

railcare

Railcare Group AB (publ)
**Upptagande till handel
på Nasdaq Stockholm
April 2018**



VIKTIG INFORMATION TILL INVESTERARE

Med Bolaget eller Railcare avses i detta prospekt Railcare Group AB (publ). Detta prospekt ("Prospektet") har upprättats i anledning av Bolagets ansökan om upptagande till handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm.

Prospektet är upprättat i enlighet med lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument samt Kommissionens förordning (EG) nr 809/2004 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/71/EG. All information som lämnas i Prospektet bör noga övervägas, i synnerhet med avseende på de förhållanden som framgår i avsnittet "Riskfaktorer" och som beskriver vissa risker som en investering i Bolagets aktier kan innebära.

Detta Prospekt innehåller inget erbjudande att överlåta eller någon inbjudan avseende ett erbjudande att sälja värdepapper i Bolaget. Prospektet riktar sig inte till allmänheten eller institutionella investerare i något annat land än Sverige och ej heller till personer vars deltagande förutsätter ytterligare prospekt, registrering eller åtgärder än vad som följer av svensk rätt. Prospektet får inte offentliggöras, publiceras eller distribueras i USA, Kanada, Australien, Japan eller annat land där sådan åtgärd förutsätter registreringsåtgärder eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt.

Prospektet har godkänts och registrerats av Finansinspektionen i enlighet med lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument. Godkännandet och registreringen innebär att Finansinspektionen garanterar att sakuppgifterna är riktiga eller fullständiga. Prospektet finns tillgängligt på Bolagets huvudkontor och webbplats (www.railcare.se).

Styrelsen i Bolaget är ansvarig för Prospektet. Information om styrelsen återfinns i avsnittet "Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer". Förutom vad som anges i avsnittet "Utvald finansiell information" har ingen information som ingår i eller hänvisas till i detta Prospekt granskats eller reviderats av Bolagets revisor.

Framåtriktade uttalanden

Bolaget uppmärksammar läsare på att framåtriktade uttalanden inte utgör garantier för framtida resultat, att uttalandena baseras på ett antal antaganden och att Railcares faktiska verksamhet, resultat, finansiella ställning och utvecklingen av den bransch i vilken Railcare verkar väsentligen kan avvika från (och vara sämre än) det som gjorts gällande i eller antytts av de framåtriktade uttalandena som återfinns i Prospektet. Läsare uppmanas att inte utan vidare förlita sig på sådana framåtriktade uttalanden, vilka endast avser förhållanden per datumet för Prospektet. För en mer utförlig redogörelse av de faktorer som kan påverka Railcares framtida resultat och den bransch i vilken Railcare verkar uppmanas potentiella investerare att läsa hela Prospektet, inklusive avsnitten "Riskfaktorer", "Marknadsöversikt", "Verksamhetsbeskrivning" och "Operationell och finansiell översikt". Mot bakgrund av dessa antaganden, osäkerheter och risker är det möjligt att de framåtriktade händelserna som beskrivs i Prospektet inte kommer att inträffa. Utöver vad som kan krävas av tillämplig lag eller Nasdaqs regelverk friskriver sig Bolaget uttryckligen från samtliga skyldigheter och åtaganden att uppdatera de framåtriktade uttalandena som återfinns i Prospektet för att reflektera förändringar i dess förväntningar, eller förändring av händelser, förhållanden eller omständigheter på vilka sådana uttalanden är baserade. Samtliga efterföljande skriftliga och muntliga framåtriktade uttalanden som hänför sig till Bolaget, eller personer som företräder Bolaget, görs helt med förbehåll för de antaganden, osäkerheter och risker som omnämns ovan och som återfinns på andra ställen i Prospektet, inklusive de som återfinns under avsnittet "Riskfaktorer". Detta Prospekt innehåller viss information om den marknad och bransch där Bolagets koncern bedriver sin verksamhet och dess position i förhållande till dess konkurrenter som kan baseras på information från tredje part såväl som Bolagets uppskattningar baserade på information från tredje part. Bolaget har korrekt återgivit sådan tredjepartsinformation och, såvitt Bolagets styrelse känner till, och kan förvissa sig om genom jämförelse med annan information som offentliggjorts av den tredje part varifrån informationen hämtats, har inga fakta utelämnats på ett sätt som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande. Bolaget har emellertid inte självständigt verifierat korrektheten eller fullständigheten av någon tredjepartsinformation och Bolaget kan därför inte garantera dess korrekthet eller fullständighet. Viss finansiell och annan information som återfinns i ett antal tabeller i detta Prospekt har avrundats för att underlätta för läsaren. Därför kan summan av siffrorna i en tabell skilja sig från den totala summa som anges i tabellen.

Bransch- och marknadsinformation

Informationen i Prospektet har tillhandahållits av Bolaget och andra källor som identifieras i Prospektet. Prospektet innehåller information om Railcares marknader, marknadsstorlek, marknadsandelar, marknadsställning och annan marknadsinformation hänförlig till Railcares verksamhet och marknad. Om inte annat anges är sådan information baserad på Bolagets analys av flera olika källor, däribland statistik och information från externa bransch- eller marknadsrapporter, marknadsundersökningar, offentligt tillgänglig information samt kommersiella publikationer. Sådan information som kommer från tredje man har återgivits korrekt och inga uppgifter har utelämnats på ett sätt som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande såvitt Railcare känner till. Bransch- och marknadspubliceringar anger generellt att informationen i publikationen har erhållits från källor som bedöms vara tillförlitliga, men Railcare har inte på egen hand verifierat den marknadsinformation som finns i Prospektet och som har hämtats från eller härrör ur dessa marknadspubliceringar. Marknadsinformation och marknadsstatistik är till sin natur framåtblickande, föremål för osäkerhet, kan komma att tolkas subjektivt och reflekterar inte nödvändigtvis faktiska eller framtida marknadsförhållanden. Sådan information och statistik är baserad på marknadsundersökningar, vilka i sin tur är baserade på urval och subjektiva tolkningar och bedömningar, däribland bedömningar om vilken typ av produkter, tjänster och transaktioner som borde omfattas av den relevanta marknaden, både av de som utför undersökningarna och respondenterna. Följaktligen bör potentiella investerare vara uppmärksamma på att den finansiella informationen, marknadsinformationen samt de prognoser och uppskattningar av marknadsinformationen som görs i Prospektet inte nödvändigtvis utgör tillförlitliga indikatorer på Railcares framtida resultat.

Innehåll

Sammanfattning

2

Risikfaktorer

11

Bakgrund och motiv

18

VD har ordet

19

Marknadsöversikt

21

Verksamhetsbeskrivning

29

Affärsidé, vision, strategi och mål

42

Utvald finansiell information

43

Operationell och finansiell översikt

49

Eget kapital, skuldsättning och annan finansiell information

55

Aktiekapital och ägarstruktur

57

Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer

60

Bolagsstyrning

68

Bolagsordning

73

Legala frågor och övrig information

74

Skattefrågor i Sverige

81

Adresser

83

ÖVRIG INFORMATION

Handelsplats

AktieTorget fram till
29 mars 2018

Nasdaq Stockholm från
och med 3 april 2018

Kortnamn på Nasdaq Stockholm

RAIL

ISIN

SE0010441139

FINANSIELL KALENDER

Årsstämma för 2017

25 april 2018

Delårsrapport, jan–mar 2018

3 maj 2018

Delårsrapport, jan–jun 2018

23 augusti 2018

Delårsrapport, jan–sep 2018

8 november 2018

Bokslutskommuniké 2018

21 februari 2019

VISSA DEFINITIONER

I detta prospekt används följande definitioner:

"**Railcare**", "**Bolaget**" eller "**Koncernen**" avser, beroende på sammanhanget, Railcare Group AB (publ) (org.nr. 556730–7813) eller den koncern vari Railcare är moderbolag

"**Remium**" avser Remium Nordic AB (org.nr. 556101–9174) som agerar finansiell rådgivare till Bolaget i samband med ansökan om upptagande till handel på Nasdaq Stockholm

"**Noteringen**" avser notering av Railcares aktier på Nasdaq Stockholm

"**Prospektet**" avser detta prospekt som upprättats i anledning av Bolagets ansökan om upptagande till handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm

"**Nasdaq Stockholm**" avser den reglerade marknaden som bedrivs av Nasdaq Stockholm AB

"**SEK**" avser svenska kronor

"**GBP**" avser brittiska pund

Sammanfattning

Sammanfattningar består av informationskrav uppställda i ”Punkter”. Punkterna är numrerade i avsnitten A–E (A.1–E.7). Denna sammanfattning innehåller alla de punkter som krävs i en sammanfattning för aktuell typ av värdepapper och emittent. Eftersom vissa punkter inte är tillämpliga för alla typer av prospekt kan det dock finnas luckor i punkternas numrering. Även om det krävs att en punkt inkluderas i sammanfattningen för aktuella värdepapper och emittent, är det möjligt att ingen relevant information kan ges rörande punkten. Informationen har då ersatts med en kort beskrivning av punkten tillsammans med angivelsen ”ej tillämplig”.

AVSNITT A – INTRODUKTION OCH VARNINGAR

- | | | |
|------------|---|--|
| A.1 | Introduktion och varningar | Denna sammanfattning bör betraktas som en introduktion till Prospektet. Varje beslut att investera i Railcare ska baseras på en bedömning av Prospektet i dess helhet från investerarens sida, inklusive eventuella tillägg till Prospektet. Om yrkande avseende uppgifterna i Prospektet anförs vid domstol kan den investerare som är klagande i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning bli tvungen att svara för kostnaderna för översättning av Prospektet innan de rättsliga förfarandena inleds. Civilrättsligt ansvar kan endast åläggas de personer som lagt fram sammanfattningen, inklusive översättningar därav, men endast om sammanfattningen är vilseledande, felaktig eller oförenlig med de andra delarna av Prospektet eller om den inte, tillsammans med andra delar av Prospektet, ger nyckelinformation för att hjälpa investerare när de överväger att investera i Railcare. |
| A.2 | Samtycke till användning av Prospektet | Ej tillämplig. Railcare samtycker inte till att Prospektet används av finansiella mellanhänder för efterföljande återförsäljning eller placering värdepapper. |

AVSNITT B – EMITTENT

- | | | |
|------------|--|---|
| B.1 | Firma och handelsbeteckning | Bolagets registrerade firma och handelsbeteckning är Railcare Group AB (publ), organisationsnummer 556730–7813. |
| B.2 | Säte, bolagsform etc | Railcare är ett svenskt publikt aktiebolag med sitt säte i Skellefteå kommun, Västerbottens län, grundat i Sverige under svensk lag samt drivs i enlighet med svensk lag. Bolagsformen regleras av aktiebolagslagen (2005:551) (”Aktiebolagslagen”). |
| B.3 | Beskrivning av emittentens verksamhet | Railcare är ett bolag som arbetar med järnvägsunderhåll i främst Skandinavien och i Storbritannien. Bolaget är specialiserat på bland annat hantering av kablar och överskottsmassor, snöröjning på järnväg, renovering av järnvägstrummor, maskinbyggnation, tillhandahållande av dragfordon för entreprenader samt uthyrning av lok, vagnar och personal. Målet är att vara kundens utvecklingspartner, på både kort och lång sikt. Railcare utför entreprenader både i egen regi och som leverantör till andra. Bolagets arbetssätt bygger på att alla medarbetare är kompetenta samt har stort eget ansvar och befogenheter att ta itu problem som kan dyka upp. Detta ger effektiva och snabba insatser, något som är avgörande i dagens täta järnvägstrafik. Railcares antal anställda var 120 per 31 december 2017 och Bolaget hade en omsättning om 292,6 MSEK år 2017. |

B.4a <i>Beskrivning av betydande trender inom branschen</i>	<p>Nedan framgår de viktigaste trenderna för Railcares marknad:</p> <p>Miljöpåverkan och miljödirektiv – ökad miljömedvetenhet från konsumenter vid sina val av transporter, lagstiftning och subventioner från stat och offentlig förvaltning för att öka järnvägstransport samt anpassning av transportmetoder.^{1),2)}</p> <p>Internationell lagstiftning – EU har genom direktiv utarbetat fyra järnvägspaket med syftet att reformera Europas järnvägar och öka konkurrenskraften genom en gradvis avreglering av sektorn.^{3),4)}</p> <p>Ökad efterfrågan på järnvägsunderhåll – prognoser visar ökad efterfrågan på järnvägs-transporter i EU:s medlemsländer.⁵⁾ Förutsättningar för det svenska transportsystemet har sin utgångspunkt i prognoser om fortsatt ökning av världens transporter, bedömer att anledningarna bakom denna tillväxt kommer att vara en effekt av befolkningsutveckling, ekonomisk tillväxt och ökad världshandel.⁶⁾</p> <p>Ökade återinvesteringar – EU har genom rådande finansieringsram mellan åren 2014 och 2020 avsatt 33 miljarder EUR för att medfinansiera järnvägsinvesteringar.⁷⁾ Från ett svenskt perspektiv planeras de finansiella ramarna i underhållsplanen för år 2014–2025 att bli större, särskilt för reinvesteringar. Reinvesteringar på bana utgör en klar majoritet av dessa underhållsområden vilket bedöms vara en av drivkrafterna bakom ökad efterfrågan på tjänsteleverantörer inom järnvägsunderhåll.⁸⁾</p> <p>Krav på punktlighet – Lagen om resenärers rättigheter i kollektivtrafiken har lett till att kollektivtrafikens kostnader under ett antal år har ökat. Ur ett resursallokeringsperspektiv anses det vara ineffektivt att påkosta administration av reseersättningar och resenärer ser hellre sannolikt att resurser satsas på att göra trafiken mer tillförlitlig än att de kan ersättas för sin resa vid störningar i trafiken.⁹⁾</p>
B.5 <i>Koncern</i>	<p>Railcare Group AB (publ) är moderbolag i en koncern ("Koncernen") bestående av fem helägda svenska dotterbolag, ett helägt danskt dotterbolag samt ett helägt dotterbolag i Storbritannien ("Dotterbolagen").</p>
B.6 <i>Större aktieägare</i>	<p>Per den 31 december 2017 har Bolaget 2 224 aktieägare varav de tio största ägarna äger cirka 52,0 procent av aktiekapitalet och cirka 52,0 procent av rösterna. Samtliga Bolagets utgivna aktier har samma röstvärde.</p> <p>De tio största aktieägarna var per den 31 december 2017 (med därefter kända förändringar):</p> <p>Norra Västerbotten Fastighets AB äger 11,1 procent av samtliga utestående aktier; TREAC Aktiebolag äger 10,0 procent av samtliga utestående aktier; Familjen Marklund genom bolag äger 9,3 procent av samtliga utestående aktier; Familjen Dahlgqvist genom bolag äger 9,1 procent av samtliga utestående aktier; Echiquier Excelsior äger 4,9 procent av samtliga utestående aktier; Bernt Larsson äger 2,3 procent av samtliga utestående aktier; Emil Burén äger 1,8 procent av samtliga utestående aktier; Martin Gorne äger 1,3 procent av samtliga utestående aktier; Daniel Öholm och närstående äger 1,2 procent av samtliga utestående aktier; Mattias Bergh äger 0,9 procent av samtliga utestående aktier.</p>

1) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.

2) Verksamhetsplanering, Trafikverket, 2017.

3) Fjärde järnvägspaketet, Transportstyrelsen, 2017.

4) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

5) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

6) Trafikverkets verksamhetsplan 2015–2017, Trafikverket, 2014.

7) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

8) Underhållsplan 2017–2020, Trafikverket, 2017.

9) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.

B.7 *Finansiell information i sammandrag*

Den finansiella informationen har hämtats från Bolagets konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren 2015, 2016 och 2017. De konsoliderade finansiella rapporterna för 2015, 2016 och 2017 har reviderats av Railcares revisor. För räkenskapsåren 2015 och 2016 tillämpade Bolaget årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd 2012:1. Räkenskapsåret för 2017 har upprättats enligt IFRS, innehållandes jämförelsetal för 2016 enligt IFRS. I samband med upprättandet av den reviderade konsoliderade årsredovisningen för räkenskapsåret 2016 valde Bolaget att ändra redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser. I syfte att presentera finansiell information på ett konsekvent sätt och i syfte att möjliggöra en bättre jämförelse mellan räkenskapsåren 2015 och 2016 har Bolaget i detta Prospekt valt att presentera oreviderad oklassificerad finansiell information under resultaträkning och kassaflödesanalys för räkenskapsåret 2015.

Denna oreviderade och oklassificerade finansiella information har hämtats från Koncernens reviderade konsoliderade årsredovisning för räkenskapsåret 2016. Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 under avsnittet "Koncernens balansräkning i sammandrag" är hämtad från Koncernens reviderade konsoliderade årsredovisning för räkenskapsåret 2015.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

Belopp i MSEK	Reviderad	Ej reviderad	Reviderad	Ej reviderad
	2017 1 jan – 31 dec IFRS	2016 1 jan – 31 dec IFRS	2016 1 jan – 31 dec K3	2015 1 jan – 31 dec K3 ¹⁾
RÖRELSENS INTÄKTER				
Nettoomsättning	292,6	353,1	353,1	290,2
Aktiverat arbete för egen räkning	2,3	1,3	1,3	1,0
Övriga rörelseintäkter	1,8	2,0	2,0	3,0
	296,7	356,4	356,4	294,2
RÖRELSENS KOSTNADER				
Råvaror och förnödenheter	-99,3	-130,6	-130,6	-109,2
Övriga externa kostnader	-61,5	-58,7	-58,7	-54,3
Personalkostnader	-92,9	-92,2	-92,2	-78,7
Av- och nedskrivningar	-23,2	-21,4	-22,1	-21,2
Övriga rörelsekostnader	-3,1	-3,5	-3,5	-0,7
	-280,0	-306,4	-307,1	-264,0
Resultat från andelar i intresseföretag	-	-	0,0	-0,1
Rörelseresultat (EBIT)	16,7	50,0	49,3	30,2
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER				
Finansnetto ²⁾	-4,9	-5,2	-5,2	-5,2
Andel av resultat efter skatt från intresseföretag redovisade med kapitalandelsmetoden	0,2	0,0	-0,0	-0,1
Resultat före skatt	12,0	44,9	44,1	25,0
Skatt på periodens resultat	-3,0	-10,2	-10,2	-5,5
Periodens resultat	9,0	34,7	34,0	19,5
Övrigt totalresultat:				
<i>Poster som kan komma att omföras till periodens resultat</i>				
Valutakursdifferenser	0,2	0,2	-	-
Övrigt totalresultat för perioden	0,2	0,2	-	-
Summa totalresultat för perioden	9,2	34,9	-	-

1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Nettoomsättning, Övriga rörelseintäkter, Råvaror och förnödenheter, Övriga rörelsekostnader samt Finansnetto. Resultat från andelar i intresseföretag redovisades i årsredovisningen 2015 som Resultat från finansiella poster. I årsredovisningen för 2016 ingår beloppet i Rörelseresultat (EBIT).

2) Finansnetto benämndes i årsredovisningarna för åren 2015 och 2016 "Summa resultat från finansiella poster".

B.7 *Finansiell information i sammandrag, forts.*

KONCERNENS BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

Belopp i MSEK	Reviderad 2017 31 december IFRS	Ej reviderad 2016 31 december IFRS	Reviderad 2016 31 december K3	Reviderad 2015 31 december K3 ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	8,1	8,3	5,5	4,8
Lok och vagnar	115,4	113,3	113,3	117,7
Arbetsmaskiner	130,2	130,2	130,2	120,9
Pågående nyanläggningar	50,5	39,7	39,7	37,9
Övriga materiella anläggningstillgångar	20,3	12,7	12,7	11,3
Finansiella anläggningstillgångar	0,5	0,3	0,3	1,3
Summa anläggningstillgångar	325,0	304,5	301,7	293,9
Omsättningstillgångar				
Varulager	13,4	10,9 ²⁾	11,3	12,8
Övriga kortfristiga fordringar	46,0	57,4 ²⁾	57,0	76,1
Likvida medel	35,7	37,8	37,8	16,1
Summa omsättningstillgångar	95,1	106,1	106,1	105,0
Summa tillgångar	420,1	410,6	407,8	398,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	133,2	138,5	135,7	114,7
Uppskjutna skatteskulder	27,4	25,9	25,9	21,7
Långfristiga skulder	149,3	167,8 ³⁾	170,3	186,6
Kortfristiga skulder	110,2	78,4 ³⁾	75,9	75,9
Summa eget kapital och skulder	420,1	410,6	407,8	398,9

1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från den reviderade och konsoliderade årsredovisningen för 2015.

2) Förskott till leverantör (0,4 MSEK) har för jämförelseåret 2016 omrubricerats i årsredovisningen för 2017. Beloppet ingår istället i övriga kortfristiga fordringar.

3) Fördelningen mellan lång- och kortfristig skuld avseende finansiella leasingavtal för jämförelseåret 2016 har justerats i årsredovisningen för 2017. Restvärdet på finansiella leasingavtal som förföll till betalning under det närmaste året räknades felaktigt som långfristig skuld i tidigare årsredovisning.

B.7 *Finansiell information i sammandrag, forts.*

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

Belopp i MSEK	Reviderad 2017 1 jan – 31 dec IFRS	Ej reviderad 2016 1 jan – 31 dec IFRS	Reviderad 2016 1 jan – 31 dec K3	Ej reviderad 2015 1 jan – 31 dec K3 ¹⁾
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat	16,7	50,0	49,3	30,2
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m m	25,7	21,5	22,2	22,1
Erhållen ränta	0,0	0,6	0,6	2,0
Erlagd ränta	-4,6	-5,4	-5,4	-7,2
Betald inkomstskatt	-4,2	-4,3	-4,3	-3,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	33,6	62,4	62,4	43,5
Förändringar rörelsekapital	10,5	17,4	17,1	-17,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten	44,1	79,8	79,5	25,9
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-41,8	-30,9	-30,9	-51,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-4,5	-26,9 ²⁾	-15,1	8,5
Periodens kassaflöde	-2,2	22,0	33,5	-17,4
Likvida medel vid periodens början	37,8	16,2 ²⁾	4,3	21,7
Kursdifferens i likvida medel	0,1	-0,4	-	-
Likvida medel vid periodens slut	35,7	37,8	37,8	4,3

1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Rörelseresultat, Erhållen ränta samt Erlagd ränta.

2) I årsredovisningen för 2015 och 2016 minskade nyttjad del av checkräkningskrediten likvida medel. Från och med årsredovisningen 2017 behandlas checkräkningskrediten som en del i finansieringsverksamheten. Jämförelseåret 2016 har räknats om.

Nettoomsättning

Nettoomsättningen minskade med 17,1 procent till 292,6 MSEK 2017 jämfört med 353,1 MSEK 2016. Minskningen i nettoomsättning berodde främst på volymnedgången i Storbritannien, men även färre antal spårbyten i Sverige påverkade negativt. Volymnedgången i Storbritannien uppstod på grund av att budgeterade medel i kontrollperiod 5 (CP5) tog slut under kvartal 2, och Railcares kund Network Rail var därför tvungna att stoppa deras pågående och planerade projekt. Efter en tid sköts det till pengar för att de mest akuta underhållsarbena skulle kunna utföras. Regeringen i Storbritannien har nu för perioden 1 april 2018 till 31 mars 2019 avsatt 200 MGBP för underhållsåtgärder avseende CP5.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnader för 2017 uppgick till 280,0 MSEK, vilket är en minskning med 8,6 procent jämfört med 2016 då rörelsekostnaderna uppgick till 306,4 MSEK. Minskningen beror främst på minskade kostnader för underentreprenörer och andra kostnader kopplade till den minskade beläggningen. Kostnaden för råvaror och förnödenheter, där kostnader för underentreprenörer ingår, minskade med 24,0 procent jämfört med 2016 och personalkostnaderna ökade med 0,8 procent jämfört med 2016.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet minskade med 66,7 procent till 16,7 MSEK 2017 jämfört med 50,0 MSEK 2016. Rörelsemarginalen försämrades från 14,2 procent 2016 till 5,7 procent 2017, vilket främst är hänförligt till att andelen fasta kostnader i förhållande till omsättningen har ökat under perioden till följd av omsättningsminskningen. Rörelseresultatet har belastats med kostnader hänförliga till Noteringen med 7,0 MSEK, vilket främst avser konsultkostnader.

