FLEXI WAGGON

Informationsmemorandum

FLEXIWAGGON
”THE MOBILE TRUCKSTOP”

Sammanfattning

Flexiwaggon AB (FWAB) bildades den 1 juli 2000 med säte i Östersund, Jämtlands län. Bolaget ägs till 52 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, Nordenhed invest samt ytterligare drygt 700 ägare.

Flexiwaggons lösning erbjuder kostnadseffektiva och snabba landsvägstransporter som är gynnsamt för både miljö och klimat. Det är en mobil lösning på järnväg för att åkare, speditörer etc. ska ha en möjlighet att transportera sina lastbilar billigare (50-60 kr/mil) och snabbare 120 km/tim (160 km/tim utreds). Flexiwaggon erbjuder således ett "mobile truck stop". Last- och lossningsplatser är en hårdgjord grusat yta som håller för lastbilen. Det kan också vara asfalt, betong etc bara det håller för lastbilen. Flexiwaggon genererar egen el till ett Batteripack på 72 KW. Blir det strömlöst på spåret så kan vagnens alla funktioner upprätthållas. Med det menas bl. a att vagnens lanseringsmekanik fungerar utan extern strömtillförsel vilket gör att lastbilarna kan köra av och på vagnen. Tågsättet kan t.ex. bestå av ett diesel- och ett ellok. Vid strömlöst tillstånd så drar dieselloket tågsetet till närmsta last- eller lossningsplats, allt för att säkerställa att lastbilen kommer av och på vagnen. Vagnen erbjuder eluttag, 400 V 32 A till motorvärmare och kylaggregatet på lastbilen/semi-trailern och det finns även elanslutning för att ladda batterierna i en lastbil, buss, eller bil som går på el. Av- och pålastning sker på en bråkdel av den tid som krävs för befintliga lösningar på marknaden.

I maj 2015 avslutades ett fyraårigt utvecklingsprojekt som har lett till nya patentansökningar och beviljade patent. Dessutom har antalet ingående komponenter i Flexiwaggon reducerats med 40 procent och en markant förbättring av vagnens layout har förenklat produktionen. Tillverkningskostnaden har därmed reducerats med 20 procent. Bolaget har även under perioden slutet av 2018 fram till maj 2019 arbetat ytterligare med att förbättra vagnen och dess funktioner. Detta har lett till att ytterligare en patentansökan och en trademark-ansökan lämnats in.

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 drygt 2,5 miljoner lastbilar landet varje år. Tyskland som är ett stort transitland har problem i anslutning till dessa två länder då en stor del av trafiken till och från dem går igenom Tyskland. Även Holland är ett land som har stora problem med transittrafiken. Bland annat från och till Rotterdams hamn. Spanien söker nu med ljus och lykta efter en järnvägslösning på transittrafiken över bl.a Pyrenéerna. USA med staterna Washington och Kalifornien i spetsen letar efter en lösning på samma problem. I Washington state har man kommit så långt att myndigheterna har identifierat vilken lösning som är bäst lämpad för deras syften och man har kommit fram till att det är Flexiwaggons lösningen som passar bäst (Samma slutsats drar JTC Ryssland). Ytterligare medel, 200 000 dollar, har under april 2019 beviljats från staten Washington till utredaren för att bl.a. utreda hur ett visnings- och demonstrationsprojekt skall utformas för Washington state där Flexiwaggon finns med.

Bolaget tecknade i september 2017 ett MoU med SAAB AB, som bland annat innebär att SAAB kommer att marknadsföra Flexiwaggon när de säljer sina produkter runt om i världen. I november 2018 tecknades ett MoU med Turkiska Tudemsas. De tillverkar bl.a järnvägsvagnar. Tudemsas har säljorganisationer i Asien och Europa som FWAB kommer att samarbeta med i enlighet MoU:et.

Bolaget har sedan i januari 2017 etablerat kontakter med flera potentiella kunder, vilka vi har goda förhoppningar om att kunna sluta avtal med när de har en riktig vagn att titta på och de ser hur den fungerar i verkligheten. Vagnen beräknas vara klar i slutet av november månad 2019.

FWAB har bildat bolaget Swedish and Scottish (SAS) Rail AB. Bolaget har utvecklat en egen boggie liknande den som idag finns på Flexiwaggon. Boggien kommer också att erbjudas till andra vagnbyggare. 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 Flexiwaggon. I stället byggs ett internationellt nätverk successivt 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 inledningsvis av Flexiwaggon i Europa. Bolaget har ett MoU avtal med bl.a Tudemsas Turkiet. Ytterligare muntliga kontakter vad gäller tillverkning av Flexiwaggon har tagits med Legios Tjeckien och Tatravagonka Slovakien. Diskussioner förs i dagsläget även med National Steel Car Hamilton Ontaria angående tillverkning av Flexiwaggon då främst för nord- och sydamerikanska marknaden.

Bolaget har till dags dato erhållit närmare 80 MSEK i kapitaltillskott för produkt- och konceptutveckling, samt för marknads och säljaktiviteter. Finansiärerna utgörs av Energimyndigheten, privata investerare, ICA AB, Green Cargo, Länsstyrelserna i Jämtland och Västerbotten, Trafikverket, Saminvest AB, Jan Eriksson grundaren av Flexiwaggon AB med flera. Trafikverket har under våren 2019 beviljat Flexiwaggon AB ett bidrag om 300 000 kr för test och godkännande av Flexiwaggon.

