion, marknadsföring, försäljning, och logistik.

Motpartsrisiker

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 tillfälligt.

Valutarisker

Bolaget verkar på en internationell marknad och måste hantera valutaexponeringen.

Framtida kapitalbehov

Ytterligare kapital kan komma att behövas för att finansiera Flexiwaggonns 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 Flexiwaggonns 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.

Information till investerare

Teckningsanmälan

Köpare av aktier skall på teckningsanmälan på sista sidan uppge det antal aktier som denne tecknar sig för och på inbetalningsavin fylla i det belopp som skall betalas. Ofullständig eller felaktigt ifylld teckningsanmälan kan komma att lämnas utan avseende. Inga tillägg eller ändringar får göras i den på teckningsanmälan tryckta texten.

Teckningsanmälningar som skickas med post bör sändas i god tid före sista teckningsdag. Det är endast tillåtet att insända en (1) teckningsanmälan. Övriga teckningsanmälningar kommer således att lämnas utan avseende. Observera att teckning är bindande. Besked om erhållande av tecknade aktier sker löpande under teckningstiden dock senaste fram till 18 augusti 2018.

Tilldelning av aktier

Besked om tilldelning av aktier samt var pengarna för aktierna skall sättas in på för konto lämnas 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. Skulle försäljningspriset vid en sådan överlåtelse komma att understiga priset enligt erbjudandet, kan den som ursprungligen erhållit tilldelning av aktierna komma att få svara för hela eller delar av mellanskillnaden.

Aktieägare bosatta i utlandet

Aktieägare bosatta utanför Sverige och som äger rätt att teckna aktier i emissionen, kan vända sig till Flexiwaggon för information om teckning och betalning.

Aktieägare som har sitt aktieinnehav registrerat via depå hos bank eller fondkommissionär erhåller information från respektive förvaltare. OBS. kolla så att de tar emot **onoterade aktier**

Notering

Flexiwaggon aktier är noterade på inoffs lista (inoff.nu).

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".

Tillämplig lagstiftning

Aktierna ges ut under aktiebolagslagen (2005:551), samt FFFS 2007:1, Grundförfattning och regleras av 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 expansionsfas och eventuella överskott kommer att investeras i verksamheten.

Aktiebok

Bolagets aktiebok med uppgift om aktieägare hanteras av Euroclear med adress: Euroclear AB, Box 7822, SE-103 97 Stockholm, Sverige.

Aktieägares rättigheter

Aktieägares rättigheter avseende vinstutdelning, rösträtt, företrädesrätt vid nyteckning av aktie med mera styrs dels av Bolagets bolagsordning som kan erhållas från Bolaget samt av aktiebolagslagen (2005:551).

Villkor för fullföljandet

Erbjudandet är villkorat av att inga omständigheter uppstår som kan medföra att genomförande av Erbjudandet bedöms som olämpligt av styrelsen Flexiwaggon. 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 under fliken "shareholders".

Legala frågor och övrig information

Styrelsens sammansättning och arbetsordning

Mandatperiod

Flexiwaggon styrelseledamöter valdes på Bolagets årsstämma den 7 december 2017. Uppdraget för samtliga styrelseledamöter gäller till slutet av nästa årsstämma, som är planerad att äga rum i första halvan december 2018. En styrelseledamot äger rätt att när som helst frånträda uppdraget. Majoritetsägarna äger rätt att genom styrelsen förorda att nya styrelsemedlemmar väljs in.

Arbetsformer

Styrelsens arbete följer en fastställd arbetsordning och verkställande direktörens arbete regleras i en särskild instruktion. Idag består Flexiwaggon styrelse av 3 ledamöter och 0 suppleanter. Bolagets verkställande direktör är styrelseordförande. Bolaget avser att stärka styrelsen med ytterligare 1-2 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 AB. Flexiwaggon styrelse kommer dock att noggrant att följa den praxis som utvecklas avseende koden och avser att tillämpa koden i de delar som kan bedömas ha relevans för Flexiwaggon AB och dess aktieägare.

Styrelsearvode

För räkenskapsåret 2016/2017 utgick ca 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 och vandel

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 VDs 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

Flexiwaggon är inte inblandat i några rättsliga processer eller skiljedomsförfaranden. Bolaget är inte heller informerat om krav som skulle kunna leda till rättstvist eller skiljeförfaranden vars utfall väsentligen skulle kunna påverka Flexiwaggons ekonomiska ställning.

Immateriella tillgångar

Bolaget tillämpar den nya internationella standarden 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 internfakturering förekommer och kommer att förekomma i framtiden, kommer denna uteslutande 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 ca 0,1 MSEK.

Uppköpserbudanden

Det har inte förekommit offentliga uppköpserbudanden avseende Flexiwaggon aktier.

Handlingar som hålls tillgängliga för inspektion

Kopior av alla rapporter, brev, bolagsordning och stiftelseurkund, historisk finansiell information, värderingar eller utlåtanden som utfärdats av sakkunnig på Bolagets begäran och som till någon del ingår eller hänvisas till i Informationsmemorandumet, den historiska finansiella information som föreligger för Bolaget och före offentliggörandet av Informationsmemorandumet kan under Informationsmemorandumets giltighetstid granskas i pappersform på bolagets adress.

Flexiwaggon AB

Box 298

831 23 ÖSTERSUND

www.flexiwaggon.se

Tel. 070-564 50 18

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 kronor och högst 1 600 000 kr.

§ 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.

Inbjudan till teckning av aktier i FLEXIWAGGON AB

Anmälningssedeln insändes till:

FlexiWaggon AB
 Box 298
 831 23 Östersund
 Tel: 070-564 50 18

Viktiga datum:

Anmälningstid: 15 juni-15 augusti 2018
 Sista likviditetsdag: 23 augusti 2018

Undertecknad anmäler sig härmed för teckning av.....st poster i FlexiWaggon AB. Aktierna säljs i poster om 400 A-aktier a 120 kr/st = 48 000 kr/post. Antal poster till försäljning = 230 st

Tilldelade aktier skall betalas enligt instruktion på tilldelningsbeskedet och beräknas utsändas löpande med början den 20 Juni 2018. Om betalning inte erläggs i rätt tid kan aktierna komma att tilldelas någon annan.

Undertecknad är medveten om och medger att:

-Anmälan är bindande.

-Endast en anmälningssedel per person/företag får inges.

-Ofullständigt eller felaktigt ifyllt anmälningssedel kan komma att lämnas utan avseende.

-VP-konto eller depå hos bank eller fondkommissionär måste vara öppnat vid inlämnandet av anmälningssedel.

-Uppgift om VP-konto och adress kan komma att inhämtas direkt från VPC.

-Inga ändringar eller tillägg får göras i förtryckt text.

OBS: Se till att angivet konto eller depånummer är giltigt och att det tar emot ICKE noterade aktier

Aktierna skall levereras till något av följande alternativ:

_____ Bank/Fondkommissionär
 Depå nummer

Eller mitt VP-konto | | | | | | | | | | | | | | | |

För depåkund gäller att bank eller fondkommissionär måste informeras om att likvid skall erläggas.

Fullmakt: Undertecknad befullmäktigar styrelsen i FlexiWaggon AB att verkställa köp/teckning av aktier enligt villkor i ovannämnda informationsmemorandum.

Namn och adressuppgifter (obligatoriskt) Var god texta

 Personnummer / organisationsnummer

 För-Efternamn / Företag

 Postadress (gata, Box)

 Postnr.

 Ort

 Tel dagtid

 Email

 Ort och datum

 Underskrift