Årets resultat

Årets resultat 2017 uppgick till 9,0 MSEK jämfört med 34,7 MSEK 2016, vilket motsvarar en minskning med 74,1 procent.

B.7 <i>Finansiell information i sammandrag, forts.</i>	<p>Kassaflöde</p> <p>Kassaflödet från den löpande verksamheten var 44,1 MSEK 2017 jämfört med 79,8 MSEK 2016. Förändringen härrör till stor del från ett minskat rörelseresultat. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick 2017 till ett utflöde om 41,9 MSEK jämfört med ett utflöde om 30,9 MSEK 2016. Det ökade utflödet från investeringsverksamheten beror bland annat på satsningen på en Ballastfeeder för Storbritannien och investeringar i befintlig maskinpark. Kassaflödet från finansieringsverksamheten gav upphov till ett utflöde om 4,5 MSEK 2017 jämfört med ett utflöde om 26,9 MSEK 2016. Detta härrör sig främst till större avbetalningar på banklån och checkräkningskredit 2016 jämfört med 2017, samt ökad upplåning i samband med investeringar under 2017 jämfört med 2016.</p> <p>VÄSENTLIGA HÄNDELSE EFTER 31 DECEMBER 2017</p> <p>22 januari 2018 – Railcare vinner order om 14 MSEK för kabelsänkning i Sverige.</p> <p>3 mars 2018 – Railcare förlänger ramavtal med Network Rail.</p> <p>12 mars 2018 – Railcare tecknar ett 5-årskontrakt värt 360 MSEK med Kaunis Iron för transport av järnmalm.</p>
B.8 <i>Utvald proforma-redovisning</i>	Ej tillämplig. Bolaget har inte upprättat någon proformaredovisning.
B.9 <i>Resultatprognos</i>	Ej tillämplig. Bolaget avger ingen resultatprognos.
B.10 <i>Revisionsanmärkning</i>	Ej tillämplig. Inga anmärkningar har lämnats.
B.11 <i>Otillräckligt rörelsekapital</i>	Ej tillämplig. Bolagets bedömning är att det befintliga rörelsekapitalet räcker för att täcka behoven under den kommande tolv månadersperioden.

AVSNITT C – VÄRDEPAPPER

C.1 <i>Värdepapper som tas upp till handel</i>	Aktier i Railcare Group AB (publ) med ISIN SE0010441139.
C.2 <i>Denominering</i>	Aktierna är denominerade i svenska kronor (SEK).
C.3 <i>Antal aktier och nominellt värde</i>	Railcares registrerade aktiekapital uppgår per dagen för Prospektet till 8 979 797,45 SEK, fördelat på 21 901 945 aktier, var och en med ett kvotvärde om 0,41 SEK. Samtliga aktier är fullt betalda.
C.4 <i>Rättigheter som sammanhänger med värdepapperna</i>	Varje aktie medför en (1) röst på bolagsstämma. Varje röstberättigad får, vid bolagsstämma, rösta för det fulla antalet av denne ägda och företrädde aktier utan begränsning i rösträtten. Samtliga aktier är fritt överlåtbara och ger lika rätt till andel i Railcares tillgångar, vinst, utdelning och eventuellt överskott vid likvidation. Rätt till utdelning kommer tillfalla personer registrerade som ägare i den av Euroclear Sweden AB ("Euroclear") förda aktieboken på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen. Aktieägarna har företrädesrätt vid teckning av nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler såvida bolagsstämman, eller styrelsen efter bolagsstämmans bemyndigande, inte beslutar om apportemission eller nyemission med avvikelser från aktieägarnas företrädesrätt. Bolaget har endast gett ut aktier av ett slag.
C.5 <i>Inskränkningar i den fria överlåtbarheten</i>	Ej tillämplig. Samtliga Bolagets aktier är fritt överlåtbara.
C.6 <i>Upptagande till handel</i>	Bolagets aktier är föremål för handel på AktieTorget. Railcares styrelse har ansökt om notering av aktierna i Bolaget på Nasdaq Stockholm. Planerad första dag för handel på Nasdaq Stockholm är den 3 april 2018. Planerad sista dag för handel på AktieTorget är 29 mars 2018.
C.7 <i>Utdelningspolicy</i>	Railcares utdelningspolicy är att dela ut 30–40 procent av koncernens vinst efter skatt, upp till Bolagets soliditetskrav på 25 procent efter lämnad aktieutdelning. För räkenskapsåret 2016 lämnade Railcare en utdelning om 3,30 SEK per aktie avseende räkenskapsåret 2016 (totalt 14 455 283,70 SEK, motsvarande 0,66 SEK per aktie med beaktande av beslut om aktiesplit på extra bolagsstämma i Bolaget den 25 september 2017), samt 3,00 SEK per aktie avseende räkenskapsåret 2015 (totalt 13 141 167 SEK, motsvarande 0,60 SEK per aktie med beaktande av beslut om aktiesplit på extra bolagsstämma i Bolaget den 25 september 2017).

AVSNITT D – RISKER

D.1 *Huvudsakliga bransch- och verksamhetsrelaterade risker*

Det finns ett antal faktorer som kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat i framtiden. Vissa av riskerna är kopplade till Bolaget, medan andra risker inte har något särskilt samband med Bolaget. Det kan även finnas risker och osäkerheter som Bolaget för närvarande inte känner till, eller bedömer som oväsentliga som kan komma att visa sig väsentliga. Beskrivna risker återges inte i prioritetsordning eller någon annan särskild ordning och är inte beskrivna i detalj, dock bedöms de inbegripa de huvudsakliga kända riskerna för Bolagets framtida utveckling.

Huvudsakliga risker relaterade till emittenten eller branschen utgörs av:

Konkurrens

Det finns en risk för ökad konkurrens genom att andra aktörer utvecklar samma teknik eller annan teknik som överträffar Bolagets specialanpassade maskiner. Konkurrenterna kan även öka till följd av nya aktörer eller genom att fler godstrafikutövare inriktar sig på samma specialtransporter. Det finns även risk för att konkurrenter kan komma att reagera snabbare på nya teknikkraV och nya marknadsbehov.

Ekonomiska störningar och förändringar i allmänna marknadsförhållanden

Järnvägsmarknaden påverkas av makroekonomiska förhållanden och omvärldsfaktorer. Järnvägsmarknaden kan även påverkas negativt av ekonomiska svängningar och politiska beslut. Järnvägsmarknaden inom EU har under de senaste åren avreglerats och det finns en risk att marknaden återigen blir förstatligad i större grad.

Beroende av nyckelpersoner

Det finns en risk att Koncernen inte lyckas identifiera eller attrahera rätt personer eller att dessa inte kan behållas i framtiden. Nyckelpersoner kan komma att börja arbeta hos konkurrerande bolag eller starta upp egen konkurrerande verksamhet. Bolaget är även beroende av ledande befattningshavare på Koncernnivå.

Risker relaterade till leverantörer

Bolaget har ett visst beroende, dels av leverantör som tillhandahåller material till produktion av glasfiberväv, dels av leverantör när det gäller spårbundna vakuomaggregat. En försvagad position för och/eller gentemot någon av Koncernens leverantörer kan leda till att Koncernen inte lyckas förhandla fram lönsamma leverantörsavtal, vilket kan påverka lönsamheten negativt.

Risker relaterade till kunder

Om Bolaget inte lyckas förnya sina kontrakt på samma eller mer fördelaktiga villkor kan detta ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat. Relationerna med statliga aktörer är betydelsefulla för Bolagets verksamhet. Det finns risk för oplanerade verksamhetsavbrott, till exempel till följd av körförbud på nödvändiga maskiner, och det kan även föreligga brister i maskiner som säljs. Railcares kundrelationer kan påverkas negativt vid bristande leverans av tjänster eller produkter.

Risker för olycksfall och ersättningsanspråk

Brister i efterlevnaden av hälso- och miljöstandarder kan orsaka personskador och dödsfall, skada på egendom och utrustning, verksamhetsavbrott samt liknande följder som i sin tur kan medföra skadeståndskrav och i extrema fall även straffansvar. Dessa risker och andra arbets- skydds-, hälso- och säkerhetsrisker medför ansvarsexponeringar som kan medföra en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till utlicensiering av varumärke

Bolaget har ingått ett tidsbegränsat licensavtal avseende utlicensiering av rättigheter till Railvac™ för exklusiv rätt till användning inom järnvägssektorn i länder där Bolaget inte bedriver verksamhet. Det finns en risk för att licenstagaren svärta ned varumärket genom att marknadsföra och sälja undermåliga produkter med varumärket, vilket kan ha en negativ inverkan på Bolagets varumärke, verksamhet, finansiella ställning och resultat.

**D.1 Huvudsakliga
bransch- och
verksamhets-
relaterade risker,
forts.**

Tillståndsrisker

Det finns en risk att nödvändiga tillstånd och auktorisationer dras in eller inte förnyas i den utsträckning som krävs för fortsatt verksamhet, vilket kan leda till att Bolaget tvingas dra ned på viss verksamhet med negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Storbritanniens utträde ur EU kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning

Om Storbritannien och EU inte kan förhandla fram acceptabla villkor för utträde kan den fria rörligheten mellan Storbritannien och andra EU-medlemsstater inom EES minska eller försvinna, vilket kan leda till tullavgifter för maskintransporter samt ökade barriärer för svensk personal i England, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Även en försämring i politiska och ekonomiska villkor kan resultera i högre kort- och långsiktiga räntor, ansökningar om konkurs bland företag och privatpersoner och en försvagning av nationella och lokala ekonomier. Detta kan särskilt påverka tillväxten i den brittiska marknaden och ekonomin, där Bolaget har stora intressen genom ett verksam dotterbolag. Det kan också komma att påverka produktions- och inköpskostnader på ett negativt sätt för hela Koncernen.

Storbritanniens utträde ur EU innebär ett uteslutande från de befintliga godskorridorerna inom EU och satsningen SERA samt att de järnvägsinvesteringar som kommer från EU inte längre kommer komma den brittiska järnvägsmarknaden till godo. Detta kan påverka den brittiska järnvägstrafiken på ett negativt sätt samt leda till mindre investeringar i den brittiska järnvägssektorn, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Valutarisker

Ökningar respektive minskningar i den svenska kronans värde i förhållande till andra valutor påverkar koncernredovisningen även om värdet inte förändrats i den lokala valutan.

**D.3 Huvudsakliga
risker specifika
för värde-
papperen.**

En investering i Bolagets aktier kan både stiga och sjunka i värde och det finns en risk att investerare inte får tillbaka hela eller ens delar av investerat kapital.

Framtida försäljningar av större aktieposter eller emissioner

Framtida försäljning av stora mängder av Bolagets aktier, särskilt då Bolagets styrelseledamöter, ledande befattningshavare eller större aktieägare säljer, liksom en allmän marknadsförväntan om att försäljningar kan komma att genomföras, kan ha en negativ inverkan på aktiekursen.

Aktieägare med betydande inflytande

Bolaget har ett fåtal större aktieägare. Dessa har genom sina respektive innehav i Bolaget möjlighet att utöva väsentligt inflytande i frågor som är föremål för omröstning på bolagsstämma, såsom exempelvis emission av ytterligare aktier eller aktierelaterade instrument som kan medföra utspädning för aktieägarna, eller betalning av eventuella framtida utdelningar.

Skillnader i valutakurser kan väsentligt och negativt påverka värdet av aktieinnehav eller utdelningar

Aktiekursen kommer endast att anges i SEK, och eventuella utdelningar kommer att utbetalas i SEK. Därmed kan aktieägare bosatta utanför Sverige drabbas av väsentliga negativa effekter på värdet av sitt aktieinnehav och sina utdelningar vid omräkning till andra valutor, om den svenska kronan minskar i värde i förhållande till relevant valuta.

AVSNITT E – ERBJUDANDE

E.1	Emissionsbelopp och emissionskostnader	Bolaget emitterar inte några nya värdepapper i samband med upptagande till handel på Nasdaq Stockholm och kommer därför inte erhålla några emissionsintäkter. Kostnader hänförliga till upptagande av Bolagets aktier till handel på Nasdaq Stockholm, inklusive ersättning till rådgivare, beräknas uppgå till omkring 9,5 MSEK. Av dessa kostnader har omkring 7,0 MSEK belastat räkenskapsåret 2017 och resterande 2,5 MSEK kommer att belasta det första kvartalet 2018.
E.2a	Motiv och användning av emissionslikviden	Ej tillämpligt. Bolaget erbjuder inga nya värdepapper.
E.3	Erbjudandets former och villkor	Ej tillämpligt. Bolaget erbjuder inga nya värdepapper.
E.4	Intressen som har betydelse för erbjudandet	Ej tillämpligt. Bolaget erbjuder inga nya värdepapper.
E.5	Säljare av värdepapper och lock-up-avtal	Ej tillämpligt. Ingen utförsäljning av befintliga aktier sker i Erbjudandet. Inga aktier är föremål för lock-up-avtal.
E.6	Utspädningsseffekt	Ej tillämpligt. Bolaget erbjuder inga nya värdepapper.
E.7	Kostnader som åläggs investeraren	Ej tillämpligt. Inga kostnader åläggs investerare i samband med upptagande till handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm.

Risikfaktorer

En investering i Bolagets aktier är förenad med risker. Railcares verksamhet påverkas, och kan komma att påverkas, av en mängd faktorer som inte är möjliga för Bolaget att helt, eller delvis, kontrollera. Dessa faktorer kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat i framtiden, eller kan leda till att aktiepriset sjunker och som ett resultat därav kan investerare komma att förlora hela, eller delar, av sin investering. Vissa av riskerna är kopplade till Bolaget, medan andra risker inte har något särskilt samband med Bolaget. Investerare som överväger en investering i aktierna bör före ett beslut om investering noggrant analysera nedan beskrivna riskfaktorer liksom övrig information i detta Prospekt. Beskrivna risker återges inte i prioritetsordning eller någon annan särskild ordning, och Bolaget kan komma att vara föremål för andra risker än de beskrivna. Riskerna gör inte anspråk på att vara heltäckande, utan en fullständig utvärdering måste omfatta samtlig information som refereras till i detta Prospekt (inklusive information som återfinns utanför detta Prospekt) samt en allmän omvärldsanalys. Det kan även finnas risker och osäkerheter som Bolaget för närvarande inte känner till, eller bedömer som oväsentliga som kan komma att visa sig väsentliga. Detta Prospekt innehåller uttalanden om framtiden som kan komma att påverkas av framtida händelser, risker och osäkerheter. Bolagets faktiska resultat kan komma att avvika betydande från de, i framåtriktade uttalanden, förväntade till följd av en mängd faktorer, bland andra, men utan begränsning till, de risker som beskrivs nedan och i övrigt i detta Prospekt.

RISKER RELATERADE TILL VERKSAMHET OCH MARKNAD

Konkurrens

Koncernen bedriver verksamhet inom olika områden och flera geografiska regioner. Koncernens verksamhet består i huvudsak av (i) entreprenader, inom Sverige och utomlands (framförallt i Storbritannien), med maskiner och personal på och under järnväg och, såvitt avser renovering av trummor (en trumma är avsedd att leda vatten under exempelvis en järnvägsanläggning), även under väg och inom industriområden; (ii) specialtransporter med och uthyrning av lok, vagnar och personal samt verkstadstjänster internt och externt för service och uppgradering av lok och vagnar inom Skandinavien (framförallt Sverige men även Norge och Danmark); samt (iii) maskinförsäljning globalt (historiskt till USA och Ryssland).

Koncernens entreprenadverksamhet är nischad och bedrivs med specialanpassade maskiner som även utgör basen för Koncernens maskinexport. Det finns en risk för ökad konkurrens genom att andra aktörer utvecklar samma teknik eller annan teknik som överträffar Bolagets. Detta kan leda till att Bolaget förlorar viktiga kunder, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Konkurrensen kan öka till följd av nya aktörer, exempelvis genom att aktörer inom renovering av trummor med glasfiber med inriktning på vägbranschen satsar på järnvägsbranschen, eller genom att fler godstrafikutövare inriktar sig på samma specialtransporter av gods som Koncernen,

vilket skulle leda till ökad konkurrens som i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Det finns även risk för att konkurrenter kan komma att reagera snabbare på nya teknikkrav och nya marknadsbehov samtidigt som de kan avsätta väsentligt mer resurser för marknadsbearbetning. Detta kan leda till att Bolaget förlorar marknadsandelar, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Priskonkurrens kan komma från ekonomiskt starka aktörer som genom prisreduktioner snabbt försöker öka sina marknadsandelar eller etablera sig med snarlika eller angränsande tjänster eller produkter. Ökad konkurrens inom branschen kan leda till prispress, lägre vinstmarginaler, minskad marknadsandel samt ökad konkurrens om kvalificerad personal. Sådana faktorer och andra följder av ökad konkurrens kan komma att minska synergieffekterna mellan Koncernens olika verksamhetsområden och ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Ekonomiska störningar och förändringar i allmänna marknadsförhållanden

Järnvägsmarknaden kan även påverkas negativt av ekonomiska svängningar (svängningar i råvarupriser och energipriser) och politiska beslut (satsningar på olika transportmedel). Järnvägstransportmarknaden väntas öka de kommande åren men det finns risk att ökningen blir mindre

än förutspått, uteblir, eller att marknaden minskar. En stark drivkraft bakom satsningen på järnvägsnätet är miljöaspekter och låg klimatpåverkan i jämförelse med andra transportmetoder och framförallt vägtrafik.²⁾ Det finns en risk att järnvägstrafiken minskar i takt med att miljövänligare alternativ för vägtrafik eller andra transportmetoder utvecklas, vilket i sin tur kan medföra minskade subventioner för utbyggnad och underhåll av järnvägsnätet från staten och EU. Ändringar i den politiska situationen på olika marknader där Koncernen och/eller dess kunder och leverantörer är verksamma kan medföra minskade beställningar och ökade kostnader samt försämra förutsättningarna för Bolagets lönsamhet och framtidsutsikter.

Järnvägsmarknaden inom EU har under de senaste åren successivt avreglerats.³⁾ Det finns en risk att marknaden återigen blir förstatligad i större grad vilket bland annat skulle innebära att Koncernen får en större exponering mot färre kunder.

Koncernen kan påverkas av betydande ekonomiska störningar och förändringar i allmänna marknadsförhållanden i de länder där Koncernen bedriver verksamhet respektive från tid till annan kan komma att bedriva verksamhet. Även ekonomiska störningar och förändringar i allmänna marknadsförhållanden i länder där Koncernen inte bedriver verksamhet kan ha en indirekt inverkan på Koncernen genom exempelvis minskad investeringsvilja från kunder och sämre försäljningspriser från leverantörer med verksamhet i sådana länder. En kraftig konjunkturförsämring kan påverka resandet och efterfrågan på järnvägstrafik negativt, vilket i sin tur kan medföra minskade subventioner för utbyggnad och underhåll av järnvägsnätet från staten och EU.

Ovan nämnda faktorer och andra ekonomiska störningar och förändringar i allmänna marknadsförhållanden kan komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Beroende av nyckelpersoner

Verksamheten är beroende av förmågan att rekrytera, utveckla och behålla kvalificerade medarbetare. Det finns en risk att Koncernen inte lyckas identifiera eller attrahera rätt personer eller att dessa inte kan behållas i framtiden. Nyckelpersoner kan komma att börja arbeta hos konkurrerande bolag eller starta upp egen konkurrerande verksamhet. Bolaget är även beroende av ledande befattningshavare på Koncernnivå. Om personalomsättningen skulle öka finns en risk att Bolaget inte lyckas rekrytera ny och/eller lära upp personal i tillräckligt snabb takt. Bolagets förmåga att rekrytera och behålla kvalificerad personal är avgörande för dess framtida framgång och tillväxt. Koncernens pågående projekt, liksom andra utvecklingsplaner, kan komma att störas om Koncernen skulle förlora och inte kunna ersätta

sådana nyckelpersoner. Om Koncernen inte kan bibehålla sin förmåga att identifiera, attrahera och behålla kunnig personal kan det komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Teknik- och produktutveckling

Bolaget bedömer att dess framtidsutsikter till stor del kommer vara beroende av Koncernens förmåga att tillhandahålla maskiner och entreprenadlösningar med den bäst anpassade tekniken. Det finns en risk att Bolagets satsningar inom utveckling, innovation och design inte sker enligt planerad takt, inte är tillräckliga eller inte ger önskat resultat, exempelvis genom att Bolagets framtida teknikutveckling inte motsvarar marknads krav, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Kalkylering och projektledning

Bolaget är beroende av kvalificerad personal för kalkylering av kostnader förenade med olika projekt. Därtill krävs särskild kompetens inom projektledning och arbetsledning inklusive kostnadsstyrning och optimering vid genomförandet av ett projekt. Brister i dessa avseenden kan medföra ökade kostnader och minskad lönsamhet. Prissättningen baseras framförallt på uppskattningar av tidsåtgång och materialkostnad och oförutsedda eller ändrade förhållanden kan medföra förseningar och ökade kostnader orsakade av faktorer som helt eller delvis kan ligga utanför Koncernens kontroll. I de fall Railcare bär risken för sådana förhållanden kan det dessutom medföra kontraktsviten. Misslyckanden vad gäller projektledning och arbetsledning kan även inverka på kvaliteten i tillhandahållna tjänster med potentiellt garantiansvar såväl under som efter projektets slutförande. Brister i kalkylering eller projektledning liksom andra nämnda faktorer kan komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till leverantörer

Merparten av den teknik avseende produkter och tjänster som Railcare marknadsför är egenutvecklad. Bolaget har ett visst beroende, dels av Inpipe Sweden AB som tillhandahåller material till produktion av glasfiberväv som används till liningen av järnvägstrummor, dels av DISAB Vacuum Technology AB när det gäller spårbundna vakuummaggregat. Bolaget har ingått ett exklusivt avtal genom vilket Bolaget har åtagit sig att beställa vissa specifika reservdelar uteslutande från DISAB Vacuum Technology AB. Avtalet löper fram till och med den 31 december 2021 och därefter med 15 månaders uppsägningstid. En försvagad position för och/eller gentemot någon av Koncernens leverantörer kan leda till att Koncernen inte lyckas förhandla fram lönsamma leverantörsavtal, vilket kan påverka lönsamheten negativt. Bolaget är även beroende av att leveranser motsvarar över-

1) Rail Transport Markets – Global Market Trends 2016–2025, SCI Verkehr, 2017.

2) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.