Majoritetsägaren Jan Eriksson har via sitt utvecklingsbolag JE Utveckling och Förvaltning AB i maj 2019 tillfört FlexiWaggon AB 2 MSEK i ytterligare kapital för att säkerställa färdigställandet av flexivagnen

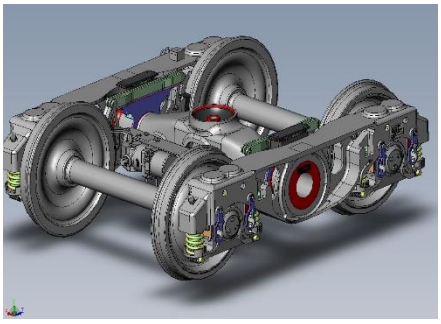
Innehåll

Sammanfattning 2
Bakgrund 5
Produkt 5
VD har ordet 7
Konkurrentanalys 8
Konkurrensfördelar 8
Marknad 9
  Affärsvolymer 11
  Sverige 11
  Kina 11
  Spanien 11
  Tyskland 11
  Schweiz 11
  Indien 12
Marknadsbearbetning - åtgärder på kort sikt 13
Affärsmodell 14
  Säljprognos 15
Kunderbjudande 16
  Aktuellt kundsegment 16
  Kundnytta 17
  Bristen på lastbilschaufförer 18
Miljönytta 18
Flexiwaggon kvalificerad för CDM (Clean Development Mechanism) 18
Förstärkning av varumärke och patent 19
Finansiell information 19
  Styrelse 20
  Personal 20
Bakgrund och motiv till erbjudandet samt styrelsens försäkran 21
Ägarförteckning 22
Emissionsvillkor och anvisningar 22
Risker 24
Information till investerare 25
Legala frågor och övrig information 26
Bolagsordning 29
Inbjudan till teckning av aktier i FLEXIWAGGON AB 31

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

Bakgrund

Flexiwaggons vision är att med sin patenterade, varumärkesskyddade unika järnvägsvagnslösning (Flexiwaggon) 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 tänkbara 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 bl.a USA, Kanada, Ryssland, Indien, Kina, Turkiet, Sverige, Holland och Tyskland har presumtiva kunder visat intresse för flexikonceptet. Bolaget har sedan maj 2017 inriktat sig på marknadsföring och försäljning av den nyutvecklade Flexiwaggon. Bolaget har etablerat kontakter med flera nya kunder vilket vi har goda förhoppningar om att kunna sluta avtal med inom en snar framtid. Införsäljningen av Flexiwaggon kommer att underlättas när vagnen finns framme för visning. En första visning av vagnen är planerad att ske i slutet av november 2019.

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

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

Produkt

Flexiwaggon ger åkeriföretag och organisationer med egen transportkapacitet möjlighet att kostnads- och miljöeffektivisera 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 Flexiwaggon från andra konkurrenter är att Flexiwaggon inte är beroende av terminaler. Lastning och lossning sköts enkelt av chauffören och kan dessutom ske under befintlig elledning, vilket är en av Flexiwaggons många unika egenskaper. Med en hanteringstid på mindre än 10 minuter per tågset från det tåget stannat tills det är igång och kör igen så har flexikonceptet stora tidsfördelar vid lastning och lossning av lastbilar gentemot andra idag existerande koncept på marknaden. 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. Flexiwaggon är en mobil lösning på järnväg för att åkare, speditörer etc. ska ha en möjlighet att transportera sina lastbilar billigare (50-60 kr/mil) och snabbare (120 km/tim). Bolaget undersöker nu om det är möjligt att köra

Flexiwaggon i 160 km/h men för att kunna göra det behövs skivbromsar. Flexiwaggon konceptet erbjuder ett "mobile truck stop". Vad innebär det? Jo att lastbilen och chaufförен utför ett arbete fast lastbilen står stilla! Last och lossningsplatser är en hårdgjord grusad yta som håller för lastbilen. Kan också vara asfalt, betong etc bara det håller för lastbilen. Flexiwaggon genererar egen el, via en axelgenerator, (300 kw är under utveckling) som sitter på hjulaxeln, och som tar tillvara bromsenergin när tåget bromsar. Elen som genereras går till ett Batteripack på 72 KW. Blir det strömlöst på spåret så kan ändå vagnens alla funktioner upprätthållas. Med det menas bl. a att vagnens lanseringsmekanik fungerar vilket gör att lastbilarna kan köra av och på vagnen även när det är strömlöst i elledningarna. Tågsättet kan bestå av ett diesel- och ett ellok. Dieselloket drar då tågsättet till närmsta last-/lossningsplats när det blir strömlöst. Allt detta för att säkerställa att lastbilen kommer av och på vagnen. Lösningen med att generera egen el och lagra det i batteriet gör att Flexiwaggon är oberoende av alla de olika frekvenser, likström såväl som växelström, som genereras via elnäten som försörjer tågen med el i de olika länderna runt om i världen. Dieseltågens elgeneratorer klarar sig Flexiwaggon utan också. Det finns eluttag på Flexiwaggon för 400 V 32 A till kylaggregatet, på lastbilen/semi-trailern, på vagnen, motorvärmare och det finns även elanslutning på Flexiwaggon för att ladda batterierna på lastbilar-bussar-bilar som går på el.

Hur fungerar Flexiwaggon?

Titta på detta 2 minuter långa videoklipp: https://youtu.be/f0FHAQBVIxg så ser ni hur det fungerar

Flexiwaggon har samarbete med ett tjeckiskt företag som utvecklar och säljer detektorsystem som detekterar: fel på hjullager, platta hjul, vagnens position. Fler detekteringsmöjligeter är på gång. Detektorsystemet skall användas i Flexiwaggon.

Samarbete med LAF Frankrike angående utveckling av vagnkoppel inleddes våren 2019. Detta har lett till en ny funktionslösning på kopplet. Koppelhuvudet är detsamma men i övrigt är det en ny lösning för att eliminera dragspänningar som uppkommer kopplen emellan då flera Flexiwaggons lanserar samtidigt. En mycket viktig lösning för Flexiwaggon. Lösningen har lämnats in till AWA-Patent för patentering.

VD har ordet

Sedan jag började jobba med Flexiwaggon för drygt arton år sedan har jag inte varit mer säker på att vi är på rätt väg än vad jag är nu. Vi har gjort såpass många förbättringar av Flexiwaggon, 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. Trafikverket har med sitt beslut, våren 2019 att stötta Flexiwaggon AB med 300 000 kr för test och godkännandefasen, också visat på att de tror på Flexiwaggon. Jag själv har gått in med 2 MSEK i FlexiWaggon AB. Det gjorde jag i maj i år via mitt helägda utvecklingsbolag- JE Utveckling och förvaltning AB.