3) A Global Vision for Railway Development, International Railway Research Board, 2015.

enskomna krav vad gäller exempelvis mängd, kvalitet och leveranstid och kan framförallt komma att påverkas negativt i den mån ökade kostnader inte kan överföras till kunden. Kapacitetsproblem, produktionsstörningar och prisökningar hos leverantörer, liksom brister vid underleverantörers utförande av tjänster och leverans av produkter, kan komma att inverka negativt på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till kunder

Koncernen bedriver verksamhet inom olika områden och flera geografiska regioner. Koncernens verksamhet består i huvudsak av (i) entreprenader, inom Sverige och utomlands (framförallt i Storbritannien), med maskiner och personal på och under järnväg och, såvitt avser trumrenoveringar, även under väg och inom industriområden; (ii) specialtransporter med och uthyrning av lok, vagnar och personal samt verkstadstjänster internt och externt för service och uppgradering av lok och vagnar inom Skandinavien (framförallt Sverige men även Norge och Danmark); samt (iii) maskinförsäljning globalt (historiskt till USA och Ryssland).

Railcares kundgrupper utgörs av såväl privata som offentliga aktörer och varierar beroende på verksamhetsområde. Mot bakgrund av marknadens struktur är det naturligt att de största kundavtalen ingås med enskilda statliga aktörer ansvariga för järnvägsinfrastrukturen inom respektive jurisdiktion. Intäkter från verksamheten i Storbritannien genereras i huvudsak från ett kundavtal i form av avropsavtal för tjänster med Network Rail (statligt förvaltningsbolag med ansvar för större delen av järnvägsnätet i England, Skottland och Wales). Kundavtalet löper ut den 31 mars 2019, såvida inte Network Rail väljer att utnyttja möjlighet till förlängning upp till ytterligare ett år. Network Rail har möjlighet att säga upp avtalet närsomhelst utan föregående uppsägningstid. Koncernens största kund i Sverige är Trafikverket (statlig förvaltningsmyndighet som bland annat ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för järnvägstrafik och för byggande, drift och underhåll av statliga järnvägar). De två största kundavtalen med Trafikverket löper ut under det andra kvartalet 2018, såvida inte Trafikverket väljer att utnyttja möjlighet till förlängning upp till ytterligare två år. Det ena avtalet har förlängts till det andra kvartalet 2019 och en eventuell förlängning av det andra avtalet är under förhandling. För att säkra kontrakt som löper ut och måste omförhandlas kan det krävas att Bolaget måste acceptera villkor som inte är gynnsamma för Bolaget och som kan påverka lönsamheten av dessa kontrakt. Förluster av större ramavtal med kunder kan kräva en omstrukturerad av de lokala verksamheterna i de geografiska områden som påverkas. Om Bolaget inte lyckas förnya en betydande del av sina kontrakt på samma eller mer fördelaktiga villkor kan detta ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat. Relationerna med större kunder såsom statliga aktörer och historiskt, i synnerhet relationerna med Network Rail i Storbritannien och Trafikverket i Sverige, är betydelsefulla

för Bolagets verksamhet. Ett fåtal kunder står för en stor del av Koncernens omsättning. Skulle dessa kunder minska eller helt upphöra med sina inköp från Koncernen kan detta inverka på omsättningen under en kortare eller längre period, vilket skulle medföra negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Det finns risk för oplanerade verksamhetsavbrott, till exempel till följd av körförbud på nödvändiga maskiner, och det kan även föreligga brister i arbete som utförs eller maskiner som säljs. Railcares kundrelationer kan påverkas negativt vid bristande leverans av tjänster eller produkter. Brister skulle även kunna medföra garantiansvar, uppsägning av enskilda avtal med risk för kontraktsvite och skadestånd samt påverka möjligheten att erhålla nya beställningar och därigenom försämra utsikterna för framtida intjäningsförmåga, vilket skulle medföra negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Det finns risk för att förseningar och beställningar kan komma att ställas in på kundens initiativ. Det finns även risk för att kunder möter finansiella svårigheter eller på annat sätt blir oförmögna att uppfylla sina förpliktelser och i extrema situationer till följd av kundens nedläggning av verksamhet eller konkurs. Sådana faktorer kan komma att medföra en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker för olycksfall och ersättningsanspråk

Koncernens verksamhet, särskilt verkstadsarbete och utförande av entreprenad, är föremål för omfattande lagar och regler avseende arbetsmiljö. Detta medför att Koncernens anställda måste följa strikta skyddsföreskrifter. Om Koncernen, dess anställda, dess underleverantörer eller andra tredje parter brister i efterlevnaden av hälso- och miljöstandarder kan detta orsaka personskador och dödsfall, skada på egendom och utrustning, verksamhetsavbrott samt liknande följder som i sin tur kan medföra skadeståndskrav och i extrema fall även straffansvar. Dessa risker och andra arbetsskydds-, hälso- och säkerhetsrisker medför ansvarsexponeringar som kan medföra en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Förmåga att hantera tillväxt

I takt med att organisationen växer och verksamheten expanderas till nya marknader behöver effektiva planerings- och ledningsprocesser utvecklas. Ökad ordergång medför exempelvis högre krav på samordning mellan medverkande personer och underleverantörer med nödvändig kompetens, såväl som säkerställande av leveranskapacitet hos tillverkare och andra leverantörer. Om Bolaget misslyckas med att hantera tillväxt skulle detta kunna skapa problem med leveranstider och kvalitetsnivå. Det finns en risk för att Railcares kundrelationer och förtroende hos befintliga och potentiella samarbetspartners försämras som en följd därav med negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till utlicensiering av varumärke

Bolaget har ingått ett tidsbegränsat licensavtal med Loram Maintenance of Way, Inc. avseende utlicensiering av rättigheter till Railvac™ för exklusiv rätt till användning inom järnvägssektorn i länder där Bolaget inte bedriver verksamhet. Det finns en risk för att licenstagaren svärta ned varumärket genom att marknadsföra och sälja undermåliga produkter med varumärket, vilket kan ha en negativ inverkan på Bolagets varumärke, verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Störningar i verksamheten på grund av arbetsnedläggelse och strejker

Railcare kan komma att drabbas av strejker eller andra störningar i verksamheten, eller hot om strejker eller störningar i verksamheten, till följd av sin organiserade arbetskraft. Om sådana konfliktåtgärder vidtas kan detta ha en negativ inverkan på Railcares varumärke, verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Refinansieringsrisk

Med refinansieringsrisk avses risken att finansiering inte kan erhållas eller förnyas vid utgången av dess löptid, eller endast kan erhållas eller förnyas till kraftigt ökade kostnader. Bolaget finansierar huvudsakligen sin verksamhet genom eget kapital, upplåning och Koncernens kassaflöden. Det finns en risk att ytterligare kapital inte kommer kunna erhållas, eller endast kan erhållas till oförmånliga villkor. Railcare kan i framtiden komma att bryta mot uppsägningsgrundande finansiella kovenanter och andra förpliktelser i kredit- och låneavtal på grund av det allmänna ekonomiska klimatet eller störningar på kapital- och/eller kreditmarknaderna. Om Bolaget misslyckas med att erhålla nödvändigt kapital i framtiden, eller till försämrade villkor, kan det ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat. Om Bolaget misslyckas med att refinansiera sina låneavtal, eller bara kan erhålla refinansiering av sina låneavtal till avsevärt högre kostnader, skulle det kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

De finansiella mål som återfinns i prospektet kan avvika väsentligt från Railcares faktiska resultat

De finansiella mål som framförallt återfinns i avsnittet ”Verksamhetsbeskrivning” utgör Railcares förväntningar på medellång till lång sikt, inklusive lönsamhetsmål och utdelningspolicy. Dessa finansiella mål baseras på ett antal antaganden som till sin natur är förenade med betydande affärsmässiga, operativa, ekonomiska och andra risker, vilka helt eller delvis kan ligga utanför Bolagets kontroll. Det finns en risk att dessa antaganden förändras eller överhuvudtaget inte kommer uppfyllas. Dessutom kan oförutsedda händelser väsentligt påverka Railcares resultat oavsett om antagandena visar sig vara korrekta eller inte. Koncernens faktiska resultat kan därmed komma att avvika väsentligt från dessa mål och investerare bör inte förlita sig på dem i opåskallat hög grad.

Tillståndsrisiker

För verksamheten i Sverige innehar Koncernen tillstånd för transport av avfall i form av begagnade slipers och för att hantera brandfarliga varor samt uppfylls kraven för att utföra svetsarbeten. Railcare T AB är av Transportstyrelsen godkänt järnvägsföretag med licens och säkerhetsintyg del A+B, förvaltare av egen infrastruktur i Skelleftehamn, ECM (underhållsansvarig enhet för godsvagnar) och ECM-certifierad utförare av godsvagnsunderhåll. Railcare Sweden Ltd. är godkänd av branschorganisationen Railway Industry Supplier Qualification Scheme (”RISQS”) för leverans av tjänster till järnvägsnätet i Storbritannien. Det finns en risk att nödvändiga tillstånd och auktorisationer dras in eller inte förnyas i den utsträckning som krävs för fortsatt verksamhet, vilket kan leda till att Bolaget tvingas dra ned på viss verksamhet med negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Legala risker

Koncernens verksamhet präglas av ett antal olika lagar, regler och normer avseende exempelvis arbetsförhållanden och miljö. Ändringar i lagar, regler eller normer kan medföra ökade kostnader och försämrade förutsättningar för Bolagets lönsamhet och framtidsutsikter. Överträdelser av lagar, regler eller normer kan leda till omfattande skadestånd och/eller krav på förändring av verksamhet. Sådana överträdelser kan få långsiktiga återverkningar på såväl Bolagets varumärke som dess verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Storbritanniens utträde ur EU kan ha en negativ inverkan på bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning

Efter folkomröstningen i Storbritannien den 23 juni 2016 har Storbritanniens regering formellt ansökt om utträde ur EU i enlighet med EU-fördragets artikel 50, enligt vilken Storbritannien inom en tvåårsperiod ska enas om villkoren för dess utträde. Koncerninterna transaktioner i form av uthyrning av personal samt maskiner sker inom Koncernen från de svenska dotterbolagen till Railcare Sweden Ltd. Om Storbritannien och EU inte kan förhandla fram acceptabla villkor för utträde, eller om andra EU-medlemsstater utträder, kan den fria rörligheten mellan Storbritannien och andra EU-medlemsstater inom EES minska eller försvinna, vilket skulle kunna leda till tullavgifter för maskintransporter samt ökade barriärer för svensk personal i Storbritannien, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Storbritanniens eller någon annan medlemsstats utträde ur EU, och/eller om en eller flera länder lämnar euron, eller, under extrema omständigheter, möjligheten att euron helt upplöses, kan leda till en minskning i marknadens förtroende och en försvagning av europeiska finansiella institut. En försämring i politiska och ekonomiska villkor kan resultera i högre kort- och långsiktiga räntor, ansökningar om konkurs bland företag och privatpersoner och en försvagning av nationella och lokala ekonomier. Detta skulle

särskilt kunna påverka tillväxten i den brittiska marknaden och ekonomin, där Bolaget har stora intressen genom ett verksamt dotterbolag. Det kan också komma att påverka produktions- och inköpskostnader på ett negativt sätt för hela Koncernen. På sikt kan detta inverka negativt på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Vid utträde ur EU kommer Storbritannien inte längre att vara tvungna att följa EU:s regelverk och kan komma att införa ny lagstiftning med exempelvis hårdare beskattning och andra försämrade villkor för utländska bolag, inklusive men inte begränsat till försämrade förutsättningar för gränsöverskridande betalningar och utdelningar, vilket kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

För att förbättra järnvägens marknadsandel på den europeiska transportmarknaden har EU implementerat så kallade godskorridorer i syfte att underlätta för gränsöverskridande transporter på järnväg.¹⁾ EU har även utarbetat järnvägspaket med syftet att reformera Europas järnvägar och öka konkurrenskraften genom en gradvis liberalisering av sektorn genom direktivet Single European Railway Area ("SERA"), samt genomför betydande finansiella investeringar i järnvägssektorn.²⁾ Storbritanniens utträde ur EU innebär ett uteslutande från de befintliga godskorridorerna inom EU och satsningen SERA samt att de järnvägsinvesteringar som kommer från EU inte längre kommer komma den brittiska järnvägsmarknaden till godo. Detta kan påverka den brittiska järnvägstrafiken på ett negativt sätt samt leda till mindre investeringar i den brittiska järnvägssektorn, vilket i sin tur kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Twister och rättsliga processer

Koncernen kan inom ramen för den löpande verksamheten från tid till annan bli involverad i tvister. Sådana tvister kan exempelvis innebära krav på betalning och/eller korrigerigering av arbete och produkter samt andra eventuella konsekvenser i samband med fel vid tillhandahållande av tjänster och produkter. Dessutom kan Koncernen bli föremål för utestående fordringar samt andra situationer som kan tvinga Koncernen att vidta rättsliga åtgärder. Koncernen skulle kunna komma att involveras i väsentliga rättsliga förfaranden framöver, vilka skulle kunna medföra en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Försäkringsrisker

Det finns en risk att förluster kan komma att uppstå och krav kan komma att framställas som går utöver vad som täcks av gällande försäkringsskydd. Även om ett sådant krav täcks till fullo kan Koncernens premier till försäkringsbolaget komma att öka till följd av försäkringsfall. Sådana faktorer kan inverka negativt på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Valuta- och ränterisker

Bolagets redovisnings- och funktionella valuta är SEK. Ur ett redovisningsperspektiv är Railcare exponerat för risker hänförliga till omräkning till SEK av utländska dotterbolags resultat- och balansräkningar i DKK i Danmark och GBP i Storbritannien. Ökningar respektive minskningar i den svenska kronans värde i förhållande till andra valutor påverkar således koncernredovisningen även om värdet inte förändrats i den lokala valutan. Koncernen har och kommer fortsätta ingå avtal som är föremål för betalning i andra valutor än SEK. Bolaget är till följd därav föremål för risker relaterade till valutakurser såsom fluktuationer när valutakursen förändras från det att avtalet ingås till det att betalning enligt avtalet sker. Kostnaderna för att växla valuta kan även vara betydande. Koncernen skyddar sig för närvarande inte mot risker kopplade till utländska valutakurser och dessa risker kan, om de aktualiseras, komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat. Ränterisker uppstår i Koncernen genom långfristig upplåning med rörlig ränta, som exponerar Koncernen för ränterisk avseende kassaflöden. En högre upplåningsränta leder till större ränteutgifter vilket kan komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Särskilda skatterisker till följd av koncerninterna transaktioner, verksamhet utomlands samt konsulttjänster

Det förekommer koncerninterna transaktioner mellan bolag belägna i andra jurisdiktioner. Prissättningen på sådana transaktioner ska som utgångspunkt vara på armlängds avstånd, innebärande att priset ska följa tjänstens eller varans marknadsvärde. Det kan inte uteslutas att skattemyndigheterna i de länder där Koncernen är aktiv skulle kunna bedöma att prissättningen av interna transaktioner i vissa fall inte har skett till marknadspris, och att beskattningsunderlaget därmed ska justeras.

Koncernbolagen bedriver entreprenadverksamhet utomlands. I den utsträckning verksamhet bedrivs utomlands finns risk för att det verksamhetsutövande bolaget anses ha fast driftställe i det landet. Om ett bolag har ett fast driftställe i ett annat land blir bolaget som regel skattskyldigt i det landet för det resultat som är hänförligt till det fasta driftstället. Det finns en risk för att den skatt som uppstår inte kan avräknas fullt ut mot den svenska skatten, exempelvis om den utländska skattesatsen är högre.

De svenska Koncernbolagen anlitar ett antal konsultbolag. Av praxis följer att konsulter i vissa speciella fall bedömts vara så inordnade i uppdragsgivarens verksamhet att de har ansetts utgöra anställda, trots att de har varit godkända för F-skatt. En sådan bedömning skulle medföra negativa skattekonsekvenser för de svenska Koncernbolag som har utbetalat konsultarvodena i form av skyldighet att betala sociala avgifter beräknade på utbetalda konsultarvoden

1) A Global Vision for Railway Development, International Railway Research Board, 2015.

2) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

(31,42 procent). Därtill finns risk att bolagen nekas avdrag för den ingående mervärdesskatt som belöper på konsultarvodena (25 procent). De konsultarvodena som betalats under åren 2013–2017, och som därmed skulle kunna utgöra underlag för sociala avgifter och mervärdesskatt enligt ovan, uppgår sammanlagt i genomsnitt till cirka 3,5 miljoner SEK per år. Skatteverket kan i ordinarie fall ompröva de två föregående beskattningsåren, men under vissa förutsättningar kan omprövning ske upp till fem år bakåt i tiden.

Andra skatterelaterade risker

Railcare bedriver sin verksamhet i enlighet med sin uppfattning och tolkning av relevant skattelagstiftning och skatteavtal samt andra tillämpliga regler. Det finns dock en risk att den relevanta skattemyndigheten inte instämmer i Koncernens uppfattning och tolkning av relevanta lagar, skatteavtal, regler och skattemyndigheternas praxis. Bolagets nuvarande skattesituation kan som en följd komma att förändras negativt. Dessutom kan Koncernen bli föremål för eventuella retroaktiva justeringar som kan ha en negativ påverkan på Railcares tidigare uppskattade beskattning. Detta kan ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat. Det är inte möjligt att förutse om Railcare kommer att bli föremål för några nya eller förändrade skatteregler, eller om Railcares uppfattning och tolkning av sådana nya eller förändrade regler i sådana fall kommer att vara korrekt. Eventuella misslyckanden i efterlevnaden kan, bland annat, komma att leda till betalning av extra skatter och/eller avgifter vilket kan komma att ha en negativ inverkan på Bolagets verksamhet, finansiella ställning och resultat.

AKTIERELATERADE RISKER

Oförutsägbart framtida aktiekurs

En investering i Bolagets aktier kan både stiga och sjunka i värde och det finns en risk att investerare inte får tillbaka hela eller ens delar av investerat kapital. En investering i Bolaget bör därför föregås av en noggrann analys av Bolaget, dess konkurrenter och omvärld samt allmän information om branschen.

Det är osäkert huruvida det kommer utvecklas en aktiv handel i Bolagets aktier. Kursen på Bolagets aktier kan bland annat påverkas av Bolagets utveckling, resultat och framtidsutsikter, analytikernas och investerarens förväntningar samt uppfattningar på aktiemarknaden. Aktiekursen kan vidare påverkas av ett antal externa faktorer såsom allmänna ekonomiska förhållanden, konjunktur, marknadsrörelser, politisk osäkerhet, branschfaktorer samt ytterligare faktorer som inte är relaterade till Bolagets verksamhetsutveckling. Aktiemarknaden i allmänhet, och marknaden för mindre bolag i synnerhet, kan vara föremål för betydande kurs- och volymsvängningar som många gånger kan sakna samband med, eller vara oproportionerliga i förhållande till, Bolagets utveckling, faktiskt redovisade resultat och framtidsutsikter. Därutöver kan Bolagets utveckling, resultat och fram-

tidsutsikter, från tid till annan, komma att vara lägre än förväntningarna från analytiker och investerare samt uppfattningar på aktiemarknaden. Dessa och andra faktorer kan orsaka fluktuationer i marknadspriset och efterfrågan på Bolagets aktier, vilket kan begränsa eller hindra investerare från att snabbt sälja sina aktier och på annat sätt ha negativ påverkan på likviditeten i Bolagets aktier.

Framtida försäljningar av större aktieposter eller emissioner

Framtida försäljning av stora mängder av Bolagets aktier, särskilt då Bolagets styrelseledamöter, ledande befattningshavare eller större aktieägare säljer, liksom en allmän marknadsförväntan om att försäljningar kan komma att genomföras, kan ha en negativ inverkan på aktiekursen.

I syfte att exempelvis anskaffa kapital eller möjliggöra företagsförvärv kan Bolaget komma att emittera ytterligare aktier eller aktierelaterade instrument efter beslut av bolagsstämman eller styrelsen med stöd av bemyndigande från bolagsstämman. Emissioner kan minska det proportionella ägandet och röstandel samt vinst per aktie för aktieägarna i Bolaget. Vidare kan eventuella emissioner få en negativ inverkan på marknadspriset på Bolagets aktier.

Bolaget har emitterat konvertibler med nominellt belopp om totalt 10 MSEK som ger inneharen rätt att till och med den 31 december 2020 utbyta hela eller delar av sin fordran mot nya aktier i Bolaget till en konverteringskurs om 4,50 SEK per aktie. Om hela konvertibeln skulle utnyttjas för konvertering skulle detta medföra en aktiekapitalökning om 911 111,02 SEK genom emission av 2 222 222 nya aktier (under förutsättning att justering av konverteringskurs inte genomförs enligt tillämpliga omräkningsvillkor). I den mån konvertibeln utnyttjas för konvertering och värdet per aktie vid sådan tidpunkt överstiger 4,50 SEK, skulle konverteringen därtill kunna ha en negativ inverkan på såväl vinst per aktie som marknadspriset på Bolagets aktier.

Aktieägare i länder utanför Sverige kan vara utsatta för begränsningar som förhindrar dem att delta i emissioner och/eller begränsar och försvårar deras deltagande på andra sätt exempelvis genom krav på ytterligare registreringsåtgärder än de som Bolaget av rimlighetsskäl kan vidta i samband med ett erbjudande. Sådana eventuella begränsningar kan innebära att deras aktieäggande späds ut eller minskar i värde.

Aktieägare med betydande inflytande

Bolaget har ett fåtal större aktieägare. Dessa har genom sina respektive innehav i Bolaget möjlighet att utöva väsentligt inflytande i frågor som är föremål för omröstning på bolagsstämman, såsom exempelvis emission av ytterligare aktier eller aktierelaterade instrument som kan medföra utspädning för aktieägarna, eller betalning av eventuella framtida utdelningar. Dessa aktieägare kan även utöva inflytande över Bolagets styrelse, ledande befattningshavare och

verksamhet. Större aktieägare kan därtill ha möjlighet att förhindra eller försvåra att Bolaget förvärvas genom ett offentligt uppköpserbjudande om sådant erbjudande är förenat med sedvanligt villkor av 90 procents acceptans. Vidare kan de större aktieägarnas intressen helt eller delvis skilja sig från övriga aktieägares intressen.

Framtida utdelning

Bolagsstämman fattar beslut om eventuell utdelning och ska som huvudregel inte besluta om utdelning över-skridande den av styrelsen föreslagna. Enligt aktiebolags-lagen får utdelning endast ske med ett sådant belopp att det fortfarande finns fritt eget kapital, dvs. efter utdelningen måste det finnas full täckning för Bolagets bundna egna kapital. Vidare får utdelning endast lämnas om den framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Eventuella framtida utdelningar och storleken på sådana utdelningar är beroende av ett flertal faktorer, såsom Bolagets framtida resultat, finansiella ställning, kassa-flöden, rörelsekapitalbehov och investeringsbehov. Villkoren i befintliga och framtida kreditavtal kan också försvåra eller förhindra att utdelning sker.

Det finns en risk att Bolagets aktieägare inte kommer att besluta om utdelning i framtiden eller att Bolaget inte kommer att ha tillräckligt med utdelningsbara medel. Dessutom är Bolagets möjlighet att göra vinstutdelningar, i egen-skap av aktiebolag vars huvudsakliga tillgångar består av aktier i underliggande dotterbolag, även beroende av att betalningar och utdelningar från dotterbolag görs, då detta utgör Bolagets kassaflöde. För det fall utdelning inte beslutas kommer eventuell avkastning för aktieägarna vara avhängig en positiv utveckling av aktiekursen.

Skillnader i valutakurser kan väsentligt och negativt påverka värdet av aktieinnehav eller utdelningar

Aktiekursen kommer endast att anges i SEK, och eventuella utdelningar kommer att utbetalas i SEK. Därmed kan aktie-ägare bosatta utanför Sverige drabbas av väsentliga negativa effekter på värdet av sitt aktieinnehav och sina utdelningar vid omräkning till andra valutor, om den svenska kronan minskar i värde i förhållande till relevant valuta.

Avnotering

För de fall Bolaget inte framgent lever upp till de krav som gäller för bolag upptagna till handel på Nasdaq Stockholm kan aktien komma att avnoteras. En avnotering skulle försvåra för aktieägare att avyttra sina aktier i Bolaget.

Bakgrund och motiv

Railcare arbetar med järnvägsunderhåll. Med nya och specialanpassade metoder för olika typer av underhållsåtgärder på det svenska järnvägsnätet har Railcare, med rötter från 1992, utvecklats till ett internationellt företag med verksamhet främst förlagd i Skandinavien och i Storbritannien. Railcare hade per den 31 december 2017 120 medarbetare och Bolagets omsättning för helåret 2017 uppgick till 292,6 MSEK. Omsättningen under 2016 uppgick till 353,1 MSEK.

Bolagets aktie har sedan oktober 2007 handlats på AktieTorget. Railcares styrelse och ledning anser att ett listbyte från AktieTorget till Nasdaq Stockholm är ett viktigt steg i Bolagets utveckling. Detta då upptagande till handel på Nasdaq Stockholm förväntas skapa förutsättningar för en förbättrad likviditet i aktien och förbättra Railcares tillgång till svenska och internationella investerare, vilket Bolaget bedömer kommer att stödja Bolagets fortsatta tillväxt och utveckling. Styrelsen och ledningen anser också att upptagande till handel av Railcares aktier på Nasdaq Stockholm innebär en kvalitetsstämpel för Bolaget, vilket kan komma att skapa framtida mervärde för Bolagets aktieägare och medföra en positiv inverkan på relationerna med kunder, leverantörer och partners. Railcares styrelse har därmed ansökt om och mottagit godkännande för upptagande till handel på Nasdaq Stockholm. Första dagen för handel är planerad till 3 april 2018.

Styrelsen för Bolaget är ansvarig för innehållet i detta Prospekt. Styrelsen för Bolaget försäkrar härmed att styrelsen har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i Prospektet, såvitt styrelsen vet, överensstämmer med faktiska förhållanden och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.

Skelleftehamn 25 mars 2018

Railcare Group AB (publ)
Styrelsen

VD har ordet

Med många små steg kommer vi att ta oss långt. 2017 firade vi 25 år av utveckling, innovationer och arbetsglädje sedan Railcare bildades år 1992. Mycket har hänt på denna resa, men man kan kort säga att vi har gått från en maskin till en koncern.

Strategiskt är detta steg, att byta efter 10 år på AktieTorgets lista till Nasdaq Stockholm, inte ett "litet" steg. Det är en del i det företagsbyggande som pågått en längre tid. Att aktien noteras på Nasdaq Stockholm kommer skapa en kvalitetsplattform för fortsatt företagsbyggande, tillväxt och lönsamhet. Vi blir också första järnvägsbolaget på Nasdaq Stockholm i denna spännande framtidsbransch där fokus ligger på att utveckla infrastruktur, ett hållbart samhälle och en god miljö.

Vi har byggt upp koncernen med operatörer, ledare, säljare, kontor och satsningen på export av maskiner, produkter och innovationer. Allt detta samtidigt som vi har haft bra tillväxt och lönsamhet. Nu är vi redo för att ta Railcare till nya nivåer!

Vi går en spännande tid tillmötes där framförallt våra två hemmamarknader i Skandinavien och Storbritannien aviserar stora satsningar på järnvägsunderhåll. Bara i Sverige så aviseras det om ökade ramar för underhåll på järnvägen under perioden år 2018 till 2029. Just nu planeras det även i Storbritannien för kommande underhållsperiod som börjar år 2019. Det finns ett stort järnvägsnät i världen och vi har unika produkter för en bransch med stort underhållsbehov där vi har en spännande framtid för exportavdelningen, både när det gäller maskinexporter eller att etablera oss på nya marknader.

Vi jobbar säkert – eller inte alls, är ett viktigt ledord för oss på Railcare. Järnvägen är en riskfylld arbetsplats och vi värnar om vår personal. Personalen är också vår främsta resurs, ingen maskin är bättre än den som kör den.

Innovation och Design är Railcares avdelning för innovationer och utveckling av nya maskiner och produkter som vi vill lyfta fram tydligare eftersom allt startar där, en idé blir till, testas, konstrueras och blir verklighet. Ett tydligt exempel på innovationer är alla snöröjningsmaskiner som togs fram för några år sedan då utvecklingen inte hade kommit så långt på järnvägen. Bland annat designades den stora snösmältningsmaskinen för större bangårdar där enkelheten i innovationen blir framgångsrik, i detta fall att smälta snö. Detta har gjort att vi nu är störst med snöröjningsmaskiner på järnvägen i Sverige.

Med innovativa lösningar och vår personal som främsta resurs bygger vi framtidens Railcare.

Daniel Öholm

Verkställande direktör, Railcare Group AB (publ)



Marknadsöversikt

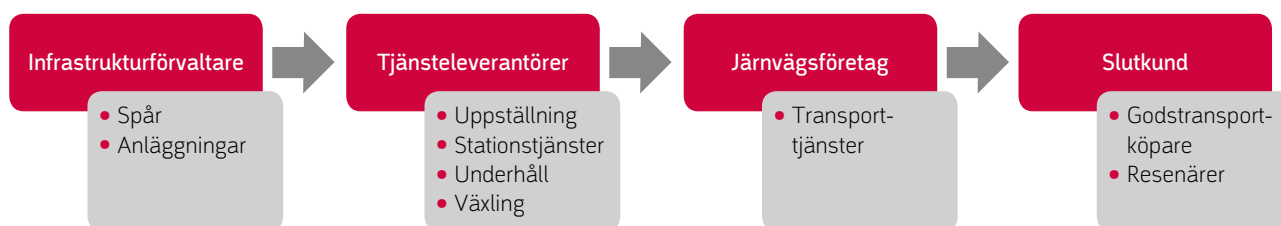
Nedan följer en beskrivning över den marknad inom vilken Railcare är verksam. Railcare har använt sig av både externa och interna källor för att göra en samlad bedömning av Bolagets marknadsposition och marknadens utveckling. Bolaget känner inte till någon enskild tillgänglig marknadsstatistik som ger en fullständig och relevant bild av Railcares marknad. Därav kan det vara svårt att beräkna marknadsandelar på ett tillförlitligt sätt. Prognoser och framåtriktade uttalanden i detta avsnitt utgör ingen garanti för framtida resultat och faktiska händelser och omständigheterna kan komma att skilja sig väsentligt från nuvarande förväntningar. Ett antal faktorer skulle kunna orsaka eller bidra till sådana skillnader. Bolaget uppmärksammar läsare på att framåtriktade uttalanden inte utgör garantier för framtida resultat, att uttalandena baseras på ett antal antaganden och att Railcares faktiska verksamhet, resultat, finansiella ställning och utvecklingen av den bransch i vilken Railcare verkar väsentligen kan avvika från (och vara sämre än) det som gjorts gällande i eller antytts av de framåtriktade uttalandena som återfinns i Prospektet. Läsare uppmanas att inte utan vidare förlita sig på sådana framåtriktade uttalanden, vilka endast avser förhållanden per datumet för Prospektet. För en mer utförlig redogörelse av de faktorer som kan påverka Railcares framtida resultat och den bransch i vilken Railcare verkar uppmanas potentiella investerare att läsa hela Prospektet, inklusive avsnitten "Riskfaktorer", "Marknadsöversikt", "Verksamhetsbeskrivning" och "Operationell och finansiell översikt". De källor som Bolaget hänvisar till via fotnot nedan finns tillgängliga för granskning hos Bolaget. Railcares externa källor är framförallt fakta från oberoende undersökningsinstitut och övrig tillgänglig branschstatistik. Bolaget anser att dessa marknadspublikationer, undersökningar och prognoser är tillförlitliga, korrekt återgivna och såvitt Bolaget kan känna till och försäkra genom jämförelse med annan information som offentliggjorts av berörd tredje man har inga uppgifter utelämnats på ett sätt som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande. Utöver vad som anges nedan och i avsnitten "Riskfaktorer" och "Verksamhetsbeskrivning" känner Bolaget vid tidpunkten för detta Prospekt inte till några tendenser som kan förväntas ha en väsentlig inverkan på Bolagets affärsutsikter.

DEN GLOBALA JÄRNVÄGSMARKNADEN

Marknaden för järnväg omfattar en rad olika aktörer som bidrar till att järnvägstransporten kan bedrivas. Järnvägsinfrastrukturen förvaltas av särskilda infrastrukturförvaltare, vilka i sin tur använder järnvägsnära tjänster för att upprätthålla järnvägsspårens kvalitet. Via järnvägsinfrastrukturen bedriver sedan järnvägsföretagen transporttjänster till slutkunderna, det vill säga godstransportköparna och resenärerna.¹⁾

För att upprätthålla en välfungerande järnväg måste en rad olika delar samverka, såsom signaler, växlar, elkraft, ställverk, och kontaktledningar.²⁾ Till följd av bland annat demografisk utveckling och klimatförändringar står den globala järnvägssektorn inför utmaningar såsom säkerhet, punktlighet, tillgänglighet och kapacitet.³⁾ För att skapa förutsättningar för en välfungerande drift av effektiv och kvalitativ järnvägstransport är det således viktigt för branschen att diverse tjänsteleverantörer finns till förfogande.

De järnvägsnära tjänsterna och järnvägstransporter



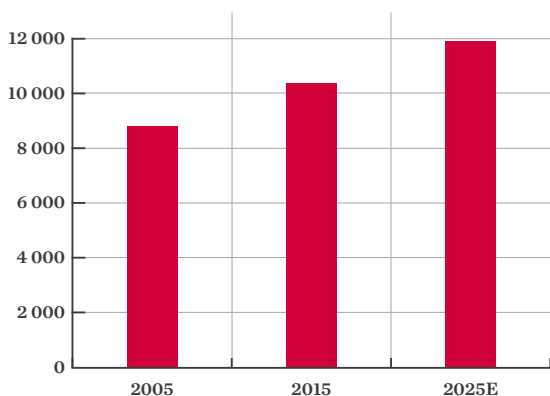
1) Marknaden för underhåll av järnvägsfordon, Transportstyrelsen, 2017.

2) Underhåll av järnvägssystemet, Trafikverket, 2014.

3) A Global Vision for Railway Development, International Railway Research Board, 2015.

Global utveckling av järnvägstransport

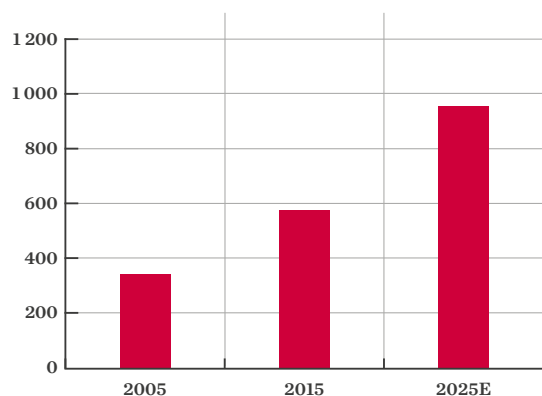
Godstrafik (miljarder tonkilometer)



Persontrafik (miljarder personkilometer)



Persontrafik i stadsmiljö (miljarder personkilometer)



Källa: modifierade diagram från SCI Verkehr motsvarande presentation av den globala järnvägstransportens segment

JÄRNVÄGSMARKNADENS SEGMENT

Marknaden för järnvägstransport har under de senaste åren varit under tillväxt, vilket är något som väntas fortlöpa.

Trafiken som bedrivs på järnvägsspåren delas vanligtvis in i gods- respektive persontransport, där godstransport innebär alla transporter på järnvägsnätet, både inrikestransporter och den del av utrikestransporter som trafikerar spåret, medan persontrafik innebär alla resor på järnväg, spårväg och tunnelbana.¹⁾ På sikt väntas persontrafiken vara den del av järnvägstransporten som främst driver tillväxten.²⁾

Diagrammen till vänster visar att persontransporten på järnväg ökade med 4,3 procent mellan åren 2005 och 2015, medan persontransport i stadsmiljö, såsom tunnelbanor och spårvagnar, ökade med 5,4 procent. Fram till år 2025 väntas persontransporten på järnväg öka med ytterligare 3,2 procent och persontransporten i stadsmiljö med 5,2 procent under samma period. Godstransporten har globalt haft en något lägre tillväxt jämfört med persontransporten och prognoser visar dessutom en något ytterligare avtagande tillväxt. Mellan åren 2005 och 2015 ökade godstransporten med omkring 1,6 procent och tillväxten fram till år 2025 väntas uppgå till 1,4 procent.³⁾

Nedan följer en genomgång av järnvägstransportens två huvudsegment och hur dessa transporttyper är strukturerade globalt sett till infrastrukturförvaltare, spårkilometer och investeringar i underhåll.

Persontrafik

Asien är den region som står för den största andelen persontransporter i världen. Av 3 753 miljarder personkilometer⁴⁾ står Asien för 79,0 procent och prognoser visar att regionen år 2025 kommer att stå för hela 82,0 procent, främst på grund av förbättrings- och utökningsarbeten i Kina och Indien. Prognoser visar dessutom hög tillväxttakt i regioner som Afrika, Mellanöstern och Centralamerika.⁵⁾

Sett till andel persontransport står Västeuropa för 11,0 procent, vilket gör regionen till den näst största i världen.⁶⁾ Vid mätning år 2014 uppgick Europas järnvägsnätverk till omkring 220 000 kilometer. Gällande utnyttjandegrad stod Nederländerna för den högsta graden, följt av Storbritannien, Luxemburg, Danmark, Österrike, Belgien och Tyskland, som samtliga hade cirka 60,0 procent högre utnyttjandegrad jämfört med EU:s genomsnitt.⁷⁾

För att upprätthålla säkerhet, funktionalitet och tillförlitlighet är underhåll av det befintliga nätverket en ständig utmaning för många infrastrukturförvaltare. Mellan åren 2011 och 2014 ökade kostnaderna för infrastruktur med cirka 27,0 procent, varav investeringar i förnyelse och förbättring ökade medan underhållskostnaderna fluktuerade under

1) Transportarbete, Trafikanalys, 2016.

2) Rail Transport Markets – Global Market Trends 2016–2025, SCI Verkehr, 2017.

3) Rail Transport Markets – Global Market Trends 2016–2025, SCI Verkehr, 2017.

4) Personkilometer är måttet på persontransportarbetet, det vill säga det sammanlagda antalet kilometer personerna i ett fordon transporteras.

5) Rail Transport Markets – Global Market Trends 2016–2025, SCI Verkehr, 2017.

6) Rail Transport Markets – Global Market Trends 2016–2025, SCI Verkehr, 2017.

7) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

åren. Storbritannien och Frankrike stod för de högsta infrastrukturkostnaderna som ett resultat av tidigare otillräckliga investeringar och förbättringsprojekt.¹⁾

Persontrafik bedrivs även i andra former på spåren. Vad gäller tunnelbanetrafiken finns idag omkring 11 000 kilometer tunnelbanespår varav längden på en tunnelbanelinje i genomsnitt är omkring 20 kilometer. Asien är även inom tunnelbanetrafiken ledande i världen med städer som Shanghai och Beijing i toppen. Därefter kommer London, New York, Moskva, Madrid och Paris sett till tunnelbanelängd.²⁾

Godstrafik

De mest förmånliga strukturella förutsättningarna för godstrafiken är områden där det råder långa distanser med få uppehåll. Nordamerika och Asien har goda sådana förutsättningar. För att förbättra järnvägens marknadsandel på den europeiska transportmarknaden har EU implementerat så kallade godskorridorer i syfte att underlätta för gränsöverskridande transporter på järnväg. En godskorridor har även implementerats mellan Europa och Kina för att effektivisera transporten av godstrafik. Denna korridor har från ett affärsperspektiv goda förutsättningar då godstrafik på järnväg är betydligt mer tidseffektivt än via fartyg och kostnadseffektivare än flygtransport. EU:s avreglering av godstrafik har på den svenska marknaden bidragit till ökade intäkter och bättre ekonomiska förutsättningar för godstrafik.³⁾ Förutsättningar för att godstrafik på järnväg ska bli ett mer attraktivt val än andra transportalternativ är tillgänglighet och punktlighet. En viktig faktor som påverkar dessa förutsättningar är kvaliteten på infrastrukturen. I egenskap av tjänsteleverantör av järnvägsnära tjänster är Railcare aktiv på den europeiska järnvägsmarknaden, mer specifikt på den nordiska och den brittiska marknaden. Nedan följer dessa marknaders struktur och förutsättningar för underhållstjänster.⁴⁾

DEN SVENSKA JÄRNVÄGSMARKNADEN

Det svenska järnvägsnätet omfattar cirka 16 500 kilometer spår förvalt av omkring 400 infrastrukturförvaltare. Trafikverket är den överlägset största förvaltaren, med ansvar för omkring 14 000 kilometer spår.⁵⁾ De övriga delarna förvaltas av företag, kommuner eller föreningar. Vidare beräknas omkring 11 000 växlar och 29 000 signaler finnas på det svenska spårområdet.⁶⁾

I Trafikverkets förvaltning innefattas underhåll, om- och tillbyggnad av järnvägen samt kapacitetstilldelning och trafikledning. Trafikverkets huvudområden för järnvägsunderhåll är basunderhåll och reinvesteringar. Basunderhåll omfattar förebyggande och avhjälpande underhåll på alla tekniska system och där ingår även vinterunderhåll såsom snöröjning. Reinvesteringar innefattar bland annat byte eller upprustning av spår. Drygt 6 miljarder SEK går till underhåll varje år och mellan åren 2016 till 2018 avser Trafikverket att satsa 1 000 MSEK extra årligen till järnvägsunderhåll.^{7), 8)} Trafikverket uppger främst satsa på förebyggande underhåll, vilket innebär att åtgärder vidtas innan brister uppstår på områden där risken för akuta fel finns. Prioriterade områden är där trafiken är som tätast, det vill säga på större stråk och i storstadsområden, då störningar i dessa områden ofta får stora konsekvenser i övriga delar av landet. Cirka 75,0 procent av underhållet är i dag förebyggande, resterande 25,0 procent är avhjälpande.⁹⁾

I KTH-studien *Persontrafik och godstransporter 2010–2030 och kapacitetsanalys för järnväg* har järnvägens totala kapacitetsbehov prognosticerats och väntas öka kraftigt fram till år 2030, dels till följd av ökad efterfrågan dels tack vare ökat utbud. Uppdelat på godstransport respektive persontrafik väntas transportarbetet fram till år 2030 öka med 30,0 respektive 70,0 procent.

Efterfrågan på
godstransporter
beräknas öka med
30 %
fram till år 2030

Efterfrågan på
persontrafik
beräknas öka med
70 %
fram till år 2030

Källa: Wajzman och Nelldal, KTH, 2012

1) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

2) Statistics, UITP, 2014.

3) A Global Vision for Railway Development, International Railway Research Board, 2015.

4) Definieras i järnvägslagen som "spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande".

5) Järnväg, Trafikverket, 2015.

6) Underhåll av järnvägssystemet, Trafikverket, 2014.

7) Underhåll av järnvägssystemet, Trafikverket, 2014.

8) Underhållsplan, väg och järnväg 2016–2018, Trafikverket, 2017.

9) Underhåll av järnvägssystemet, Trafikverket, 2014.

DEN ÖVRIGA NORDISKA JÄRNVÄGSMARKNADEN

Inom de övriga nordiska länderna står det finska järnvägsnätet för högst förvaltd andel järnvägsnät. Det finska järnvägsnätet omfattar cirka 5 950 kilometer spår som förvaltas av Finnish Transport Agency ("FTA"). Omkring 2 miljarder SEK allokeras årligen för att underhålla detta järnvägsnät.¹⁾ Enligt *Helsinki City Plan* planerar FTA att under tidsperioden 2021 till 2035 ytterligare expandera och förbättra det finska järnvägsnätet.²⁾ Det norska järnvägsnätet omfattar cirka 4 100 kilometer spår och förvaltas av Bane Nor. Under 2015 investerades cirka 2,5 miljarder SEK i modernisering och underhåll av det norska järnvägsnätet.³⁾ I Sverige såväl som Norge och Finland finns statligt stöd till kollektivtrafik och transporter.⁴⁾ Danmarks stöd är svårare att särskilja vad som är regionalpolitiskt motiverat i det samlade statliga stödet till trafik. I Danmarks redovisning är det heller inte möjligt att skilja mellan anslag till drift av trafik respektive anslag till infrastrukturhållning. Trots avsaknad av väldefinierat statligt stöd kommer Danmark över en 10-årsperiod att spendera cirka 33 miljarder SEK på nyinvesteringar i infrastruktur, till följd av politisk överenskommelse.⁵⁾ Det danska järnvägsnätet omfattar cirka 2 600 kilometer spår varav Banedanmark Rail Net Denmark förvaltar cirka 80 procent.⁶⁾

DEN BRITTISKA JÄRNVÄGSMARKNADEN

Storbritannien står inför stora underhållsutmaningar av dess järnvägar. Regionen står för cirka 2 procent av den totala persontransporten på järnväg och tillsammans med Frankrike och Tyskland är Storbritannien en av de största länderna i Europa sett till andelen persontransport på järnväg. Storbritanniens järnvägsnät omfattas av cirka 15 800 kilometer spår och vad gäller tunnelbanesystemets spår finns det i London drygt 400 kilometer. Vidare uppskattas trafiken via tunnelbanor och spårvagnar växa med omkring 9 procent årligen.⁷⁾ Marknaden består av infrastrukturförvaltare som Network Rail och High Speed 1, en rad tågoperatörer för passagerar- och godstransport, leasingbolag av rullande järnvägsfordon (eng: rolling stock) och Northern Ireland Railways. Network Rail förvaltar majoriteten av den brittiska järnvägsinfrastrukturen.⁸⁾ Network Rails prioriterade investerings- och underhållsområden bestäms av femåriga kontrollperioder. Kontrollperiod fem ("CP5") är nu aktuell och sträcker sig mellan åren 2014 till 2019 och innefattar stora satsningar på järnvägsunderhåll, vilka kommer att fortlöpa under nästkommande kontrollperiod mellan 2019 och 2024.⁹⁾

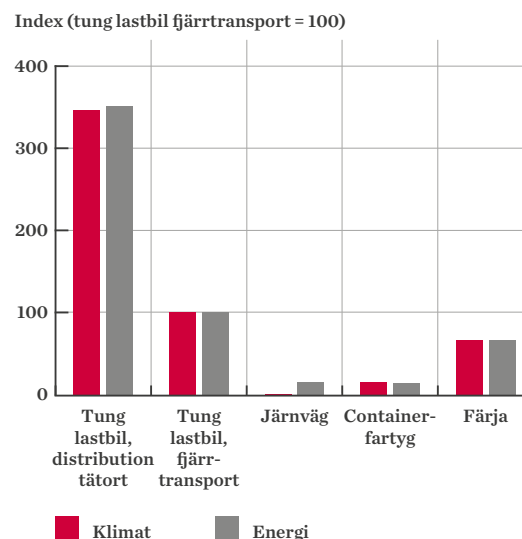
Storbritannien har från ett investeringsperspektiv ingått ett omfattande infrastrukturprojekt där järnväg är ett av projektets huvudområden. Där ingår bland annat två förbättringsarbeten på omkring 606 miljarder SEK respektive 292 miljarder SEK för pågående projekt.¹⁰⁾ Enligt prognoser från 2010 beräknas både person- och godstrafiken dubblas fram till år 2030, främst på grund av rådande förbättringsprojekt.¹¹⁾

MARKNADSTRENDER

Miljöpåverkan och miljödirektiv

I genomförd studie visar Trafikverket (2017) att järnvägens utsläppsnivåer är klart lägre än för övriga transportalternativ. Diagrammet nedan visar klimatpåverkan från olika motordrivna färdmedel. Alla siffror är normerade mot energianvändningen och klimatpåverkan för personbil i tätort, vilket är det mest använda färdmedlet i Sverige.¹²⁾

Utsläppsnivåer fördelat på transportalternativ



Källa: Trafikverket, 2017

Trots järnvägstransporternas låga klimatpåverkan visar de åtgärder som vidtagits för att främja godstransporter på järnväg inte tillräckliga resultat då godstrafiken på järnväg under de senare åren har avtagit för att ersättas med godstransporter på väg. Således finns en politisk vilja om att öka godstransporterna på järnväg för att minska klimatbelastningen som följer av vägtransporterna.¹³⁾ Det transport-

1) Railway Network, Finnish Transport Agency, 2016.