Den nya Flexiwaggon beräknas kunna visas upp i november 2019. Med en vagn att visa upp blir det naturligtvis lättare att attrahera kunderna och sälja in vagnen.

De signaler vi fått från andra länder i Europa, inte minst Spanien, Tyskland, Schweiz, USA, Kanada, Ryssland och Österrike tyder på ett allt större intresse för Flexiwaggons teknik. Det gäller både bland åkerier, speditörer, järnvägsbolag och politiker. Den teknik vi utvecklat leder till både ekonomiska såväl som till miljömässiga vinster. När det gäller globalt så har vi redan etablerade kontakter i bl.a USA, Kanada, Kina och Indien.

Affärsmodellen med att Flexiwaggon AB tillverkar vagnarna via samarbetspartners och på beställning samt tar betalt i förskott från kund säkerställer bolagets likviditet. Detta gör, tillsammans med att bolaget även nyttjar EKN (exportkreditnämnden) för att säkerställa betalflödet in till FWAB att FWAB står på god grund ekonomiskt när försäljningen av Flexiwaggon drar igång. FWAB:s majoritetsägande i dotterbolaget Swedish and Scottish (SAS) Rail, som utvecklat en ny modern tågvagnsboggie, betyder dels möjligheter till ytterligare intäkter via försäljning, dels säkra leveranser av boggies till den egna Flexiwaggon.

I den nyemission vi nu genomför (18 aug– 18 sept 2019) är målet att ta in 8,424 miljoner kronor. Pengarna ska användas till att sälja och marknadsföra Flexiwaggon, primärt i Europa det närmsta 1,5 åren. Efter det bör bolaget ha ett så pass stort eget kapital att bolaget själv skall klara expansionen av bolaget.

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

Välkommen nya såväl som gamla aktieägare i Flexiwaggon AB!

Jan Eriksson VD

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

Konkurrentanalys

	Flexiwaggon	Modalohr	RoLa	Cargospeed
Pris Mkr	**3.0**	**3,5**	**?**	**3,6**
Hastighet på spåret -	**120 (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	**52 ton**	**38 ton**	**44 ton**	**38 ton**
Lastområde 630 m tåg	**9x640 m**	**48x640 m**	**9x700**	**24x640 m**

Konkurrensfördelar

Flexiwaggon är terminal- och el-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 att tåget stannar tills det är igång och kör igen, vilket gör Flexiwaggon 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 tågtrafiken 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 Flexiwaggon.

Flexiwaggon genererar egen el till ett Batteripack på 72 KW. Blir det strömlöst på spåret så kan vagnens alla funktioner upprätthållas. Med det menas bl. a att vagnens lanseringsmekanik fungerar utan extern strömtillförsel vilket gör att lastbilarna kan köra av och på vagnen då det är strömlöst. Tågsättet kan t.ex. bestå av ett diesel- och ett ellok. Vid strömlöst tillstånd så drar dieselloket tågsetet till närmsta last- eller lossningsplats, allt för att säkerställa att lastbilen kommer av och på vagnen. Vagnen erbjuder eluttag, 400 V 32 A till motorvärmare och kylaggregatet på lastbilen/semi-trailern och det finns även elanslutning för att ladda batterierna i en lastbil, buss, eller bil som går på el. Av- och pålastning sker på en bråkdel av den tid som krävs för befintliga lösningar på marknaden.

Flexiwaggon är den nya moderna **elvägen.** Det behövs inga investeringar i infrastrukturen som lastbilens elvägar behöver. I Sverige räknar lastbilssidan med att det kostar samhället 173 MSEK/mil för att elektrifiera befintliga vägar för att lastbilar ska kunna köra med eldrift. Investeringen för Flexiwaggon-konceptet är 0 kr/mil. Med Flexiwaggon försvinner lastbilen även från vägen. Det gör de inte på ”lastbilens” elväg.

Flexiwaggons transportfördelar

- Möjligt att köra i högre hastighet - 160 km/tim (kräver skivbromsar) jämfört med 120 km/tim för befintliga vagnlösningar. Det ger högre nyttjandegrad av vagnmaterial och lastbil och semitrailer.
- Användarvänlig helautomatisk lösning som inte ställer höga krav på terminalens utformning och terminalpersonal.
  Det räcker med en hårdgjord yta, sedan kan chaufförен 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 timmar eller betydligt mer för konkurrerande vagnlösningar.

- Flexiwaggon tar 52 tons last medan konkurrerande lösningar tar max 44 ton.
- Flexiwaggon har ett detektekteringssystem för överhettade lager, gps-positionering, hjulplattor mm.
- Flexiwaggon har en egen unik elförsörjningslösning, axelgenerator-batterier, som försörjer de system som finns på vagnen för in- och utlansering, motor och kupéuttag, laddning av batterierna på ellastbilar-bussar-bilar som gör att den är helt oberoende av vad för typ av el och typ av 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, Kanada, Ryssland, Tyskland, Holland, Spanien, Indien, Kina, Österrike, Schweiz och Sverige för att nämna några har visat intresse för Flexiwaggon och dess möjligheter att få över lastbilar på järnväg. Det öppnar för möjligheten att bygga ett affärskoncept som kan generera goda affärsintäkter för bolaget men även goda kostnadsbesparingar för den som nyttjar Flexiwaggon i sina transportupplägg. Ytterligare marknader tillkommer som bolaget i dagsläget har kontakter med men inte ännu analyserat eller bearbetat och som därför inte finns med i detta memorandum.