2) Helsinki City Plan, City of Helsinki, 2012.

3) The beginning of a new era, Bane Nor, 2016.

4) Transportpolitiskt stöd till perifera regioner i Sveriges grannländer, Trafikanalys, 2015.

5) Transportpolitiskt stöd till perifera regioner i Sveriges grannländer, Trafikanalys, 2015.

6) Railway Network, Statistics Denmark, 2017.

7) The UK Rail Sector, UK Trade and Investment, 2014.

8) UK rail industry financial information, Office of Rail and Road, 2017.

9) Network Rail's CP5 Delivery Plan, Network Rail, 2016.

10) Which countries are the most attractive for infrastructure investment, Arcadis, 2016.

11) The UK Rail Sector, UK Trade and Investment, 2014.

12) Jämför trafikslag, Trafikverket, 2017.

13) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.

politiska målet är att transportsektorn ska bidra till miljö kvalitetsmålen och minskad ohälsa genom att öka energieffektiviteten i transportsystemet samtidigt som användningen av fossila bränslen minskas.¹⁾ För att öka godstransporter på järnväg är det i dagsläget nödvändigt för transportörerna att anpassa affärsmodellerna efter kundernas behov för att upprätthålla lönsamhet inom de rådande kapacitetsramarna.²⁾ Ökad miljömedvetenhet från konsumenterna vid sina val av transporter, lagstiftning och subventioner från staten samt anpassning av transportmetoder bedöms av Railcare utgöra en viktig drivkraft för den framtida tillväxten av järnvägsmarknaden.

Internationell lagstiftning

EU har utarbetat fyra järnvägspaket med syftet att reformera Europas järnvägar och öka konkurrenskraften genom en gradvis liberalisering av sektorn genom direktivet Single European Railway Area ("SERA"). Det första järnvägspaketet antogs år 2001 av EU och handlade om ökad liberalisering av godstrafiken. År 2004 antogs det andra järnvägspaketet med syftet att vidarearbeta marknadsöppningen av godstrafiken. Det tredje järnvägspaketet antogs år 2007 där även marknaden för persontrafik är med i planen. År 2016 antogs det fjärde järnvägspaketet innehållandes majoriteten av EU:s regleringar och direktiv gällande järnväg. Syftet med det fjärde paketet var att begränsa tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna i arbetet för ett gemensamt järnvägsområde.³⁾ SERA höjer kraven på kvalitet och effektivitet i järnvägsbranschen, något som bedöms gynna tjänsteleverantörerna då efterfrågan av deras produkter ökar.⁴⁾

Ökad efterfrågan på järnvägstransporter

Som tidigare nämnts väntas den globala utvecklingen av järnvägstransport, sett till dess två huvudsegment gods- och persontransport, öka de kommande åren. Från ett europeiskt perspektiv råder samma förväntan då prognoser visar ökad efterfrågan på järnvägstransporter i EU:s medlemsländer.⁵⁾ Planeringen för det svenska transportsystemet har sin utgångspunkt i prognoser om fortsatt ökning av världens transporter, bedöms anledningarna bakom denna tillväxt vara en effekt av befolkningsutveckling, ekonomisk tillväxt och ökad världshandel. Prognoser för den svenska trafikutvecklingen visar på stora ökningarna för samtliga trafikslag och persontransport på järnväg förväntas öka med cirka 30,0 procent år 2030 jämfört med 2010, medan godstransport förväntas öka med drygt 70 procent under samma period.⁶⁾ Dessa nya mönster, innefattande pendling, handel

och bebyggelse, gör att näringslivet har ett stort behov av väl fungerande transporter. Då redan befolkningstäta områden anses ha höga påfrestningar på trafiksystemen är Railcares bedömning att den ökande belastningen på järnvägsnätet kommer att kräva större och mer omfattande underhållsinsatser. En ökad trafiktäthet kommer enligt Bolaget även att medföra större effektivitetskrav på de aktörer som utför underhållsinsatserna i syfte att minimera stilleståndstiden i tågtrafiken. Railcare bedömer att Bolagets maskiner och metoder är väl anpassade för att möta de ökade effektivitetskraven vilket enligt Bolaget förväntas resultera i en ökad efterfrågan på Railcares tjänster.

Ökade återinvesteringar

EU har genom rådande finansieringsram mellan åren 2014 och 2020 avsatt 33 miljarder EUR för att medfinansiera järnvägsinvesteringar.⁷⁾ Detta då EU under de senaste åren arbetat för att höja konkurrensen och öppnandet av marknader utifrån uppfattningen om att detta gör branschen mer effektiv och lyhörd för konsumenternas krav.⁸⁾ Från ett svenskt perspektiv planeras de finansiella ramarna i rådande underhållsplan mellan år 2014–2025 att bli större, i synnerhet år 2019 och 2020. Diagrammet nedan visar anslagen till järnvägsunderhåll under år 2017 och 2018 ingen ökning, medan år 2019 och 2020 ger utrymme för fler reinvesteringar.⁹⁾

Finansiella ramar för järnvägsunderhåll



Källa: Trafikverket, 2017

1) Verksamhetsplanering, Trafikverket, 2017.

2) Verksamhetsplanering, Trafikverket, 2017.

3) Fjärde järnvägspaketet, Transportstyrelsen, 2017.

4) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

5) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

6) Trafikverkets verksamhetsplan 2015–2017, Trafikverket, 2014.

7) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

8) Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden, Europeiska kommissionen, 2016.

9) Underhållsplan 2017–2020, Trafikverket, 2017.

Basunderhållet har till uppgift att hålla vägar och järnvägar framkomliga och säkra ur ett kortsiktigt perspektiv. Trafikverkets mål är att kostnader för basunderhållet ska stanna kring fem miljarder SEK årligen, vilket skapar utrymme för fler reinvesteringar. Det innebär att funktionsnedsättningar och risker för nedsättningar kommer att minska i takt med att det eftersläpande underhållet på järnväg kommer att bromsas upp. Reinvesteringarna på Sveriges järnvägar är fördelade på en rad olika områden som byggnadsverk, signaler, banor, elkraft och fastigheter. Av dessa underhållsområden utgör reinvesteringar på banor en klar majoritet, varvid Railcare bedömer vara en av drivkrafterna bakom ökad efterfrågan på tjänsteleverantörer inom järnvägsunderhåll.¹⁾

I augusti 2017 presenterades ett förslag för den nya underhållsplanen mellan åren 2018 till 2029. Den nya underhållsplanen utgår från att de sedan tidigare planerade investeringarna ska prioriteras, vilket innebär att vissa medel redan är uppbundna till dessa. I den nya underhållsplanen föreslås en avsättning om 125 miljarder SEK till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. Avsättningen för järnvägsarbeten står för cirka 20 procent av den nya planeringsramen och också innehåller avsättningar för utveckling av transportsystemet och drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar samt medfinansiering till enskilda vägar.²⁾

Krav på punktlighet

Lagen om resenärers rättigheter i kollektivtrafiken har lett till att kollektivtrafikens kostnader under ett antal år har ökat. Branschen är överens om att dessa kostnadsökningar behöver bromsas för att kunna bibehålla trafikutbudet och undvika prishöjningar. Ur ett resursallokeringsperspektiv kan det anses vara ineffektivt att lägga pengar på administration av reseersättningar. Det har visat sig att resenärer hellre sannolikt ser att resurser satsas på att göra trafiken mer tillförlitlig än att de kan ersättas för sin resa vid störningar i trafiken.³⁾ Punktlighet inom tågtrafiken är viktigt för att upprätthålla förtroendet och det uttalade branschgemensamma målet är att 95 procent av tågen ska vara i tid till år 2020. Detta mål inrättades efter den förtroendekris som startade efter de kalla vintrarna år 2010 och 2011 och sett till punktligheten har denna blivit bättre sedan initiativet inrättades.⁴⁾ För att se till att målen nås pressas infrastrukturförvaltare och järnvägsbolag att öka kvaliteten och stärka förutsättningarna att höja punktligheten, vilket av Railcare bedöms vara ytterligare en drivkraft för leverantörerna av järnvägsnära tjänster.

RAILCARES MARKNADS- OCH KONKURRENSSITUATION

Railcares marknads- och konkurrenssituation är utifrån Bolagets egen bedömning och är indelad enligt de fyra segmenten nedan:

Entreprenad Sverige

Inom segment *Entreprenad Sverige* utför Railcare underhållsentreprenader med maskiner och personal på järnväg. Railcares bedömning är att det finns konkurrens inom grävningmetoder med traditionella grävmaskiner eller handschakt, men att konkurrensen är betydligt mindre inom den nischinriktning, att gräva med vakuumteknik, som Bolaget använder sig av. Bolaget bedömer att fördelarna med att använda vakuumteknik vid renovering på järnvägen är att det är lätt, effektivt och säkert att komma åt materialet ballast som ska bytas ut med vakuumsugmunstycket. I jämförelse med grävarbete som utförs med en grävmaskin anses denna metod vara mindre fördelaktig med tanke på eventuell problematik vid åtkomsten av materialet med grävskopan. Då Railcare har särskilda maskiner för återfyllnad av material anser Railcare sig erbjuda ett helt industrikoncept för ballastbyte.

Gällande metoden att renovera trummor med glasfiberfoder bedömer Bolaget att det inom vägbranschen finns omkring tre till fyra konkurrenter såsom NCC, Aarsleff, JTR Lining. Bolagets bedömning är dock att det inom järnvägen finns färre bolag med sådan järnvägskompetens, vilket Koncernen anser fördelaktigt för dess verksamhet. Ett exempel på det är konceptet med snöröjningsmaskinerna där Railcare bedömer sig ha den enda snösmältaren på järnväg.

Entreprenad Utland

Inom segment *Entreprenad Utland*, som delvis har samma nischinriktning som Entreprenad Sverige, bedömer Railcare att antalet konkurrerande bolag är få. De anpassade maskinerna för Storbritannien kan nyttjas i andra länder vilket gör att marknadspotentialen för dessa maskiner är stor.

1) Underhållsplan 2017–2020 Trafikverket, 2017.

2) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, Trafikverket, 2017.

3) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.

4) Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, 2017.



Transport Skandinavien

Inom segment *Transport Skandinavien* bedöms samtliga godstrafikutövare vara konkurrenter. Bolaget har dock valt att nischa in sig på att utföra specialtransporter av gods, en transportmetod som bedöms inte vara lika vanligt förekommande bland bolagen, vilket gör att konkurrenssituationen kan bedömas som god. Bolaget får dessutom en synergieffekt då entreprenadprojekt från Entreprenader Sverige och Entreprenader Utland genererar behovet av entreprenadtransporter. För Bolagets lok- och vagnverkstad består konkurrenterna av de stora statliga verkstäderna som finns i Sverige. Där har Railcare tagit riktningen att erbjuda hög flexibilitet och service, vilket anses vara en konkurrensfördel gentemot de större bolagen på marknaden. Vid service av lok till externa kunder kan behovet av att hyra lok uppstå, vilket Railcare också kan erbjuda. Några exempel på de konkurrenter som segment Transport Skandinavien har är Hector Rail, Green Cargo och Tågakeriet i Bergslagen.

Maskinförsäljning

Inom segment *Maskinförsäljning* arbetar bolaget idag på en liten del av den totala världsmarknaden. Bolaget bedömer att konkurrensen är begränsad då tekniken att gräva med vakuum vid underhåll på järnvägen har utvecklats till en specialistkompetens inom Railcare.



Verksamhetsbeskrivning

Samtlig information i verksamhetsbeskrivningen kommer från Bolaget. De delar där informationen inte har sitt ursprung i de reviderade finansiella rapporterna härrör information Bolagets interna redovisningssystem eller Bolagets egna bedömningar, vilket anges i tillhörande fotnot eller uttrycks vara Bolagets bedömning.

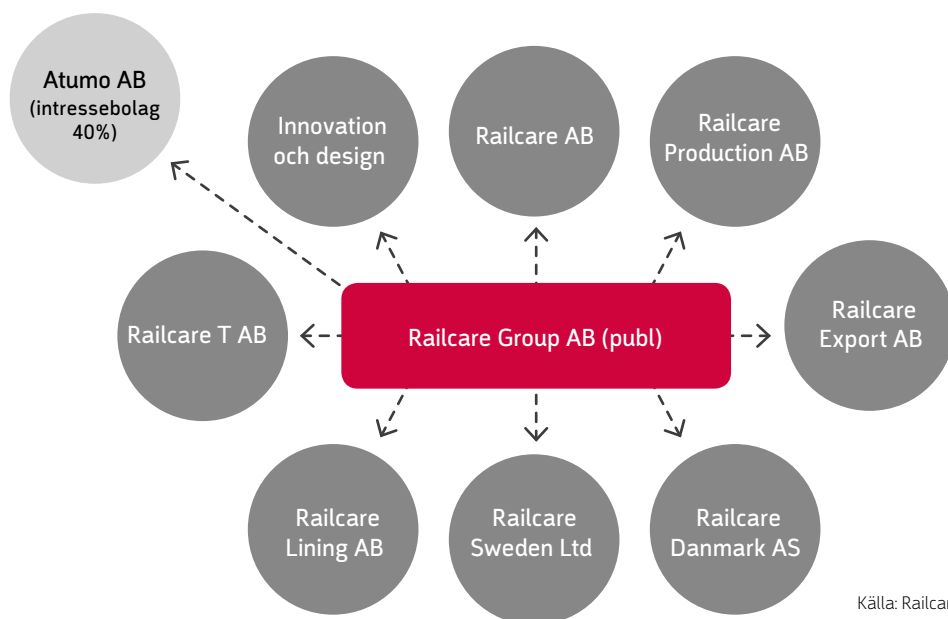
VERKSAMHETEN

Railcare Group AB (publ) är moderbolag i Railcare-koncernen som består av sju dotterbolag och ett intressebolag. Koncernen har fem kontor i Sverige, ett kontor i Storbritannien och bearbetar marknaden i Danmark. Railcare-koncernen erbjuder järnvägsbranschen innovativa systemlösningar inom vakuumenteknik, trumrenoveringar och specialtransporter. Bolaget har även tre verkstäder som erbjuder verkstadstjänster och löpande underhåll av lok och vagnar, större ombyggnationer och underhåll av egen maskinpark samt reservdelsförsäljning. Maskinförsäljning och export av maskiner utanför Europa är dessutom en viktig del i Railcares utbud. Inom Europa sker marknadsbearbetning med fokus på att driftsätta nya maskiner vid entreprenader och underhåll på järnvägen.

Erbjudna produkter och tjänster i korthet:

- Entreprenader med maskiner och personal på järnväg inom Sverige och i utlandet.
- Specialtransporter och uthyrning av lok, vagnar och personal samt verkstadstjänster internt och externt för reparation och uppgradering av lok och vagnar.
- Trumrenoveringar med glasfiberfoder under järnväg, väg och inom industriområden.
- Maskinförsäljning och marknadsbearbetning med fokus på nya områden att implementera maskiner och tjänster.





Koncernen har sju dotterbolag, en avdelning för innovation och design samt ett intressebolag, vilka presenteras separat nedan.

Railcare AB

Bolagets verksamhet består i huvudsak av underhållsarbeten på järnvägen och snöbekämpning på stora bangårdar, framförallt i mellersta Sverige. Bolaget har därutöver egen verkstad där tillverkning och underhåll av maskinerna sker.

Railcare Production AB

Bolagets verksamhet består av att hyra ut maskinoperatörer och maskiner internt till segmentet Entreprenad Utland.

Railcare Lining AB

Bolagets verksamhet består av tre delar vilka är renovering av: järnvägstrummor, vägtrummor och trummor på industriområden. Bolaget åtar sig även rensning av dräneringstrummor med vakuumsug, spolbil eller genom manuellt arbete. Dessutom erbjuder Bolaget sina kunder att, med hjälp av modern teknik, ta fram åtgärdsplaner genom olika mätningar och dokumentationer av tillståndsbesiktningar.

Railcare T AB

Railcares transportverksamhet består av specialtransporter på järnväg och uthyrning av lok, vagnar och personal samt verkstadstjänster för lok- och vagnsreparationer. Verksamheten med specialtransporter på järnväg och uthyrning av lok, vagnar och personal sker främst i Sverige men också till viss del i Norge. Bolaget erbjuder verkstadstjänster såsom löpande underhåll samt reparationer och uppgraderingar av lok och vagnar. Bolaget har dessutom tillgång till verkstadspersonal i fält vid större projekt för minskad risk av produktionsbortfall.

Bolaget har egen trafiklicens från Transportstyrelsen för godstrafik på järnvägen och erbjuder även administrativa tjänster i form av produktionsplanering och underhållsansvar då bolaget är ECM-certifierat, det vill säga en certifierad underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

Railcare Sweden Ltd.

I Storbritannien erbjuder Railcare underhållsinsatser med sina specialanpassade Railvac UK 16 000- och Ballastfeeder UK-maskiner på den engelska järnvägen. Railvac UK-maskiner och maskinoperatörer hyrs in för att utföra underhåll av järnvägen i Storbritannien enligt avtal med Network Rail. Vid kontoret i Storbritannien finns personal för administration, säkerhet, marknad och produktion.

Railcare Export AB

Med egenutvecklade Railvac 16 000-maskiner erbjuder Railcare ett brett utbud av underhållskoncept genom teknik-, metod- och maskinförsäljning av vakuumsugmaskiner. Maskinförsäljning under vinterhalvåret består främst av snöröjning vilket gör detta till en stor del av Koncernens verksamhet. Vid trumrenoveringar utförda under järnväg, väg och inom industriområden har Bolaget utvecklat ett koncept där trumman tätas och förstärks med glasfiberfoder. Railcare åtar sig även att utföra tillståndsbesiktningar med modern teknik av dräneringstrummor under järnvägen som i sin tur kan generera följduppdrag i form av trumrenoveringar.

Maskinförsäljning av Railcares vakuumsugmaskiner utanför Europa är en viktig verksamhet inom Bolaget, likväl som marknadsbearbetning inom Europa. Vid försäljning och leverans av maskiner kan Railcare erbjuda operatörsutbildningar med egna erfarna instruktörer till kunden i syfte att optimera kapaciteten och framföra maskinerna på bästa sätt. Dessutom sker eftermarknadsbearbetning med service och försäljning av reservdelar till maskinerna.

Railcare Danmark A/S

Bolagets verksamhet består av uthyrning av lok och underhållsrenoveringar med Railvac 16 000-maskiner på järnvägen i Danmark.

Railcare Innovation & Design

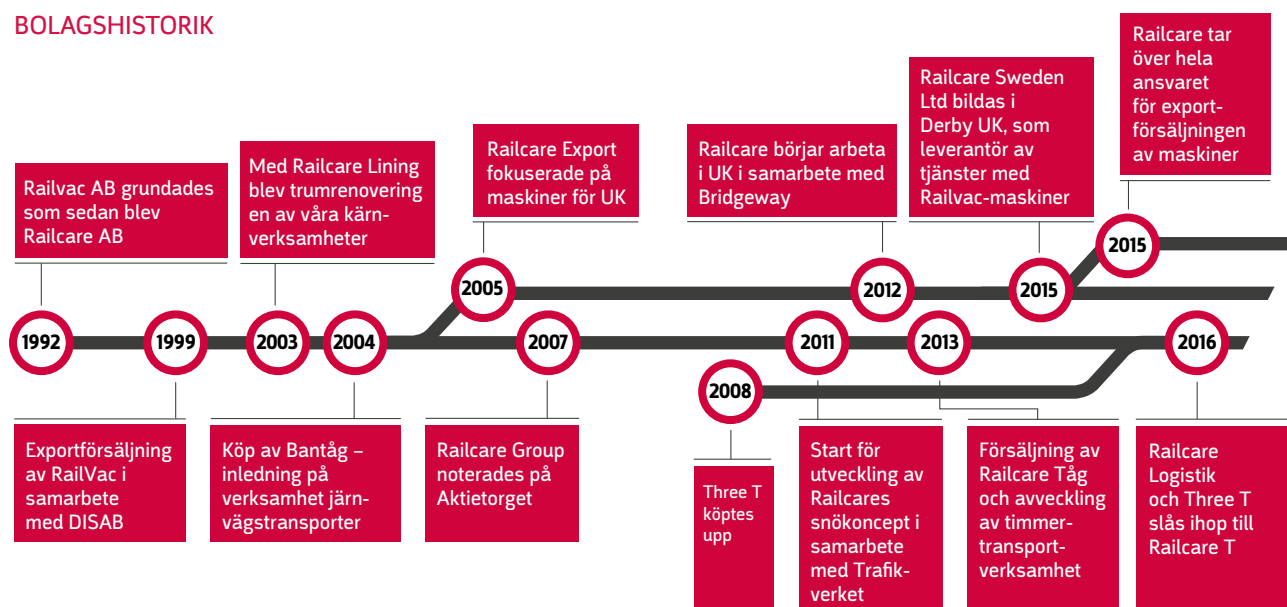
Railcare Innovation & Design är Koncernens avdelning för utveckling av teknik och nya innovationer. Målet är att ligga i framkant med innovationer inom järnvägsbranschen och utveckling av nya maskiner och metoder är en prioriterad del av Koncernens verksamhet.

Intressebolag Atumo AB

Railcare-koncernen äger 40,0 procent av Atumo AB som är ett konsultbolag inom järnvägsbranschen. Atumo AB:s tekniska konsulter medverkar i flera olika järnvägsprojekt inom byggarbetsmiljösamordning, byggledning, miljö, dokumenthantering och utredningar och dess säkerhets-specialister arbetar med många olika kunder och erbjuder bland annat säkerhetstjänster, utbildningar och tillståndsprövningar inom Sverige.

Sammanfattning – Railcare Group med tillhörande dotterbolag

Namn – Dotterbolag	Säte	Organisationsnummer	Railcares ägardel
Railcare AB	Sverige	556600-2514	100,0 %
Railcare Production AB	Sverige	556980-8586	100,0 %
Railcare Lining AB	Sverige	556873-4817	100,0 %
Railcare T AB	Sverige	556904-6674	100,0 %
Railcare Sweden Ltd.	Storbritannien	8687106	100,0 %
Railcare Export AB	Sverige	556502-3925	100,0 %
Railcare Danmark A/S	Danmark	30500849	100,0 %
Atumo AB	Sverige	556670-3962	40,0 %

BOLAGSHISTORIK

Källa: Railcare



SEGMENT

Railcares verksamhet är uppdelad i fyra segment: *Entreprenad Sverige*, *Entreprenad Utland*, *Transport Skandinavien* och *Maskinförsäljning*. Nedan följer en genomgång av varje segment och inom vilket/vilka dotterbolag dessa verksamheter drivs.