Den globala miljöproblematiken och dess verkningar för mänskligheten är en ständig debatt. Det arbetas på flertal fronter runt om i världen för att hitta nya lösningar som har mindre påverkan på miljö och klimat denna process har järnvägen fått förnyad kraft då det är det transportmedel som har lägst utsläpp. Även om loket skulle vara ett diesellok som drar Flexiwaggon-vagnarna så blir utsläppen 3-4 gånger lägre. Att transportera lastbilar på järnväg är den mest samhällsekonomiska, företagsekonomiska och miljömässigt bästa lösningen på problemet idag. Det finns ett antal nya färdiga/pågående intermodala lösningar runt om i världen (Modalohr, Cargobeamer, Cargospeed, Megaswing, ROLA etc.) för att nämna några 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). Flexiwaggon, som är den enda terminal-o-beroende lösningen, gör att grundinvesteringarna i flexikonceptet bara är en bråkdel av vad det är för de terminal-beroende lösningar som andra intermodala lösningarna utgör. Flexiwaggons koncept ”The mobile truckstop” är applicerbart både på nationell och internationell nivå och har successivt blivit ett begrepp. Flexiwaggon är också företagsekonomiskt attraktivt för bolag som direkt eller indirekt transporterar gods på järnväg.

Flera ledande svenska kedjor inom dagligvaruhandeln driver debatten och utvecklingen av lösningar där tåg ersätter transport med lastbil. Med Flexiwaggon kan man nyttja både lastbilen och tåget i samma transport.

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 Flexiwaggon så medger järnvägen i Indien idag en snitthastighet på 80 km/tim. Om flexikonceptet användes i stället skulle det behövas 60 000 flexivagnar för att klara av att transportera 60 000 lastbilar/dag. Det är samma volymer som körs av lastbil på landsväg idag. Detta reducerar antalet lastbilar med 360 000 stycken samtidigt som marknaden för 60 000 flexivagnar öppnar sig. I USA är totala marknadsbehovet ca. 1 500 000 flexivagnar.

Schweiz har stora problem med transittrafiken som går igenom landet. Idag kör 1.2 miljoner lastbilar/år igenom landet. Österrike har ännu större problem med sin transittrafik. Där passerar 2.5 miljoner lastbilar landet varje år. Tyskland som är ett stort transitland har problem i anslutning till bl.a 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 och till Rotterdams hamn. Spanien söker nu med ljus och lykta efter en järnvägslösning på transittrafiken över bl.a Pyrenéerna. USA med staterna Washington och Kalifornien 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 för detta ändamål och det enligt dom Flexiwagon lösningen. Ytterligare medel, 200 000 dollar, har under april 2019 beviljats från staten Washington till utredaren för att bl.a. utreda hur ett visnings och demonstrationsprojekt skall utformas i Washington state där Flexiwaggon finns med.

USA är på väg att göra kraftiga satsningar från statligt håll på järnvägsinfrastrukturen. En amerikansk senator som FWAB blivit kontaktad av i september 2017 håller idag på att försöka skapa ett demoprojekt i Washington mellan Auburn-Ellensburg. Där är de mycket intresserade av att kunna få visa upp hur Flexiwaggon fungerar.
Ett annat projekt som spanska och franska staten startat upp är att de vill hitta en lösning för att få upp lastbilarna på sträckan Paris-Madrid där det idag kör, över pyreeneerna, mellan 8 000-9 000 lastbilar dagligen. Det innebär en affärsmöjlighet på drygt 8 000 flexivagnar. Även i övriga världen skapas policys som understödjer trovärdigheten i Flexiwaggons 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 dock att ske i egen regi för att säkerställa kvalitén på ingående komponenter. Bolaget förhandlar för närvarande med ett flertal aktörer om försäljning, underhåll/service och reservdelsförsäljning på partnerskapsbasis av Flexiwaggon. Flexiwaggon kommer successivt att etablera ett så kallat ”Flexiwaggon utbildnings- och användarforum” i Sverige. 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. När vi är etablerade på marknaden så kommer etableringen i andra länder gå fortare än 12-18 mån.

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 FWAB betalar till tillverkaren för inköp av stål och annan materiel. Bolaget kommer att nyttja bland annat Exportkreditnämndens erbjudande för säkerställande av betalning från motpart där så behövs för att säkerställa affären.

Marknader

Marknader som Flexiwaggon AB avser att exploatera är i första hand Sverige men även Europa. Europa ligger nära hemmamarknaden och affärskulturen är mer lik den svenska vilket underlättar när affärer skall göras.

Affärsvolymer ex.

Sverige

Flexiwaggon AB har påbörjat införsäljningen av Flexiwaggon i Sverige. Tidigare intressenter som ICA AB är kontaktad. Fler kommer löpande att kontaktas. Då företrädesvis åkerier och logistikbolag. Införsäljning av konceptet kommer att bli lättare då den nya vagnen är färdig. Vagnen beräknas vara klar för visning i november 2019.

Kina

Bolaget har med det statligt ägda bolaget CRRC Meishan fört diskussioner sen i januari 2018 om tillverkning och försäljning av Flexiwaggon på den kinesiska marknaden. CRRC Meishan vill ansvara för och utföra även service och underhåll samt sälja och lagerföra reservdelar som levereras 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 Flexiwaggon även på den internationella arenan. I sådant fall fungerar de som vilken annan leverantör som helst, vilket innebär att FWAB beställer vagnar från CRRC Meishan som tillverkar mot order 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 Flexiwaggon i andra länder samt att vara en av underleverantörerna när det gäller vagnskomponenter och reservdelar.

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 8 000-9 000 lastbilar som dagligen trafikerar sträckan. FWAB har aviserat sitt intresse för lösa problemet. Den möjliga affären ligger på cirka 8 000 flexivagnar, till ett totalt värde. 24 miljarder SEK.

Tyskland

Tyskland har stora problem med transittrafiken och letar efter en lösning. Flexiwaggon AB har initierat kontakten med vederbörande instans i Bayern i Sydtyskland.

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 Flexiwaggon 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 olika lösningar, varav FWAB med Flexiwaggon ingår. Andra utgörs av bl.a Modalohr-Cargobeamer-Cargospeed-Rollende Landstrasse.

Nämnas kan att idag transporteras 102 000 lastbilar på Rollende Landsstrasse genom Lötschbergstunneln. Nackdelen för samhället är att dessa subventioneras. Investeringar i infrastruktur – lok - vagnar etc. är markant lägre när det gäller flexikonceptet än för övriga lösningar, något som direkt tilltalar FOT och Schweiz!

För att lösa enbart Gotthard-problematiken och ta hand om 1,2 miljoner lastbilar per år erfordras 624 flexivagnar. Det är en affär på 1,9 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.

Österrike

Flexiwaggon AB har kontaktat en etablerad konkurrent på transportmarknaden för lastbilar på järnväg för att se om Flexiwaggon AB och det Österrikiska bolaget ROLA kan hitta ett samarbete. RoLa är väl etablerade och har goda kontakter med transport och järnvägsmarknaden i Europa

Turkiet

I November 2018 besökte FWAB Tudemsas i Sivas beläget i östra Turkiet. De är en stor vagntillverkare och de har goda affärskontakter med länderna runt om i regionen. Ett MoU skrevs under då på plats. Vår förhoppning är att de med sin säljorganisation skall bearbeta sin närmarknad och sälja Flexiwaggon där och i Turkiet.

USA

Järnvägskonsulten Tomas White har under 2018 fått i uppdrag av Washington State att titta på en lösning för att köra lastbilar på järnväg. Han har i sin rapport tittat på ett antal lösningar runt om i världen. Tomas White rekommendation är att Washington state tittar vidare på Flexiwaggon. Tomas White har nu i maj 2019 fått ytterligare 2 MSEK i bidrag för att gå vidare och undersöka möjligheterna till ett demoprojekt där flexivagnen testas under fältmässiga förhållanden och att lastbilssidan får möjlighet att prova på flexilösningen. I samband med sitt arbete tittar också Tomas White på att hänga på några personvagnar i flexivagntåget. Det är nämligen lite si och så med möjligheten att åka persontåg i vissa delar av Washington state.

Den 16-18 oktober i Los Angeles hålls konferensen ”Metrans International Urban Freights”. Brian Yanity kommer att på den konferensen presentera Flexiwaggon och dess möjligheter att lösa problemen med lastbilstrafiken som går genom LA till och från hamnen i Long Beach. 40% av alla varor som når USA kommer in via Long Beach-hamnen. Vår ambition från FWAB är att närvara vid den konferensen.

Italien

Greenova är vår nuvarande kontakt I Italien och de bearbetar nu den Italienska marknaden. Italien har problem med transittrafiken från bl.a Österrike och Schweiz.

Kanada

Pacific Rail Kanada har kontaktats av Commercial Insight, FWAB:s partner, och visat intresse för att titta på Flexiwaggon. FWAB, Commercial Insight och National Steel Car har haft ett inledande möte och de är försiktigt intresserade av konceptet. Vi ska träffa dom I LA den 16-18 oktober. NSC:s vagnproduktion ligger idag på 12 000 järnvägsvagnar/år. De levererar en hel del vagnar till Pacific Rail.

Ryssland

JTC (Journey to connection) Alekseev Mikhail. De ryska intressenterna, med hjälp av JTC, letar efter en lösning för att transportera lastbilar på järnväg. De kom fram till samma slutsats som Washington State nämligen att Flexiwaggon är den bästa lösningen på marknaden. De kommer på besök till Sverige i november och tittar på vagnen.

Shanghai

Commercial insight har via sitt kontaktnät i Shanghai hittat en ny möjlig kinesisk partners till FWAB som har lite andra politiska ingångar i Kina. Får se om den vägen fungerar bättre för FWAB för att komma in på den kinesiska marknaden.

Utifrån de ”avsiktsavtal” som redan slutits med tillverkare-säljare-underhåll och serviceföretag och med de kontakter som bolaget etablerat med marknaden och som Flexiwaggon AB:s partners har så bedömer FWAB att utsikterna för att etablera Flexiwaggon på den nationella och internationella marknaden med god lönsamhet som goda.

Marknadsbearbetning - åtgärder på kort sikt

- Fortsatta möten under sommaren och hösten med våra intresserade kunder 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.
- Anställa sälj- och marknadspersonal
- Ta fram en första vagn för godkännande för trafik under våren 2020. Det är ett TSI/TSD godkännande av Flexiwaggon som ska göras.
- Etablera Flexiwaggon i Europa och senast hösten 2020 ha förhoppningsvis nått en överenskommelse med ytterligare ett antal europeiska kunder.
- Få tillstånd och godkännande av den första vagnen för försäljning i ytterligare länder i Europa senast hösten 2021
- Bygga upp bolagsstrukturen för att stärka affärsmodellen och marknadsorganisationen
- Bearbetande av övriga etablerade partners och marknader i USA, Kanada, Ryssland, Spanien, Kina, Sverige, Holland, Tyskland, Schweiz, Österrike
- 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 järnvägslösningar i modellerna SW, RW och MW, bli en ledande leverantör av intermodala järnvägsvagnar för att transportera bland annat lastbilar och andra fordon. Bolaget har som målsättning att bygga upp ett nätverk av partners för slutmontering/tillverkning, att själva eller via partners bedriva försäljning, att via partners erbjuda service och underhåll av Flexiwaggon 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 Flexiwaggon till kund via egen försäljning alternativt genom avtal i enlighet med de regler som Flexiwaggon AB satt upp 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 Flexiwaggon 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 FWAB och inköp/försäljning av montagepaketen och reservdelar kommer att ske i FWAB:s regi. Därigenom säkerställs kvalitetsnivån på såväl konstruktionslösningar som på ingående komponenter.

Bolaget kommer inte att bedriva egen tillverkning, underhåll och service av Flexiwaggon 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 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 6-12 månader.