Entreprenad Sverige

Railcares segment Entreprenad Sverige erbjuder bland annat underhållsentreprenader med maskiner och personal på järnväg. Bolaget utför underhållsentreprenader med sina egna Railvac 16 000-maskiner, som med hjälp av vakuumenteknik kan utföra olika typer av spårunderhåll på järnvägen såsom: ballastbyte¹⁾, slipersbyte²⁾, dräneringar, friläggning av kabel, kabelgenomföring och trumrensningar.

Under vinterhalvåret arbetar Entreprenad Sverige i huvudsak med snöprojekt i trafiktäta områden som Stockholm, Göteborg och Hallsberg. Dessa projekt sker med snöröjningsmaskiner och snöplogar och där är Railcares snöröjningsmaskiner utsedda till en nationell viktig resurs för Sverige och är således viktiga maskiner för Trafikverket.³⁾ Dessa snöröjningsmaskiner har vidare en rad olika funktioner såsom dubbelborstfunktion för snöröjning på stora bangårdar och depåer, borstfunktion i båda körriktningar vid uppehållande av spår och växlar eller mindre snöröjning och borttagning av fordonsis i spår och växlar. Den senaste

innovationen i snökonceptet är Railcares två snöplogar som kan ploga snö åt båda hållen. Alla maskiner för snöröjning är testade och byggda för att klara ett hårt klimat.

Inom Entreprenad Sverige erbjuder Railcare dessutom trumrensningar på järnväg, väg och inom industri samt tillståndbesiktningar. Installationsutrustningen som används är inte spårbunden, utan framförs med bandvagnar som på så sätt innebär minimala trafikstörningar. Trumrensningarna utförs med hjälp av glasfiberfodret som anpassas efter den befintliga trumman, vilket gör att dessa renoveringar kan utföras effektivt. Resultatet blir en trumrensning med lång livslängd, vilket medför en miljöfördel jämfört med de konventionella metoderna för trumrensning.

De ovan nämnda underhållsentreprenaderna är mer utförligt beskrivna under rubriken *Beskrivning av maskin och metod inom nischområden*.

Verksamheten sker genom dotterbolagen Railcare AB och Railcare Lining AB.

Antal anställda: 45

Omsättning år 2017: 121 MSEK

Antal maskiner: Sex stycken Railvac 16 000-maskiner, tre snökonceptsmaskiner, två snöplogar och en Ballastfeeder 40.

1) Byte av det översta lagret av banvallen som järnvägsslippar vilar i.
2) Byte av balkar som fördelar järnvägsspårets last över banvallen.
3) Trafikverkets nationella beredningsplan 2016–2017, Trafikverket, 2016.

Entreprenad Utland

Railcares segment Entreprenad Utland erbjuder entreprenader med maskiner och personal på järnväg i Storbritannien, Danmark, Finland och Norge. Inom segmentet Entreprenad Utland utför Railcare främst underhåll på järnvägsspår utomlands. Segmentet största marknad är idag i Storbritannien där underhållet av järnvägen till stor del handlar om ballastbyten i spår och växlar. Railcare löser dessa ballastbyten med Railvac-maskiner och specialanpassade Ballastfeeder UK. I Long Marston, Storbritannien, har Bolaget en uppställningsplats där maskinerna kan demonstreras för kunder och där maskinoperatörerna kan testköra och utföra service på maskinerna.

Entreprenad Utland bedrivs genom dotterbolagen Railcare Production AB, Railcare Danmark A/S och Railcare Sweden Ltd.

Antal anställda: 37

Omsättning år 2017: 65 MSEK

Antal maskiner: Sex stycken Railvac UK 16 000-maskiner, tre TMY-lok, en Railvac 16 000-maskin och en Ballastfeeder UK.

Transport Skandinavien

Railcares segment Transport Skandinavien erbjuder kunderna specialtransporter med lok, vagnar och personal. Railcare utför både entreprenad- och projekttransporter samt tung- och specialtransporter med trafik tillstånd i Sverige. Vid större underhålls-entreprenader finns Railcare tillhands med lok och vagnar samt personal, antingen som en helhetslösning eller enbart för uthyrning av vissa resurser såsom personal, lok, vagnar eller utrustning.

Transport Skandinavien erbjuder även verkstadstjänster såsom reparationer, uppgraderingar och löpande underhåll. Railcare erbjuder dessutom installation av radiostyrssystem och säkerhetssystem samt renoveringar och modifieringar av järnvägsfordon.

Verkstadstjänsterna finns vid två orter, där vagnverkstaden är belägen i Skelleftehamn och lokverkstaden i Långsele. Lokverkstaden i Långsele är strategiskt belägen vid norra stambanan och har 14 anpassade spår för såväl lätt som tungt underhåll och med en lyftkapacitet upp till 100 ton. Vagnverkstaden i Skelleftehamn är specialiserad på gods-vagnsunderhåll och har tillgång till lyftkraft om 100 ton och för rationell hantering finns genomgångsspår genom lokalen. Railcare är även certifierade som ECM för gods-vagnar och godsvagnsunderhåll. Med egna verkstäder och som godkänt utbildningsföretag kan Railcare anpassa sitt erbjudande till nya önskemål från kunderna.

Verksamheten bedrivs genom dotterbolaget Railcare T AB.

Antal anställda: 40

Omsättning år 2017: 85 MSEK

Antal lok: 22 lok med olika kapacitet

Antal vagnar: 170 godsvagnar

Maskinförsäljning

Railcares segment Maskinförsäljning arbetar med maskinförsäljning och marknadsbearbetning med fokus på maskin- och tjänstimplementering på nya områden. Vid försäljning av maskiner erbjuder Bolaget även introduktion och utbildning för att optimera användningen och produktionen.

Railcare bearbetar marknaden utanför Europa med försäljning av maskinerna Railvac 16 000, Tubevac 14 000, Minevac 8 000 och snöröjningsmaskinen SR 700 och snöplögen SR 200. Utanför Europa sker maskinförsäljningar och leveranser till bland annat Nordamerika och Ryssland. Inom Europa arbetar Bolaget med att sälja in metod och teknik med Bolagets maskiner och tjänster på nya marknader.

Verksamheten Maskinförsäljning sker genom dotterbolaget Railcare Export AB.

Antal anställda: Två

Omsättning år 2017: 21 MSEK

Antal försäljningsprodukter: Railvac 16 000-, Tubevac 14 000-, och Minevac 8 000-maskinerna samt snöröjningsmaskinen SR 700 och snöplögen SR 200.

BESKRIVNING AV MASKIN OCH METOD INOM NISCHOMRÅDEN

Railcare har vissa nischområden där vakuumteknik används. För bättre förståelse av Bolagets arbetsmetodik inom dessa områden följer en beskrivning nedan.

Vakuumtekniken bakom Railvac 16 000- och Railvac UK-maskinerna

Vid grävningsarbeten använder entreprenader både i Sverige och i utlandet Railcares maskiner Railvac 16 000 och Railvac UK. Vad som gör Railcares maskiner unika är att de vid exempelvis byte av ballast i spår och växlar försiktigt schaktar bort materialet för att undvika förstörelse av kablar och förflyttning av växlar belägna efter rälen på linjen. Det innebär att Railcare utför grävningsarbeten med hjälp av en vakuumsug istället för en gräv-maskin som används vid konventionella metoder. Metoden går ut på att en vakuumutrustning, likt en gigantisk dammsugare, monteras på en järnvägsvagn som genom en ledad specialdesignad arbetsbom styrs från en låda med joystick. Sugkapaciteten är maximalt 40 kubikmeter per timme och alla typer av material, såsom ballast, lera, modd, vatten, sand och silt¹⁾, sugas upp av maskinen. Materialet som sugas upp lagras sedan i maskinens container och tippas på anvisad plats då materialet i de flesta fall är i dåligt skick. Denna container är omkring 25 till 50 kubikmeter beroende på modell.

1) Finkornig jordart

Maskinen används med fördel vid läggning eller omplacering av kabelrännor, dräneringsarbeten, ballastbyte, ballastrening, rengöring av kontaminerat material, snöröjning, slipers och växelbyte men även vid allmän rengöring vid bangårdar. Alla Railvac 16 000-maskiner har egen drivning för att transportera sig på järnvägen. Vid exempelvis ballastbyte kan maskinoperatörerna använda Mach-vagnar¹⁾ och en av Bolagets maskiner, Ballastfeeder 40, för återfyllnad av materialet. Vid ombyggnationer eller spårupprustningar är det en fördel för maskinoperatörerna att ha kännedom om var kablarna är lokaliserade under spåret. Vid förprojektering kan Railvac 16 000-maskinerna användas, vilka lägger ut mätdata i ett program som sedan visar kablarna och eventuella andra hinder som måste flyttas.

Vakuumtekniken bakom snöröjningsmaskinerna

Snöröjningsmaskinen SR 700 är utvecklad av Railcare där tekniken har anpassats och förfinats för att skapa en komplett snösmältare på järnväg. SR 700 har nordiskt metodpatent. Snöröjningsmaskinen SR 700 röjer snö på stora bangårdar och depåer. Den kan röja 700 meter spår med 10–20 centimeter nyfallen snö på 30 minuter med en smältkapacitet på 1200 m³ snö per timme. Snöröjningsmaskinen SR 700 har dubbelborstfunktion där sidoborstar sopar snö in mot mitten med maximalt 2,5 meters räckvidd från spårets mitt i båda riktningar. Operatören styr borstarnas räckvidd från maskinens hytt genom två spakar som är placerad långt fram med god uppsikt över arbetet. Huvudborsten borstar upp snön från mitten av spåret som sugts in i en av maskinens vagnar. Snön hamnar i ett smältkar med vatten som värms upp kontinuerligt så att snön smälter och blir till flytande form. Tyngre partiklar hamnar i ett så kallat vattenlås, en uppsamlingsplats som enkelt kan tömmas och rengöras. Smältvattnet pumpas sedan över i en tankvagn som rymmer 50 m³ vatten och som sedan kan tappas ut i dagvatten²⁾.

I Railcares snökoncept ingår även snöröjningsmaskinerna SR 300, SR 100 och snöplogen SR 200. Snöröjningsmaskinen SR 300 är en mellanstor snöröjningsenhet med borstfunktion i båda riktningar som är avsedd för växlar för till exempel uppehållande av spår. Maskinen SR 100 är en mindre snöröjningsenhet med vakuumsug för snabba och flexibla insatser i spår och växlar. Den senaste innovationen i snökonceptet finns i snöplogen SR 200. Med dessa plogar kan maskinoperatören forsla snö åt båda hållen, utan att behöva vända på tågsetet. Snöplogarna kan således effektivt och flexibelt röja snö oberoende av förutsättningar på platsen.

Liningsystem på järnväg, väg och inom industri

För renovering av järnvägstrummor i storlek upp till 1,8 meter erbjuder Railcare en unik lösning. Lining-metoden går i korthet ut på att ett glasfiberfoder förs in i den befintliga trumman. Därefter blåses fodret upp så att det ligger väl an mot de befintliga trumväggarna. Med hjälp av ultraviolett ljus härddas sedan plasten som därmed formas med mycket hög precision efter den ursprungliga trumman, oavsett dess form. Detta är bland annat lösningen för de många gånger 100-åriga trummor av sten, eller nyare trummor av betong, som är i behov av renovering. Metoden innebär en beständig lösning utan direkt areaförlust och utan behov av att riva ut gammalt material. Eftersom installationsutrustningen framförs med bandvagnar kan operatörerna ta sig fram till järnvägstrumman utan att påverka järnvägstrafiken. Således är Railcare inte beroende av avstängda spår under renoveringsperioden utan tågtrafiken kan hålla sin normala hastighet under renoveringsarbetet. Erfarenheterna när det gäller hållfasthet är mycket goda. Hållfastheten är beräknad till cirka 60 år och sett till resurser krävs ett team om fyra man för att renovera en trumma per arbetsdag.

Med samma metod som vid renovering av järnvägstrummor erbjuder Railcare även renovering av dräneringstrummor för väg. Vid installationer på väg kan oftast allt arbete utföras vid sidan om vägen utan behov av avstängning eller trafikordningsplan ("TA-plan"), det vill säga en dokumentation om vägarbetet och hur det ska märkas ut.³⁾

I samband med att metoden introducerades inom industribranschen uppstod även behovet av att applicera lining-metoden vertikalt vid renovering av vertikala rör inom processindustrin. Genom den senaste utvecklingen kan Bolaget erbjuda renovering av ett komplett ledningsnät med lining-metoden. Fördelen inom processindustrin är att rören blir skarvfria efter renoveringen och befintliga ledningsnät kan även byggas ut med nya moduler som fogas samman med en stark lining.

Specialtransporter på järnväg

Railcare utför specialtransporter av gods på järnvägen med trafiktillstånd i Sverige. Några exempel på specialtransporter som Railcare utför är tungtransport av transformatorer på 205 ton, slipertransporter och transport av entreprenadmaskiner vid projekt. Med starka diesellok har Bolaget mycket kapacitet och tillsammans med kunderna tas nya flexibla logistiklösningar fram utifrån önskemål och behov.

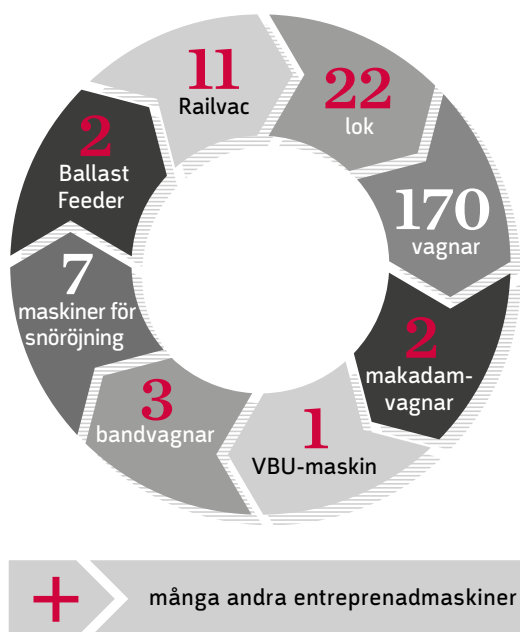
1) Railcares specialvagnar för ballastbyten i växlar

2) Railcare får på inrådan av Trafikverket tippa smältvattnet i dagvattenbrunnar.

3) Trafikverket, 2017. TA-planer, trafikordningsplaner.

MASKINER

Nedan följer en förteckning över Railcares maskiner, fördelade på Railcares maskinpark för tjänster och Railcares maskinprodukter för försäljning. Railcares maskinpark för tjänster innebär de maskiner som används under Bolagets entreprenader eller är föremål för uthyrning. Maskinprodukter för försäljning är de maskiner som ingår i erbjudandet från exportverksamheten.



Railcares maskinpark för tjänster

Railvac 16 000

Antal: 5 st

Bransch: Järnväg

Användning: Renovering av spårområden, ballastbyte, friläggning av kablar, tunnel- och växelarbeten, m m.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Sverige

Railvac UK-16 000

Antal: 6 st

Bransch: Järnväg

Användning: Renovering av spårområden, ballastbyte, friläggning av kablar, tunnel- och växelarbeten, m m.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Utland

Bandvagn

Antal: 3 st

Bransch: Järnväg

Användning: Framföra installationsutrustning vid lining av dräneringstrummor.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer, byggentreprenörer, industrier.

Segment: Entreprenad Sverige

Mach-vagn

Antal: 2 st

Bransch: Järnväg

Användning: För återfyllnad av ballast vid ballastbyte.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Sverige

Ballastfeeder 40 och Ballastfeeder UK

Antal: 2 st totalt

Bransch: Järnväg

Användning: För återfyllnad av ballast vid ballastbyte.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Sverige/Entreprenad Utland

VBU 200

Antal: 1 st

Bransch: Järnväg

Användning: Vid ballastupptagning och vegetationsbekämpning på spårområdet.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Sverige

Robocut

Antal: 2 st

Bransch: Järnväg/väg

Användning: Vid vegetationsröjning på spårområdet.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Entreprenad Sverige

Lok

Antal och loktyp: 4 st TMZ-lok

Antal och loktyp: 6 st TMY-lok (varav 1 lok som har dansk ATC-utrustning)

Antal och loktyp: 5 st TMX-lok

Antal och loktyp: 2 st T68 Euro 4000-lok

Antal och loktyp: 2 st T43-lok

Antal och loktyp: 1 st Z67-lok

Antal och loktyp: 1 st T334-lok

Bransch: Järnväg

Användning: Specialtransporter, uthyrning, draglok vid entreprenader.

Exempel på kunder: Statliga förvaltare, underhållsentreprenörer.

Segment: Transport Skandinavien

Vagnar

Antal: 170 st

Bransch: Järnväg

Användning: För last av gods vid specialtransporter, uthyrning, vid entreprenader.

Exempel på kunder: Underhållsentreprenörer, statliga järnvägsoperatörer.

Segment: Transport Skandinavien

Railcares maskinprodukter för försäljning

Railvac 16 000

Bransch: Järnväg

Användning: Renovering av spårområden, ballastbyte, friläggning av kablar, tunnel- och växelarbeten, m m.

Exempel på kunder: Underhållsentreprenörer, statliga järnvägsoperatörer.

TubeVac 14 000

Bransch: Tunnelbana

Användning: Renovering av spårområdet, ballastbyte, friläggning av kablar, m m, under och ovan jord.

Exempel på specialanpassning: Lågbyggd lösning för trånga och låga tunnlar.

Exempel på kunder: Entreprenörer och operatörer inom tunnelbaneindustrin.

MineVac 8 000

Bransch: Gruvindustrin

Användning: Städning (uppsugning av damm och malmspill) av underjordiska spårområden/växlar samt områden runt malmkrossar.

Exempel på specialanpassning: Förarkur, malmvagn för uppsamling av spill.

Exempel på kunder: Gruvföretag, underhållsentreprenörer.

SR 700

Bransch: Järnväg

Användning: Snöröjning av större spårområden och bangårdar. Snön slungas upp och smälts till vatten i en medföljande specialvagn för enkelt omhändertagande/tömning.

Exempel på specialanpassning: Borstfunktion för röjning av plattformar.

Exempel på kunder: Underhållsentreprenörer, statliga järnvägsoperatörer.

SR 200

Bransch: Järnväg

Användning: Snöröjning av spårområden och spår. Snön plogas undan med en specialplog konstruerad för att kunna vinklas i olika riktningar och placera snömassorna med precision. Manöverhytt i båda ändar gör det möjligt att ploga i båda riktningarna utan att vända på fordonet.

Exempel på kunder: Underhållsentreprenörer, statliga järnvägsoperatörer.

PRODUKTER OCH TJÄNSTER UNDER UTVECKLING

Railcares produkt- och tjänsteutbud är under ständig utveckling. Allt utvecklingsarbete sker inom avdelningen Railcare Innovation & Design.

KUNDSTRUKTUR

Av Bolagets totala omsättning de senaste tre åren kommer 76,0 procent¹⁾ av omsättningen från de fem största kunderna. Railcares kunder består av ett antal större kunder då det finns ett fåtal större aktörer på järnvägsmarknaden som står för den största delen av de underhållsprojekt som genomförs på järnvägen, där bolaget ofta agerar som underentreprenör.

Koncernen har olika sorters avtal med sina kunder. Det är en varierande avtalsstruktur med fasta flerårsavtal, ramavtal och entreprenadavtal samt uthyrningsavtal för kortare tid. Railcare har arbetat med dess nuvarande kunder ett 20-tal år, med undantag från Network Rail som varit Bolagets kund sedan 2005.

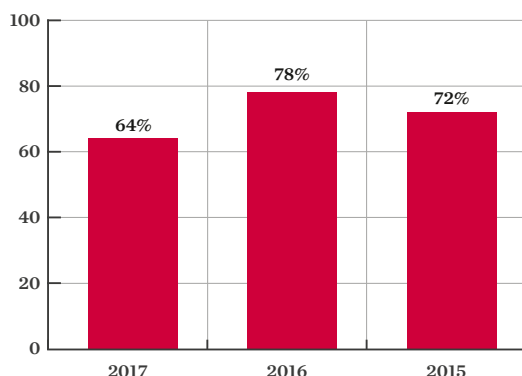
Inom segment Entreprenad Sverige består de största kunderna av Trafikverket och entreprenörer, till exempel Strukton Rail, Leonard Weiss, Svensk Järnvägsteknik, VR Track Sweden och Infranord. Inom segment Entreprenad Utland består kunderna av Network Rail eller annan statlig järnvägsförvaltare eller järnvägsentreprenör som har underhållsprojekt på järnvägen i utlandet.

Exportförsäljningen inom segment Maskinförsäljning har historiskt sett levererat cirka 40 maskiner och då framförallt till järnvägsmarknaden i Ryssland och Nordamerika. Kunderna består av entreprenörer och infrastrukturförvaltare inom främst järnvägsbranschen men också inom gruvbranschen.

I segmentet Transport Skandinavien återfinns flest antal kunder, cirka ett 50-tal, bestående av entreprenörer och underhållsentreprenörer samt beställare av specialtransporter.

Nedanstående diagram visar hur omsättningen från de fem största kunderna de senaste tre åren är fördelad procentuellt i förhållande till total omsättning i Koncernen:

Omsättning från de fem största kunderna i förhållande till Koncernens totala omsättning



■ Omsättning från de fem största kunderna i Koncernen

Källa: Railcare

1) Från Bolagets interna affärssystem.

Koncernens rapportering är indelad i fyra olika segment (Entreprenad Sverige, Entreprenad Utland, Transport Skandinavien och Maskinförsäljning). Under de tre senaste räkenskapsåren (2015–2017) har huvuddelen av Koncernens intäkter genererats från segmenten Entreprenad Sverige, Entreprenad Utland och Transport Skandinavien (37,8 procent, 29,4 procent respektive 28,7 procent). Nedan presenteras fördelning av intäkter mellan de största kunderna inom dessa tre segment.¹⁾

Under räkenskapsåret 2015 stod de fem största kunderna för cirka 74,5 procent av intäkterna inom segmentet Entreprenad Sverige (56,7 procent, 5,4 procent, 4,6 procent, 4,2 procent respektive 3,7 procent). Inom segmentet Entreprenad Utland genererades cirka 100 procent av intäkterna från tre kunder (98,8 procent, 1,1 procent respektive 0,1 procent). De fem största kunderna inom segmentet Transport Skandinavien stod för cirka 76,4 procent av intäkterna (29,4 procent, 17,2 procent, 12,7 procent, 8,6 procent respektive 8,5 procent)²⁾.

Under räkenskapsåret 2016 stod de fem största kunderna för cirka 99,9 procent av intäkterna inom segmentet Entreprenad Sverige (59,8 procent, 20,6 procent, 14,4 procent, 2,9 procent respektive 2,2 procent). De tre största kunderna inom segmentet Entreprenad Utland stod för cirka 99,4 procent av intäkterna (97,8 procent, 1,3 procent respektive 0,3 procent) och de fem största kunderna inom segmentet Transport Skandinavien stod för cirka 71,6 procent av intäkterna (35,7 procent, 13,2 procent, 8,4 procent, 8,1 procent respektive 6,2 procent)²⁾.