Säljprognos

Prognos FWAB

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
USA		**1**	**25**	**300**	**1 000**	**2 000**
Österrike	**1**	**100**	**500**	**1 000**	**100**	**100**
Schweiz		**1**	**25**	**300**	**300**	**100**
Sverige	**1**	**25**	**95**	**200**	**400**	**400**
Tyskland		**1**	**25**	**100**	**125**	**1 000**
Spanien		**1**	**100**	**2 000**	**2 500**	**2 000**
Antal vagnar	2	129	770	3 900	4 425	5 600
Omsättning kr	6 000 000	387 000 000	2 310 000 000	11 700 000 000	13 275 000 000	16 800 000 000
Tillverkningskostn. Vagn	13 000 000	296 700 000	1 771 000 000	8 970 000 000	10 177 500 000	12 880 000 000
Omsättning reservdelsförsäljn		0	27 090 000	188 790 000	1 007 790 000	1 937 040 000
Kostnad tillverkning reservdel			10 836 000	75 516 000	403 116 000	774 816 000
Bruttoresultat	**-7 000 000**	**90 300 000**	**555 254 000**	**2 843 274 000**	**3 702 174 000**	**5 082 224 000**
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	8 529 822	11 106 522	15 246 672
Kostnader totalt	**4 500 000**	**3 500 000**	**5 250 000**	**16 529 822**	**21 106 522**	**25 746 672**
Resultat före avskrivningar	**-11 500 000**	**86 800 000**	**550 004 000**	**2 826 744 178**	**3 681 067 478**	**5 056 477 328**
Avskrivningar		100 000	150 000	1 855 964	4 077 269	7 126 603
Resultat efter avskrivningar		**86 700 000**	**549 854 000**	**2 824 888 214**	**3 676 990 209**	**5 049 350 725**
Bolagsskatt		24 276 000	153 959 120	969 203 820	1 998 761 078	1 413 818 203
Resultat efter skatt	**-11 500 000**	**62 424 000**	**395 894 880**	**1 855 684 394**	**1 678 229 131**	**3 635 532 522**

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

Kunderbjudande

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

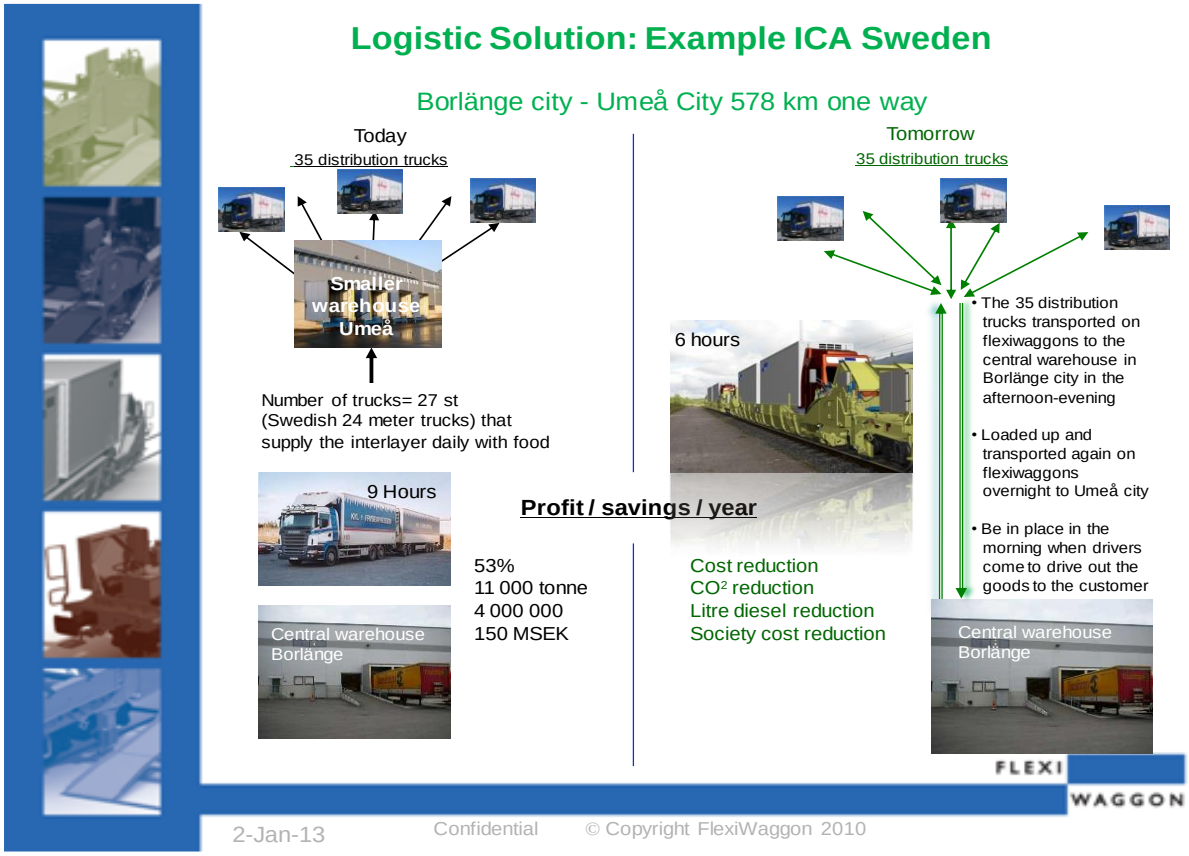
Aktuellt kundsegment

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

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

Kundnytta

Exemplet nedan avser ett svenskt företag inom dagligvaruhandeln som gjort egna beräkningar på fördelarna med att använda Flexiwaggon i sina upplägg.



Resultat av att använda Flexiwaggon Borlänge - Umeå: Ett Mellanlager med drygt 100 anställda vid det tillfället skulle kunna läggs ned och 27 stycken 24 meters lastbilar tas bort från logistikkedjan. Det ger i detta fall årligen en kostnadsbesparing på 53 procent, minskade CO^2-utsläpp på 11 000 ton, minskad dieselförbrukning med 4 000 000 liter och en samhällsvinst på 150 Mkr.