Under räkenskapsåret 2017 stod de fem största kunderna för cirka 97,5 procent av intäkterna inom segmentet Entreprenad Sverige (53,8 procent, 14,2 procent, 13,1 procent, 10,3 procent respektive 6,1 procent). De tre största kunderna inom segmentet Entreprenad Utland stod för cirka 98,6 procent av intäkterna (91,3 procent, 4,0 procent respektive 3,2 procent) och de fem största kunderna inom segmentet Transport Skandinavien stod för cirka 63,3 procent av intäkterna (20,7 procent, 14,8 procent, 10,5 procent, 9,6 procent respektive 7,7 procent)²⁾.

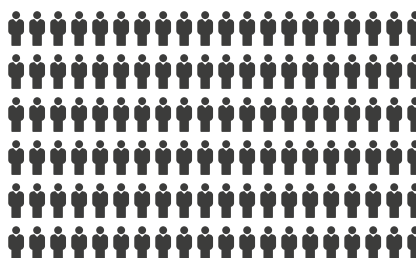
Intäkter från enskilda kunder avser ofta ett särskilt segment men kan även omfatta flera segment varför kundkoncentrationen varierar beroende på om mätning görs på segment-basis eller baserat på Koncernens totala intäkter. Under räkenskapsåret 2015 stod de fem största kunderna för cirka 72,1 procent av Koncernens totala intäkter (32,5 procent, 23,4 procent, 7,3 procent, 5,7 procent respektive 3,1 procent). Under räkenskapsåret 2016 stod de fem största kunderna för cirka 78,4 procent av Koncernens totala intäkter (32,0 procent, 19,5 procent, 18,0 procent, 4,7 procent respektive 4,2 procent). Under räkenskapsåret 2017 stod de fem största kunderna för cirka 64,1 procent av Koncernens totala intäkter (22,3 procent, 20,1 procent, 10,2 procent, 5,9 procent respektive 5,7 procent)²⁾.

LEVERANTÖRSSTRUKTUR

Merparten av den teknik avseende produkter och tjänster som Railcare marknadsför är egenutvecklad. Två större samarbeten finns med leverantörerna Inpipe Sweden AB och DISAB Vacuum Technology AB. Samarbetet med Inpipe Sweden AB avser material till produktionen av glasfiber-väven som används till liningen av järnvägstrummorna och samarbetet med DISAB Vacuum Technology AB gäller spår-bundna vakuuaggregat. Bolaget anser att det har ett visst beroende av dessa leverantörer.

ORGANISATION OCH MEDARBETARE

Railcares medarbetare är Bolagets främsta resurs. Antalet anställda i Bolaget var per den 31 december 2017 120 personer varav 11,0 procent var kvinnor och 89,0 procent var män. Railcares medarbetare har en medelålder på 41 år och personalomsättningen är 2,0 procent, vilket enligt Bolaget bedöms vara bra. Personalen som arbetar på järnvägen utbildas kontinuerligt enligt gällande regler och arbetsmetodik.



120
anställda

1) Kundstatistik från Bolagets interna affärssystem. Informationen har ej granskats av Bolagets revisor.

2) Kundstatistik från Bolagets interna affärssystem.

Railcares koncern- och verksamhetsledning

Inom moderbolaget verkar koncernledning, det vill säga VD, vice VD, Ekonomichef, Kommunikationsansvarig och IR-ansvarig samt ekonomifunktionen. Inom segmenten leds respektive dotterbolag av en verksamhetsansvarig med tillhörande produktionsansvariga, projektledare, verkstadsansvariga, maskinoperatörer, lokförare och mekaniker för Bolagets maskiner och lok. Vid avdelningen för Railcare Innovation och Design finns konstruktörer som arbetar med nya och befintliga produkter.

Utbildningar och säkerhet inom järnvägen

Maskinoperatörerna följer Trafikverkets regler enligt TDOK 2014:0230. Järnvägen är en riskfylld arbetsplats och inom Railcare-koncernen har vi en noll-vision vad gäller olyckor. Personalen blir löpande informerad och är väl införstådd i de föreskrifter och policys som är gällande. Det finns flera olika typer av utbildningar för järnvägspersonal att genomgå utifrån vilket typ av arbete som ska utföras. Utbildningarna presenteras nedan.

Utbildning till skydds- och säkerhetsledare och skydds- och säkerhetsledare samt tågvarnare

Skydds- och säkerhetsledarutbildningen, även kallad BASÅSKYDD, är en fyra dagars lång utbildning med en halvdags repetitionsutbildning per år.

Utbildning till skydds- och säkerhetsledare samt tågvarnare, även kallad BASÅSKYDD och tågvarnare, är en fyra dagars lång utbildning med en halvdagsdagars repetitionsutbildning per år. Hälsoundersökning ingår enligt Transportstyrelsens krav TSFS 2013:50 (BV-FS 2000:4).

Utbildning till tillsynsman och tillsynsman för spärrfärd¹⁾

Utbildningen till att bli tillsynsman med A-, E-, L-skydd samt vägvakt, även kallad BASÄTSM, är en fem dagars utbildning med en dags repetitionsutbildning per år. Hälsoundersökning krävs. Med denna utbildning får personen stänga av spåret för arbeten.

Tillsynsman för spärrfärd, även kallad BASÄFÄRD/BASÄFÄRDSTSM, är en tvådelad utbildning om fem dagar vardera, totalt tio dagar med två dagars repetitionsutbildning per år. Med denna utbildning får personen ansvara för säkerheten vid framförande av spärrfärd, dock ej framföra denna.

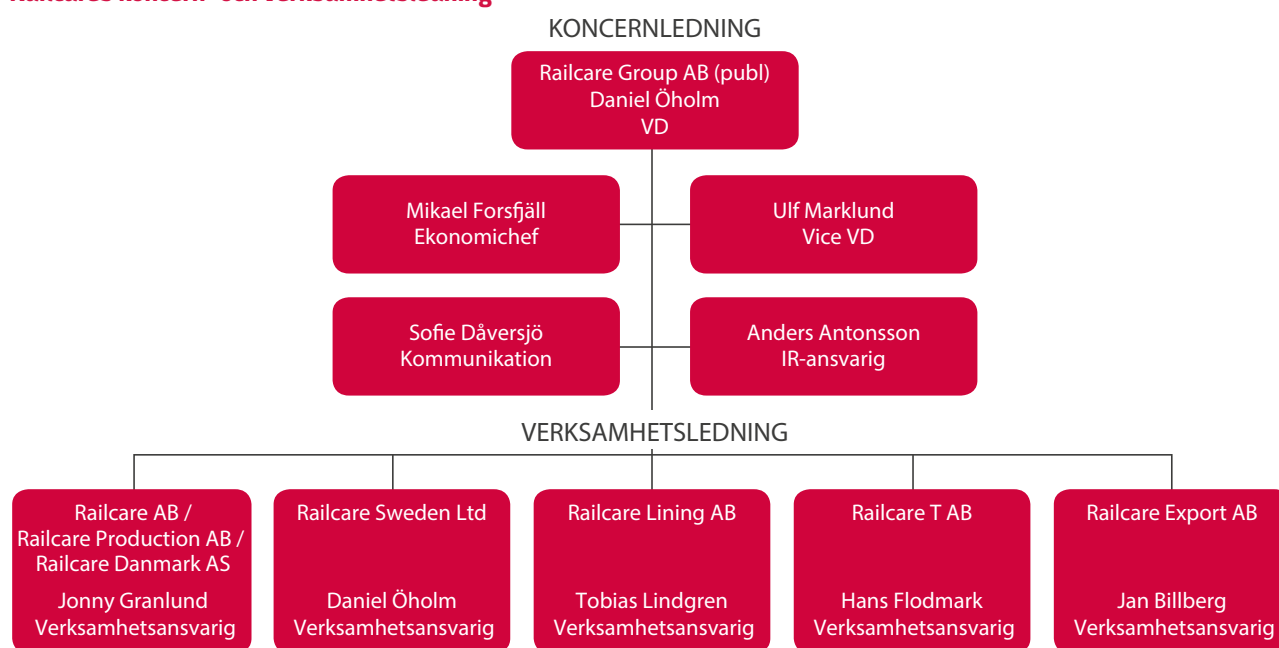
Utbildning till lokförare

För att kunna bli lokförare måste personen klara ett urvalsprov och även ha en giltig läkarundersökning. Detta för att sedan genomgå grundutbildning till lokförare och erhålla lokförarbevis som Transportstyrelsen utfärdar. Kravet för en lokförare är att vart tredje år genomgå en fortbildning på rullande material såsom lok och vagnar samt infrastruktur och om de regler angående systemen som körs på. Var 24:e månad ska det göras en åkande uppföljning på alla förare där man ser hur de arbetar i produktion.

Railcare Academy

I samband med den stora expansionen i Storbritannien för några år sedan togs beslutet att starta en egen skola, Railcare Academy, i och med behovet av att rekrytera fler maskinoperatörer. Tillsammans med den kommunala vuxenutbildningen ("VUX") i Skellefteå startade Railcare en egen skola och maskinoperatörsutbildning. Intresset för utbildningen

Railcares koncern- och verksamhetsledning



var stort och efter ansökningstidens slut valdes ett antal kandidater ut för intervju. De sökande till utbildningen har haft olika bakgrunder, en del med järnvägsbakgrund men detta har inte varit något grundkrav då Railcare snarare fokuserar på potentialen i vad eleven kan tillföra. Efter intervjuerna fick de tilltänkta eleverna genomgå en hälsoundersökning och psykologiska lämplighetstester innan de blev antagna till skolan.

Railcare Academy har sedan år 2014 genererat tre utgångsklasser under åren med omkring 25 maskinoperatörer som fått anställning efter den halvårslånga utbildningen. I utbildningsplanen har Railcare Academy kombinerat teoretiska ämnen med praktiska övningar där eleverna lärt sig köra Railvac 16 000-maskinerna. Eleverna har även fått lära sig att reparera mindre fel, underhålla och fått kunskap om rutinerna kring maskinerna. Säkerhet är högsta fokus på järnvägen liksom bemötande i fält och samarbete i gruppen. Maskinoperatörernas arbetstid är fördelat på tio dagars arbete i fält och sedan tio dagars ledighet och således är det viktigt med en bra arbetsgrupp för trivsel då de arbetar långa perioder tillsammans. Railcare Academy är enligt Railcares bedömning unikt och skolan har skapat förutsättningar för Bolaget att göra bra rekryteringar.

MODERN TEKNIK I ARBETET

Railcare strävar efter att vara innovativa när det gäller att applicera modern teknik i järnvägsarbetet. Railcare har utvecklat teknikprodukter såsom ett digitalt verktyg med syfte att underlätta och effektivisera arbetet i fält för att få fram ännu bättre underlag till slutkunden.

Railcare-app vid förprojektering

Under 2014 introducerades Railcares egenutvecklade app för att tillämpas vid förprojektering av kabel, stolpstag samt eventuella andra hinder i banvallen. Tidigare har detta arbete varit pappersbaserat och beroende av personlig kommunikation men med hjälp av den egenutvecklade appen har arbetet blivit effektivare och skapat förutsättning för bättre kontroll och planering. Appen underlättar på sådant sätt att maskinoperatörerna som använder Railvac 16 000-maskinen vid upprättande av provgropar längs den aktuella sträckan nu kan mata in mätresultaten i appen, som sedan ger ett värde var kablar, stolpstag och eventuella andra hinder befinner sig i förhållande till spåret.

Railcare Manager

En mycket viktig del i Railcares metod vid underhålls-entreprenader är Railcare Manager, ett webbaserat system för dokumentation, ledning och styrning. Systemet ger samtliga personer inom det pågående projektet direkt inblick i arbetet och hur det fortskrider, liksom en komplett dokumentation över vad som utförts. Railcare-appen som används vid förprojektering synkas i realtid med Railcare Manager.

Digital lösning vid tillståndsbesiktning av trummor

Med Railcares egenutvecklade lösning för tillståndsbesiktningar används numera en surfplatta för att lägga in all fakta när personalen befinner sig på platsen. Det gäller till exempel trumdimensioner, kondition av anslutande diken och dokumenterade foton. Alla uppgifter sparas sedan lättillgängligt online. Genom att använda två surfplattor som kommunicerar med varandra ökar även säkerheten då exempelvis onödigt vistelse på väg och spår kan undvikas. Resultat och status av tillståndsbesiktningar kan sedan presenteras för kunden på en Google-karta. Denna digitala lösning underlättar och effektiviserar arbetet och gör det även möjligt för följduppdrag såsom beställning av ytterligare trumrenoveringar.

MILJÖFAKTORER

Railcare-koncernen strävar efter att vara i framkant med innovationer och leverera klimatsmarta lösningar för att bidra till ett bättre och miljövänligare samhälle. Sedan år 1856, då den första normalspåriga järnvägen i Sverige invigdes, har järnvägen enligt Bolagets bedömning haft en stadig utveckling med omfattande satsningar på både underhåll och utbyggnad av spåren. Järnvägen har en viktig roll i samhället med många hållbarhetsfördelar, både när det gäller miljö och säkerhet, vilket gör det till ett attraktivt och ekonomiskt resande i vardagen för många människor. Bolaget känner ett ansvar för och värnar om järnvägen, vilket är vad som menas med "Rail Care".

Omsorg om miljö och medarbetare är en integrerad del i Railcares verksamhet. Bolagets övertygelse är att omsorg ger hög kvalitet och en långsiktigt god utveckling. Det kommer såväl Bolaget som dess kunder och samhället till godo. Hälsa, miljö och säkerhet är tre hörnstenar i omsorgen om medarbetare och omgivning. Ambitionen är att verka för att skydda medarbetare och omgivande miljö. Målsättningen är att följa gällande miljölagstiftning och att verksamhetens löpande arbete ska gynna miljön och bidra till ett hållbart samhälle. Alla Koncernens inköp ska i möjligaste mån göras utifrån ett miljöperspektiv och Railcare ska verka för effektivisering av materialåtervinning. Medarbetarna görs, i enlighet med Bolagets miljöpolicy, medvetna om hur de som individer kan minska företagets miljöpåverkan. Detta hänger intimt samman med att vara sparsam med Bolagets resurser. Bolaget arbetar för att visa full öppenhet och ärlighet i frågor som har med miljö att göra. Railcares bedömning är att Bolaget för närvarande väl uppfyller samtliga ställda myndighetskrav inom miljöområdet. Railcare bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete för att säkerställa att rådande arbetsmiljölagstiftning efterlevs.

1) En term för det färdssätt som möjliggör tågrörelser i valfri riktning på en spårsträcka som är helt avlyst för annan trafik.

ANDRA ENGAGEMANG INOM BRANSCHORGANISATIONER

Railcare är sedan lång tid tillbaka medlem i Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer ("FSJ") och VD för Railcare Group AB, Daniel Öholm, sitter med i styrelsen som styrelseledamot. FSJ verkar för en sund konkurrens där transparens och öppenhet skapar förtroende hos beställare och trafikföretag. Föreningens ändamål är att vara ett forum där medlemmarna kan diskutera frågor av gemensamt intresse, tillvarata medlemmarnas intressen och driva gemensamma frågor. FSJ verkar aktivt för ett välfungerande regelsystem inom järnvägsmarknaden och ska fungera som ett kompetensnav för medlemsföretagen samt representera branschen vid kontakter med myndigheter och organisationer.

Railcare är dessutom medlem i Branschföreningen Tågoperatörerna. Branschföreningen Tågoperatörerna representerar de aktiva tågoperatörerna i Sverige och ska tillgodose sina behov av ett starkt branschorgan för att aktivt driva den yrkesmässiga spårtrafikens gemensamma intressefrågor gentemot regering och riksdag, myndigheter, uppdragsgivare, media och andra intressenter – nationellt och internationellt. Verksamheten bedrivs genom föreningens helägda bolag Sveriges Tågoperatörer Service AB. Branschföreningen är dessutom medlem i den europeiska samarbetsorganisationen Community of European Railway and Infrastructure Companies ("CER") i Bryssel.



Affärsidé, vision, strategi och mål

AFFÄRSIDÉ

Railcare ska i nära samarbete med sina kunder utveckla innovativa tjänster, metoder, produkter, transporter och entreprenader inom järnvägssektorns olika faser. Railcare ska kännetecknas av kompetent personal, säkerhetskultur, leveranssäkerhet och kvalitetssäkring.

VISION

Railcare ska utvecklas med nöjda kunder, god lönsamhet och därmed skapa värdetillväxt för aktieägarna.

MÅL

Finansiella mål

- Omsättning 500 MSEK
- EBIT 10%
- Soliditet > 25% efter aktieutdelning

Railcares målsättning är att nå dessa ovanstående mål på medellång sikt. Bolaget strävar efter att vara det ledande specialistföretaget inom den skandinaviska marknaden gällande innovativa lösningar för entreprenader och transporter på järnväg. För export av Bolagets tjänster och

maskinförsäljning på den internationella marknaden är målsättningen att ha en positiv tillväxt och att ständigt utvecklas som innovations- och specialistföretag. Railcare ska vara ett energirikt och lönsamt företag för dess aktieägare. Lönsamheten ska vara bättre än snittet i järnvägsbranschen.

Järnvägen är en riskfylld arbetsplats och säkerhet är ett av våra viktigaste mål.

När vi bygger framtidens Railcare är människorna vår främsta resurs liksom innovationerna som driver oss framåt. Vi arbetar med att utveckla organisationen och bolagen där målsättningen är att ha en tillväxt och samtidigt vara lönsamma.

STRATEGI

- Ständig utveckling av metoder och maskiner
- Fortsatt fokusering inom kärnverksamheten
- Ökad tillväxt och lönsamhet inom de fyra segmenten
- Säkerhet på arbetsplatserna är högsta fokus
- Utveckla organisation och personal

Utvald finansiell information

I nedanstående avsnitt redovisas utvald historisk finansiell information i sammandrag för Railcare. Denna information syftar till att ge en överblick över Bolagets omsättningstillväxt och rörelsemarginal över en femårsperiod. Koncernens resultaträkning, balansräkning och kassaflödesanalys i sammandrag avser helåren 2015, 2016 och 2017 är hämtade från Bolagets reviderade konsoliderade finansiella rapporter för 2015, 2016 och 2017 som införlivats genom hänvisning och således utgör en del av Prospektet. I samband med upprättandet av den reviderade konsoliderade årsredovisningen för räkenskapsåret 2016 valde Bolaget att ändra redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser. I syfte att presentera finansiell information på ett konsekvent sätt och i syfte att möjliggöra en bättre jämförelse mellan räkenskapsåren 2015 och 2016 har Bolaget i detta Prospekt valt att presentera oreviderad oklassificerad finansiell information under resultaträkning och kassaflödesanalys för räkenskapsåret 2015. I nedanstående avsnitt "Koncernens resultaträkning i sammandrag", "Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag", "Nyckeltal som definierats enligt IFRS" och "Alternativa nyckeltal som inte definieras enligt IFRS" presenteras således oreviderad oklassificerad finansiell information för räkenskapsåret 2015. Denna oreviderade och oklassificerade finansiella information har hämtats från Koncernens reviderade konsoliderade årsredovisning för räkenskapsåret 2016. Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 under avsnittet "Koncernens balansräkning i sammandrag" är hämtad från Koncernens reviderade konsoliderade årsredovisning för räkenskapsåret 2015.

Prospektet innehåller nyckeltal som definierats enligt IFRS och vissa nyckeltal som inte har definierats enligt IFRS. Bolaget bedömer att dessa alternativa nyckeltal är ett komplement för att förstå för Bolagets lönsamhet och finansiella ställning. Bolaget har redovisat dessa nyckeltal i de ekonomiska rapporter som Bolaget offentliggjort historiskt och/eller avser att göra så i framtiden. Dessa nyckeltal har, om inget annat anges, inte reviderats och ska inte betraktas för sig själva eller som ett alternativ till prestationsnyckeltal som har framtagits i enlighet med IFRS.

För räkenskapsåret 2015 och 2016 tillämpar Bolaget årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd 2012:1 ("K3"). Från och med räkenskapsåret 2017 tillämpar Bolaget International Financial Reporting Standards såsom de antagits av EU ("IFRS"). Införandet av IFRS har påverkat Bolagets resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys. Skillnaden mellan åren avser främst goodwill. Mer information om vilka effekter konverteringen till IFRS har för påverkan på resultaträkning, balansräkning och kassaflödesanalys finns under not K35 i Railcares historiska finansiella information för helåret 2017 införlivat genom hänvisning i detta Prospekt. För att underlätta jämförelsen mellan åren presenteras jämförelsesiffror för 2016 enligt bryggmetoden i enlighet med CESR:s rekommendationer, vilket innebär att jämförelsesiffrorna för 2016 både är angivna enligt BFNAR och enligt IFRS. Jämförelsesiffrorna för 2016 enligt IFRS återges i Railcares historiska finansiella information för helåret 2017.

Information i detta avsnitt bör läsas tillsammans med avsnitten "Operationell och finansiell översikt", "Eget kapital, skuldsättning och annan finansiell information" samt Bolagets reviderade konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren 2015, 2016 och 2017, som har införlivats genom hänvisning och således utgör en del av Prospektet. Utöver vad som framgår av Revisionsberättelserna för räkenskapsåren 2015, 2016 och 2017 som införlivats via hänvisning har ingen information i prospektet reviderats eller översiktligt granskats av revisor.

UTVALD HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	Reviderad 1 jan– 31 dec IFRS 2017	Ej reviderad 1 jan– 31 dec IFRS 2016	Ej reviderad 1 jan– 31 dec K3 2016	Ej reviderad 1 jan– 31 dec K3 2015 ¹⁾	Ej reviderad 1 jan– 31 dec K3 2014 ²⁾	Ej reviderad 1 jan– 31 dec K3 2013 ³⁾
Nettoomsättning, MSEK	292,6	353,1	353,1	290,2	309,2	184,3
Omsättningstillväxt, %	-17,1	21,7	21,7 ⁴⁾	-6,1	67,8 ⁴⁾	3,0
Rörelseresultat (EBIT), MSEK	16,7	50,0	49,3 ⁵⁾	30,2	57,3 ⁵⁾	18,0
Rörelsemarginal, %	5,7	14,2	14,0 ⁵⁾	10,4	18,5	9,8

- 1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016, och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Resultat från andelar i intresseföretag redovisades i årsredovisningen 2015 som Resultat från finansiella poster. I årsredovisningen för 2016 ingår beloppet i Rörelseresultat (EBIT). Nettoomsättningen i den reviderade årsredovisningen för 2015 var 294,7 och rörelseresultatet (EBIT) 31,5.
- 2) Från årsredovisningen 2014.
- 3) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2013 är hämtad från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2014 och är således inte reviderad. Inför årsredovisningen 2014 övergick Bolaget till redovisningsprincipen K3. Jämförelsetalen för 2013 justerades således för bättre jämförbarhet mellan åren. Övergången påverkade ej nettoomsättningen, men rörelseresultatet påverkades. Rörelseresultatet (EBIT) i den reviderade årsredovisningen för 2013 var 18,5 MSEK.
- 4) Ej reviderad.
- 5) Ej redovisade som nyckeltal i årsredovisningen men finns i resultat- och balansräkning som är reviderade.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

Belopp i MSEK	Reviderad 2017 1 jan – 31 dec IFRS	Ej reviderad 2016 1 jan – 31 dec IFRS	Reviderad 2016 1 jan – 31 dec K3	Ej reviderad 2015 1 jan – 31 dec K3 ¹⁾
RÖRELSENS INTÄKTER				
Nettoomsättning	292,6	353,1	353,1	290,2
Aktiverat arbete för egen räkning	2,3	1,3	1,3	1,0
Övriga rörelseintäkter	1,8	2,0	2,0	3,0
	296,7	356,4	356,4	294,2
RÖRELSENS KOSTNADER				
Råvaror och förnödenheter	-99,3	-130,6	-130,6	-109,2
Övriga externa kostnader	-61,5	-58,7	-58,7	-54,3
Personalkostnader	-92,9	-92,2	-92,2	-78,7
Av- och nedskrivningar	-23,2	-21,4	-22,1	-21,2
Övriga rörelsekostnader	-3,1	-3,5	-3,5	-0,7
	-280,0	-306,4	-307,1	-264,0
Resultat från andelar i intresseföretag	-	-	0,0	-0,1
Rörelseresultat (EBIT)	16,7	50,0	49,3	30,2
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER				
Finansnetto ²⁾	-4,9	-5,2	-5,2	-5,2
Andel av resultat efter skatt från intresseföretag redovisade med kapitalandelsmetoden	0,2	0,0	-0,0	-0,0
Resultat före skatt	12,0	44,9	44,1	25,0
Skatt på periodens resultat	-3,0	-10,2	-10,2	-5,5
Periodens resultat	9,0	34,7	34,0	19,5
Övrigt totalresultat:				
<i>Poster som kan komma att omföras till periodens resultat</i>				
Valutakursdifferenser	0,2	0,2	-	-
Övrigt totalresultat för perioden	0,2	0,2	-	-
Summa totalresultat för perioden	9,2	34,9	-	-

- 1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Nettoomsättning, Övriga rörelseintäkter, Råvaror och förnödenheter, Övriga rörelsekostnader samt Finansnetto. Resultat från andelar i intresseföretag redovisades i årsredovisningen 2015 som Resultat från finansiella poster. I årsredovisningen för 2016 ingår beloppet i Rörelseresultat (EBIT).
- 2) Finansnetto benämndes i årsredovisningarna för åren 2015 och 2016 "Summa resultat från finansiella poster".