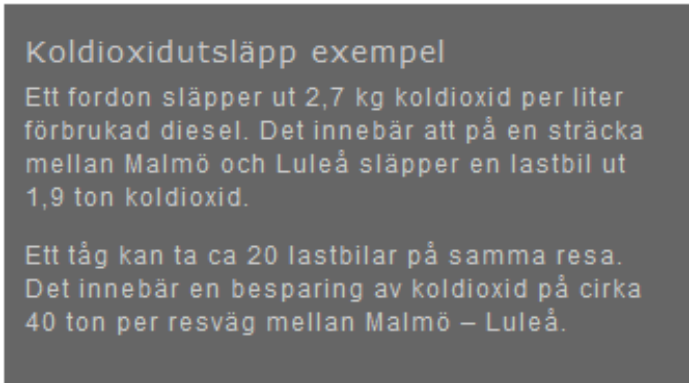
Kapitalkostnadsbesparingar beräknat på det Italienska åkeriet Arrcese med 1400 dragbilar och 2500 semitrailers. Genom att åka på järnväg på Flexiwaggon med lastbil och semitrailer så kan åkaren öka avskrivningstiderna med i detta fall på dragbilen från 5 till 7 år och för semitrailer med 7 till 10 år.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

Flexiwaggon "the mobile truckstop": Det går att utnyttja chaufförens vilotider för att förflytta lastbilen. I exemplet Malmö-Umeå har lastbilschauffören efter 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 Flexiwaggon 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 6 tim; totalt 33 timmar. En tidsbesparing på 32 timmar per transport vilket totalt på ett år innebär en hel chaufförstjänst.

Bristen på lastbilschaufförer

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

Miljönytta



De globala miljöproblemen får ett allt större fokus i många av världens länder. 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 CO^2/år. (En lastbil släpper ut 2,7 kg CO^2 / 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.

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 den internationella elmixen ge en årlig besparing på 63 miljoner ton CO2. Då antas flexilösningen ta en blygsam andel av andelen lastbilstransporter som går på landsväg idag.
Liknande slutsatser har Väg och trafikforskningsinstitutet VTI kommit fram till i en rapport som utkom i augusti 2017. Rapporten läses här: https://drive.google.com/file/d/1X5VX8OMm5ppzd7KT54D8BZNTPd0-sHTP/view?usp=sharing

Flexiwaggon kvalificerad för CDM (Clean Development Mechanism)

Att Flexiwaggon är kvalificerat för CDM innebär en stor konkurrensfördel för bolaget. Genom att köpa Flexiwaggon kan kunden i det aktuella landet tillgodoräkna sig utsläppsminskningarna för att uppfylla sina åtaganden i Paris överenskommelsen. Markets Insider 20190502: Priset för 1 ton CO2 = 25.04 Euro.
Exempel: En lastbil som kör 10 000 mil/år och drar i snitt 4 liter diesel/mil kan då få tillbaka, om 80 % av körsträckan går på järnväg: (10000 mil x 0.8 x 2.7 kg CO2/liter diesel x 4 liter/mil x 25.04 euro/ton CO2)/1000 = 2163 Euro/år rakt ner i plånboken.

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

Förstärkning av varumärke och patent

För att nå ut till kund och stärka varumärket Flexiwaggon kommer vagnen att fälttestas under fältmässiga förhållanden. Bolaget arbetar med 4 alternativ.

1. Sverige
2. Europa, Schweiz-Österrike-Tyskland-Holland-Spanien
3. USA, Kalifornien-Washington
4. Kanada
5. Asien och Kina-Indien

Del av dessa aktiviteter planeras ske med början 2020. Arbetet kommer att bedrivas i nära samarbete med SAS Rail, Konstruktionsföretagen: TIKAB Strukturmekanik AB, CE Engineering Solutions AB och vissa utvalda underleverantörer. Bolaget har nära samarbete med vagnutvecklare via FWAB och boggieutvecklare genom bl.a det samägda SAS Rail AB. En vagn är tillverkad och provad och erfarenheterna från denna vagn har överförts till serievagnen som nu är under byggnad. Arbetet med att säkerställa det modifierade produktionsunderlaget för serietillverkning startades i januari 2016 och blev klart juli 2019. Genom de nya tekniska lösningarna har antalet ingående komponenter och tillverkningskostnaden reducerats med 20 procent. Flexiwaggon AB har idag 2 internationella patent. Varav ett skyddar rullarmens konstruktion. Ytterligare två patentansökning är under handläggning av Awa Patent och som skyddar utlanseringsmekanismen och låsningen av vagnkorgen samt ett 3.e patent på dragkopplet är inlämnat. 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. Varumärkesskydd av varumärket ”mobile truckstop” har av AWA patent lämnats in mars 2019 och blev godkänt i maj 2019.

Finansiell information

Åren från starten fram till hösten 2019 har präglats av produktutveckling och marknadsbearbetning. Sedan allt tog sin början i oktober 1999 fram till idag har bolaget erhållit utvecklingsbidrag på sammanlagt 17 miljoner SEK, utvecklingslån på sammanlagt 13 miljoner SEK, samt en tillförsel av ytterligare 50 miljoner SEK genom nyemissioner. För närvarande har Flexiwaggon ett behov av 8,424 miljoner SEK för att kunna fortsätta sin försäljning och marknadsetablering och för kunna skörda frukterna av de insatser som gjort att vagnen nu blivit ett begrepp i länder med behov av effektiva, trafiksäkra och miljöanpassade transportlösningar på järnväg. Likviden genom emissionen skall säkerställa bolagets kapitalbehov under åren 2019-2020. Under år 2021 beräknas att bolaget kan redovisa ett kassaflöde som gör att bolaget med framgång kan drivas vidare.

Styrelse

Jan Eriksson, Östersund, VD
Född 1958 och är innovatör, initiativtagare, grundare och huvudägare av Flexiwaggon AB. Har universitetsexamen 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 styrelseordförande
Civilingenjör inom Väg och Vatten, med mer än 40 år inom branschen. De sista 24 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 Doktorsexamen i Kinesisk medicin från Medical College of Guiyang Guizhou China 1995. Jobbar på
Karolinska Institutet, Karolinska Sjukhuset, Akademiska Sjukhuset och Huddinge Sjukhus sedan 1988. Har jobbat som:
-representant för Bauer solarEnergi GmbH Selzen Frankfurt
-Är Politisk aktiv i Solna kommun sedan 29 år
-aktiv i Internationella kommittén och diplomatiska relationer med Afrika och Mellanöstern
-sitter i Styrelsen för OKQ8 och aktiv sedan 23 år
Mycket goda internationella kontakter med regeringar, ambassader och företag

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

Personal

VD för bolaget är Jan Eriksson, internationella affärer Patrik Ketane och kommunikation sociala medier Hanna Eriksson. Övriga tjänster handlas upp av bolaget vid behov. Efter genomförd emission kommer styrelsen att se över rekryteringen av 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 av aktier enligt bemyndigande från bolagsstämman 2018-12-13. På årsstämman den 13 december 2018 bemyndigades styrelsen att för tiden till nästa årsstämma emittera maximalt 200 000 A-aktier i bolaget med rätt att göra avsteg från aktieägares företrädesrätt. Med anledning härav har styrelsen bjudit in ett antal investerare, för vilket detta informationsmemorandum upprättats.

Emissionslikviden skall användas till att genomföra organisationsuppbyggnad, marknadsaktiviteter, och försäljning av den nyutvecklade vagnen. Vid full teckning av nyemissionen kommer Flexiwaggon AB att tillföras 8,424 Mkr före emissionskostnader, teckning sker från och med 2019-08-18 till och med 2019-09-18. Styrelsens bedömning är att expansionsplanerna i och med den planerade emissionen, om den fulltecknas, skall säkerställa bolagets kapitalbehov fram till årsskiftet 2020-2021, 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 5 augusti 2019

Jan Eriksson, VD och styrelseledamot

Lars Rudsander Styrelseleordförande

Ouzine Kettane Styrelseledamot

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

Ägarförteckning

Flexiwaggon AB org nr. 556586-7925

Aktieägare		Antal aktier	Procent av kapital	Procent av röster
JE utveckling Och förvalt. AB	A+B-aktier	577 679	51,56	52,02
FV Group AB	A-aktier	60 000	5,35	5,40
Lars Rudsander	A-aktier	20 665	1,84	1,86
WTS invest AB	A-aktier	3 000	0,27	0,27
Torbjörn Pettersson	B-aktier	10 668	0,95	0,48
Tikabs Strukturmek AB	A-aktier	8 000	0,71	0,72
Nilsson förvaltning	A-aktier	10 000	0,89	0,90
Övriga aktieägare, ca 700 stycken		430 461	38,43	38,35
Totalt		**1 120 473** (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 upp regionanpassade marknads och säljorganisationer samt kvaitetssäkra produktionen av Flexiwaggon på de marknader som idag och framtiden efterfrågar vagnen.

Kapitalet som FWAB beräknas behöva är 8.4 MSEK. Pengarna avser att täcka bolagets expansionsbehov fram till årsskiftet 2020-2021. 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.

70 200 A-aktier kommer att frigöras för nyemissionen. Priset för per A-aktie är 120 SEK/st.
I dag finns 1 120 473 st. aktier uttagna i bolaget.

Teckningsvillkor och anvisningar

Emissionsvolym
Emissionsvolymen uppgår till 8 424 000 SEK.

Teckningskurs
Teckningskursen är 120 SEK per A-aktie. Aktierna tecknas i poster om 300 A-aktier. En post kostar således 36 000 SEK. Antal poster till försäljning är 234 st.

Aktiekapital
Aktiekapitalet kan uppgå till högst 1190 673 efter nyemissionen.

Teckningstid
Teckningstiden är 2019-08-18 till 2019-09-18. 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 2019-09-20. Via post eller scannad kopia av teckningssedeln via mail till: jan.eriksson@flexiwaggon.se

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. Överföring av aktierna till köparen kommer troligtvis att göras av Swedbank.

Teckningsanmälans 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 2019-09-21.

Sista likviditetsdag är 2019-09-24

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. Investerare 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. 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, Tudemsas Turkiet

Begränsad historik

Flexiwaggons 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. Skrivit samarbetsavtal med SAAB AB och Tudemsas Turkiet, Intresseavtal med Trafikverket, Royal Burger Group och har påbörjat och genomfört ett arbete med att marknads introducera 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, marknadskommunikation och logistik.

Motpartsrisker

I Flexiwaggons 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 Flexiwaggons 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 Flexiwaggons 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 poster/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 21 september 2019.

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. kontrollera att de tar emot onoterade aktier

Notering

Flexiwaggons aktier är noterade på Onoterades lista (onoterade.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”. Inloggningsuppgifterna till sidan ”shareholders” kommer aktieägare att få i samband med kallelsen till bolagsstämma som utkommer i oktober varje år. Nya aktieägare kan erhålla lösenordet från Jan Eriksson telefon: 070-5645018.

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 nås 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 Sweden AB,
Klarabergsviadukten 63
111 64 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 deltaga 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.

Legala frågor och övrig information

Styrelsens sammansättning och arbetsordning

Mandatperiod
Flexiwaggons styrelseledamöter valdes på Bolagets årsstämma den 13 december 2018. Uppdraget för samtliga styrelseledamöter gäller till nästa årsstämma, som är planerad att äga rum i första halvan december 2019. 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 Flexiwaggons styrelse av 3 ledamöter och 0 suppleanter. Lars Rudsander 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. Flexiwaggons 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 2018/2019 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 offentligrättsligt 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 för diskussioner med en tidigare investerare om företagets inriktning och värde.

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 0,2 MSEK.

Uppköpserbjudanden
Det har inte än förekommit offentliga uppköpserbjudanden avseende Flexiwaggons 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

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

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:

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

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.

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB

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: 18 augusti-18 sept 2019
Sista likviditetsdag: 24 september 2019

Undertecknad anmäler sig härmed för teckning av…….st poster i FlexiWaggon AB. Aktierna säljs i poster om 300 A-aktier a 120 kr/st = 36 000 kr/post. Antal poster till försäljning = 234 st

Tilldelade aktier skall betalas enligt instruktion på tilldelningsbeskedet och beräknas utsändas löpande med början den 20 augusti 2019. 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 ifylld 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 de tar emot ICKE noterade aktier

Aktierna skall levereras till något av följande alternativ:

☐ _____ _____
Depå nummer Bank/Fondkommissionär

☐ 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

©Informationsmemorandum – Flexiwaggon AB