KONCERNENS BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

	Reviderad 2017 31 december IFRS	Ej reviderad 2016 31 december IFRS	Reviderad 2016 31 december K3	Reviderad 2015 31 december K3 ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	8,1	8,3	5,5	4,8
Lok och vagnar	115,4	113,3	113,3	117,7
Arbetsmaskiner	130,2	130,2	130,2	120,9
Pågående nyanläggningar	50,5	39,7	39,7	37,9
Övriga materiella anläggnings- tillgångar	20,3	12,7	12,7	11,3
Finansiella anläggningstillgångar	0,5	0,3	0,3	1,3
Summa anläggningstillgångar	325,0	304,5	301,7	293,9
Omsättningstillgångar				
Varulager	13,4	10,9 ²⁾	11,3	12,8
Övriga kortfristiga fordringar	46,0	57,4 ²⁾	57,0	76,1
Likvida medel	35,7	37,8	37,8	16,1
Summa omsättningstillgångar	95,1	106,1	106,1	105,0
Summa tillgångar	420,1	410,6	407,8	398,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	133,2	138,5	135,7	114,7
Uppskjutna skatteskulder	27,4	25,9	25,9	21,7
Långfristiga skulder	149,3	167,8 ³⁾	170,3	186,6
Kortfristiga skulder	110,2	78,4 ³⁾	75,9	75,9
Summa eget kapital och skulder	420,1	410,6	407,8	398,9

1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från den reviderade och konsoliderade årsredovisningen för 2015.

2) Förskott till leverantör (0,4 MSEK) har för jämförelseåret 2016 omrubricerats i årsredovisningen för 2017. Beloppet ingår istället i övriga kortfristiga fordringar.

3) Fördelningen mellan lång- och kortfristig skuld avseende finansiella leasingavtal för jämförelseåret 2016 har justerats i årsredovisningen för 2017. Restvärdet på finansiella leasingavtal som förföll till betalning under det närmaste året räknades felaktigt som långfristig skuld i tidigare årsredovisning.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

Belopp i MSEK	Reviderad 2017 1 jan – 31 dec IFRS	Ej reviderad 2016 1 jan – 31 dec IFRS	Reviderad 2016 1 jan – 31 dec K3	Ej reviderad 2015 1 jan – 31 dec K3 ¹⁾
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat	16,7	50,0	49,3	30,2
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m m	25,7	21,5	22,2	22,1
Erhållen ränta	0,0	0,6	0,6	2,0
Erlagd ränta	-4,6	-5,4	-5,4	-7,2
Betald inkomstskatt	-4,2	-4,3	-4,3	-3,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	33,6	62,4	62,4	43,5
Förändringar rörelsekapital	10,5	17,4	17,1	-17,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten	44,1	79,8	79,5	25,9
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-41,8	-30,9	-30,9	-51,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-4,5	-26,9 ²⁾	-15,1	8,5
Periodens kassaflöde	-2,2	22,0	33,5	-17,4
Likvida medel vid periodens början	37,8	16,2 ²⁾	4,3	21,7
Kursdifferens i likvida medel	0,1	-0,4	-	-
Likvida medel vid periodens slut	35,7	37,8	37,8	4,3

- 1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Rörelseresultat, Erhållen ränta samt Erlagd ränta.
- 2) I årsredovisningen för 2015 och 2016 minskade nyttjad del av checkräkningskrediten likvida medel. Från och med årsredovisningen 2017 behandlas checkräkningskrediten som en del i finansieringsverksamheten. Jämförelseåret 2016 har räknats om.

NYCKELTAL

Nyckeltal som definierats enligt IFRS

Belopp i MSEK	Reviderad 1 jan – 31 dec IFRS 2017	Ej reviderad 1 jan – 31 dec IFRS 2016	Reviderad 1 jan – 31 dec K3 2016	Ej reviderad 1 jan – 31 dec K3 2015 ²⁾
Nettoomsättning, MSEK	292,6	353,1	353,1	290,2
Resultat per aktie före utspädning, SEK ¹⁾	0,41	1,58	-	-
Resultat per aktie efter utspädning, SEK ¹⁾	0,39	1,46	-	-

- 1) I slutet av september 2017 genomfördes en split med villkoret 5:1, varvid antalet aktier ökades från 4 380 389 till 21 901 945. Jämförelsetalen för tidigare perioder har räknats om för att nå jämförbarhet mellan perioderna.
- 2) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Rörelseresultat (EBIT), Finansnetto, Omsättningstillväxt samt Rörelsemarginal.

ALTERNATIVA NYCKELTAL

De alternativa finansiella mått som inte beräknats enligt IFRS och som presenteras i detta Prospekt utgör inte erkända värderingsprinciper för finansiell ställning eller likviditet enligt IFRS utan används av Railcare för att följa det ekonomiska utfallet av koncernens verksamhet samt koncernens finansiella ställning. Värdering av de alternativa nyckeltal som presenteras i Prospektet ska alltid ske tillsammans med den information som framgår av resultaträkning, rapport över finansiell ställning, kassaflödesanalys samt nyckeltal vilka upprättats i enlighet med IFRS. Bolaget har redovisat dessa nyckeltal i de ekonomiska rapporter som Bolaget offentliggjort historiskt och/eller avser att göra så i framtiden. Dessa nyckeltal har, om inget annat anges, inte reviderats.

Railcare redovisar dessa alternativa finansiella mått eftersom Bolaget anser att de är viktiga kompletterande mått på lönsamhet och finansiell ställning, samt att dessa mått ofta används av externa intressenter för att bedöma och jämföra företags ekonomiska utfall och ställning. Vid jämförelse av de alternativa finansiella mått som presenteras här kan beräkningen för andra företag ha skett med olika definitioner vilket gör att utfallet inte är direkt jämförbart. De alternativa finansiella måtten har för åren 2015, 2016 och 2017 baserats på olika redovisningsprinciper, både i enlighet med IFRS och K3. Införandet att IFRS har bland annat påverkat Bolagets resultaträkning då skillnaden mellan åren främst avser goodwill och dess avskrivningar.

Alternativa nyckeltal som inte definierats enligt IFRS

Belopp i MSEK	Reviderad	Ej reviderad	Ej reviderad	Ej reviderad
	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015 ¹⁾
Rörelseresultat (EBIT), MSEK	16,7	50,0	49,3 ²⁾	30,2
Finansnetto, MSEK ³⁾	-4,9	-5,2	-5,2	-5,2
Årets resultat, MSEK	9,0	34,6	34,0 ²⁾	19,5 ²⁾
Balansomslutning, MSEK	420,1	410,6	407,8 ²⁾	398,9 ²⁾
Eget kapital per aktie, SEK ⁴⁾	6,08	6,32	6,19	5,24
Omsättningstillväxt, %	-17,1	21,7	21,7	-6,1
Rörelsemarginal, %	5,7	14,2	14,0 ⁵⁾	10,4
Soliditet, %	31,7	33,7	33,3 ⁵⁾	28,8
Utdelning per aktie, SEK [*]	0,15 ⁶⁾	0,66	0,66	0,60

1) Den finansiella informationen för räkenskapsåret 2015 har hämtats från jämförelsetalen i årsredovisningen för 2016 och är således inte reviderad. Beloppen skiljer sig från den publicerade årsredovisningen för 2015 då redovisningsprinciper för klassificering av valutakursdifferenser har förändrats. Följande poster har påverkats: Rörelseresultat (EBIT), Finansnetto, Omsättningstillväxt samt Rörelsemarginal.

2) Ej redovisade som nyckeltal i årsredovisningen för 2016 men finns i resultat- och balansräkning som är reviderade.

3) Finansnetto benämndes i årsredovisningarna för åren 2015 och 2016 "Summa resultat från finansiella poster".

4) I slutet av september 2017 genomfördes en split med villkoret 5:1, varvid antalet aktier ökades från 4 380 389 till 21 901 945. Jämförelsetalen för tidigare perioder har räknats om för att nå jämförbarhet mellan perioderna.

5) Reviderade nyckeltal.

6) Styrelsens förslag till årsstämman 2018.

BERÄKNINGAR AV KONCERNENS ALTERNATIVA NYCKELTAL

Beräkning av Eget kapital per aktie

(Belopp i MKR)	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015
(A) Eget kapital	133,2	138,5	135,7	114,7
(B) Antal aktier, miljontal ¹⁾	21,9	21,9	21,9	21,9
(A / B) Eget kapital per aktie, SEK ¹⁾	6,08	6,32	6,19	5,24

Beräkning av Omsättningstillväxt

(Belopp i MKR)	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015	1 jan – 31 dec K3 2014	1 jan – 31 dec K3 2013
(A) Nettoomsättning	292,6	353,1	353,1	290,2	309,2	184,3
(B) Jämförelsetal från föregående period	353,1	290,2	290,2	309,2	184,3	178,9
((A - B) / B) Omsättningstillväxt, %	-17,1	21,7	21,7	-6,1	67,8	3,0

Beräkning av Rörelsemarginal

(Belopp i MKR)	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015	1 jan – 31 dec K3 2014	1 jan – 31 dec K3 2013
(A) Rörelseresultat (EBIT)	16,7	50,0	49,3	30,2	57,3	18,0
(B) Nettoomsättning	292,6	353,1	353,1	290,2	309,2	184,3
(A / B) Rörelsemarginal %	5,7	14,2	14,0	10,4	18,5	9,8

Beräkning av Soliditet

(Belopp i MKR)	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015
(A) Eget kapital	133,2	138,5	135,7	114,7
(B) Balansomslutning	420,1	410,6	407,8	398,9
(A / B) Soliditet %	31,7	33,7	33,3	28,8

Beräkningar av Koncernens alternativa nyckeltal, forts

Beräkning av Utdelning per aktie

(Belopp i MKR)	1 jan – 31 dec IFRS 2017	1 jan – 31 dec IFRS 2016	1 jan – 31 dec K3 2016	1 jan – 31 dec K3 2015
(A) Beslutad total utdelning	3,3 ²⁾	14,7	14,7	13,1
(B) Antal aktier, miljontal ¹⁾	21,9	21,9	21,9	21,9
(A / B) Utdelning per aktie, SEK¹⁾	0,15²⁾	0,66	0,66	0,60

1) I slutet av september 2017 genomfördes en split med villkoret 5:1, varvid antalet aktier ökades från 4 380 389 till 21 901 945. Jämförelsetalen för tidigare perioder har räknats om för att nå jämförbarhet mellan perioderna.

2) Styrelsens förslag till årsstämman 2018.

DEFINITIONER AV NYCKELTAL

Rörelseresultat (EBIT)

Beräknas som periodens resultat före skatt, resultat från andelar i intressebolag samt finansiella poster. Nyckeltalet visar Bolagets vinst/förlust som genereras i den operativa verksamheten.

Finansnetto

Finansnetto beräknas som finansiella intäkter minus finansiella kostnader. Nyckeltalet visar nettot av Bolagets finansiella verksamhet.

Balansomslutning

Beräknas som summan av Bolagets tillgångar vid periodens slut.

Eget kapital per aktie, SEK

Beräknas som eget kapital dividerat med antalet utestående aktier vid periodens slut. Nyckeltalet visar Bolagets nettovärde per aktie.

Omsättningstillväxt, %

Beräknas som skillnaden mellan periodens nettoomsättning och föregående periods nettoomsättning dividerat med föregående periods nettoomsättning. Nyckeltalet visar Bolagets tillväxt och hur den sett ut historiskt, vilket bidrar till en förståelse för Bolagets utveckling.

Rörelsemarginal, %

Beräknas som rörelseresultat dividerat med nettoomsättning. Nyckeltalet visar hur stor del av Bolagets vinst/förlust som genereras i den operativa verksamheten.

Soliditet, %

Beräknas som eget kapital dividerat med balansomslutningen. Nyckeltalet visar Bolagets finansiella ställning och dess långsiktiga betalningsförmåga.

Utdelning per aktie, SEK

Utdelning per aktie beslutad på stämman där årsredovisning fastställs för det räkenskapsår som anges.

Resultat per aktie före utspädning, SEK

Beräknas som resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med vägt genomsnittligt antal utestående aktier under perioden. Nyckeltalet visar Bolagets resultatutveckling per aktie, utan hänsyn till eventuell utspädnings-effekt från utestående konvertibel.

Resultat per aktie efter utspädning, SEK

För beräkning av resultat per aktie efter utspädning justeras det vägda genomsnittliga antalet utestående aktier för utspädningseffekten av samtliga potentiella aktier. Moderbolaget har en kategori av potentiella stamaktier med utspädningseffekt: konvertibla skuldebrev. De konvertibla skuldebreven antas ha blivit konverterade till aktier och nettovinsten justeras för att eliminera räntekostnaden minskat med skatteeffekten. Konvertibla skuldebrev ger inte upphov till en utspädningseffekt när räntan per aktie som kan erhållas vid konvertering överstiger resultat per aktie före utspädning. Nyckeltalet visar Bolagets resultatutveckling per aktie, utan hänsyn till eventuell utspädnings-effekt från utestående konvertibel.

Operationell och finansiell översikt

Den information som presenteras nedan bör läsas tillsammans med avsnittet ”Utvald finansiell information” och den finansiella information som hänvisas därtill. Informationen nedan innehåller framåtblickande uttalanden som omfattas av diverse risker och osäkerheter. Bolagets verkliga resultat kan skilja sig väsentligt från de som förutspås i dessa framåtblickande uttalanden på grund av många olika faktorer, däribland, men inte begränsat till, de som beskrivs i avsnittet ”Marknadsöversikt” och på annan plats i Prospektet, så som de beskrivs i avsnittet ”Riskfaktorer”.

VIKTIGA FAKTORER SOM PÅVERKAR BOLAGETS RESULTAT

Railcare bedömer att följande faktorer är de som i störst utsträckning påverkar Bolagets resultat:

- Beläggning av maskiner
- Förmåga att tillgodose marknadens behov
- Efterfrågan på Railcares tjänster
- Marknadsföring

Beläggning av maskiner

Bolagets rörelseresultat påverkas i hög grad av beläggningsen av maskiner och personal. Detta arbetar Bolaget med genom att verka för en bra mix av korta och långa kundkontrakt och därigenom minska ledtider mellan olika uppdrag. Genom att verka på olika geografiska marknader kan Bolaget också fördela resurser utifrån efterfrågan och konjunktur.

Förmågan att tillgodose marknadens behov

Bolaget har under många år arbetat efter devisen ”Nya lösningar på gamla problem”, och det är av central betydelse för Bolagets framgång att kunna identifiera och lösa befintliga och potentiella problem hos kunderna. I befintliga kunduppdrag är det viktigt att behålla företagskulturen där Railcare verkar för att vara flexibla och serviceinriktade, och att ha ett arbetssätt som bygger på att alla medarbetare har stort eget ansvar och befogenheter att ta itu med problem som kan dyka upp. Genom att ha en organisation och företagskultur där varje medarbetares röst är viktig, kan Railcare också tidigt fånga upp idéer och tankar till avdelningen Railcare Innovation och Design där Bolaget arbetar strukturerat med att utveckla metoder och maskiner för marknadens behov.

Efterfrågan på Railcares tjänster

Efterfrågan på Railcares tjänster drivs bland annat av hur väl Bolaget kan tillgodose marknadens behov. Eftersom Railcare är nischade och erbjuder unika tjänster är det också centralt att Bolaget är synligt och att marknaden känner till Railcares varumärke och Bolagets tjänster och erbjudanden.

Efterfrågan på Railcares tjänster påverkas också av hur stora anslag och vilka satsningar som görs på järnvägen i stort.

Marknadsföring

Railcare är inom många områden unika i sina metoder. Förmågan att sprida kunskap om Bolagets teknik och erbjudanden är därför central för Bolagets resultat. Railcare arbetar med marknadsföring dels genom att delta vid branschmässor, vara delaktiga och aktiva i olika bransch-nätverk och vara aktiva och bevaka olika upphandlingar. Railcare har också satsat på en uppställningsplats i Long Marston för att kunna demonstrera maskiner för olika intressenter. Det viktigaste för Railcare är dock att vara ute där kunderna finns, vara synliga och att marknadsföra Bolaget och dess varumärke genom att göra bra jobb.

FÖRKLARING AV POSTER SOM PÅVERKAR RESULTAT

Nettoomsättning

Railcares nettoomsättning består av såväl försäljning av tjänster som av varuförsäljning. Den huvudsakliga delen av tjänsteförsäljningen omfattar entreprenader med maskiner och personal på järnväg i Skandinavien och Storbritannien samt specialtransporter och uthyrning av lok, vagnar och personal. Dessutom säljer Bolaget tjänster i form av trumrenoveringar inom järnväg, väg och industri, samt verkstads-tjänster för reparation och uppgradering av lok och vagnar.

Bolagets varuförsäljning består av exportförsäljning av Railcares vakuumsugmaskiner och av reservdelsförsäljning till exportkunder och via Bolagets vagnsverkstäder.

Råvaror och förnödenheter

Kostnaden för råvaror och förnödenheter består till största delen av kostnader för underentreprenörer och lokhyra, samt av kostnader för inköp av reservdelar för vidareförsäljning och material som används i Bolagets lok- och vagnsverkstäder.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader består bland annat av drivmedels- och underhållskostnader för Bolagets arbetsmaskiner, lok och vagnar samt kostnader för resor, lokaler, inhyrd specialistkompetens och marknadsföring.

Personalkostnader

Personalkostnader består av kostnader i form av löner, sociala avgifter, pensionskostnader samt andra ersättningar för Bolagets medarbetare.

Av- och nedskrivningar

Arbetsmaskiner samt lok och vagnar har delats upp i komponenter som skrivs av linjärt över komponentens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Övriga anläggningstillgångar, förutom goodwill, delas inte in i komponenter utan skrivs av linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod.

Räntekostnader och liknande resultatposter

Finansiella kostnader består av räntekostnader på upplåning, på finansiell leasing och checkräkningskredit samt av valutakursförluster på likvida medel.

JÄMFÖRELSE MELLAN RÄKENSKAPSÅREN 2017 OCH 2016

För att undvika jämförelsestörande effekter i anledning av byte av redovisningsprinciper redovisas siffror för jämförelse mellan 2016 och 2017 enligt IFRS. För mer information om byte av redovisningsprinciper, läs ingressen till avsnittet "Utvald finansiell information" som finns på sidan 43.

Nettoomsättning

Nettoomsättningen minskade med 17,1 procent till 292,6 MSEK 2017 jämfört med 353,1 MSEK 2016. Minskningen i nettoomsättning berodde främst på volymnedgången i Storbritannien, men även färre antal spårbyten i Sverige påverkade negativt. Volymnedgången i Storbritannien uppstod på grund av att budgeterade medel i kontrollperiod 5 "CP5" tog slut under kvartal 2, och Railcares kund Network Rail var därför tvungna att stoppa deras pågående och planerade projekt. Efter en tid sköts det till pengar för att de mest akuta underhållsarbetena skulle kunna utföras. Regeringen i Storbritannien har nu för perioden 1 april 2018 till 31 mars 2019 avsatt 200 MGBP för underhållsåtgärder avseende CP5.

Nettoomsättningen inom segment *Entreprenad Sverige* ökade något jämfört med föregående år, *Entreprenad Utland* minskade jämfört med föregående år främst på grund av volymminskningen i Storbritannien, *Transport Skandinavien* minskade jämfört med föregående på grund av färre utförda spårbyten och *Maskinförsäljning* ökade jämfört med föregående år tack vare en större maskinleverans. Segment *Maskinförsäljning* stod för den största nettoomsättningssökningen jämfört med föregående år, medan *Entreprenad Utland* stod för den största nedgången bland segmenten.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna för 2017 uppgick till 280,0 MSEK, vilket är en minskning med 8,6 procent jämfört med 2016 då rörelsekostnaderna uppgick till 306,4 MSEK. Minskningen beror främst på minskade kostnader för underentreprenörer och andra kostnader kopplade till den minskade beläggningen. Kostnaden för råvaror och förnödenheter, där kostnader för underentreprenörer ingår, minskade med 24,0 procent jämfört med 2016 och personalkostnaderna ökade med 0,8 procent jämfört med 2016..

Rörelseresultat

Rörelseresultatet minskade med 66,7 procent till 16,7 MSEK 2017 jämfört med 50,0 MSEK 2016. Rörelsemarginalen försämrades från 14,2 procent 2016 till 5,7 procent 2017, vilket främst är hänförligt till att andelen fasta kostnader i förhållande till nettoomsättning har ökat under perioden till följd av nettoomsättningsminskningen. Rörelseresultatet har belastats med kostnader hänförliga till Noteringen med 7,0 MSEK, vilket främst avser konsultkostnader.

Rörelseresultatet inom segment *Entreprenad Sverige* ökade jämfört med föregående år främst tack vare högre resursutnyttjande. Även segment *Maskinförsäljning* ökade, detta tack vare en större maskinorder. Segmenten *Entreprenad Utland* och *Transport Skandinavien* visade ett försämrat rörelseresultat jämfört med 2016, vilket främst är hänförligt till att andelen fasta kostnader i förhållande till nettoomsättningen har ökat under perioden till följd av nettoomsättningsminskningen. Segment *Entreprenad Sverige* stod för den största rörelseresultatökningen jämfört med föregående år, medan *Entreprenad Utland* stod för den största nedgången bland segmenten.

Årets resultat

Årets resultat 2017 uppgick till 9,0 MSEK jämfört med 34,7 MSEK 2016, vilket motsvarar en minskning med 74,1 procent.

Kassaflöde

Kassaflödet från den löpande verksamheten var 44,1 MSEK 2017 jämfört med 79,8 MSEK 2016. Förändringen härrör till stor del från ett minskat rörelseresultat. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick 2017 till ett utflöde om 41,9 MSEK jämfört med ett utflöde om 30,9 MSEK 2016. Det ökade utflödet från investeringsverksamheten beror bland annat på satsningen på en Ballastfeeder för Storbritannien och investeringar i befintlig maskinpark. Kassaflödet från finansieringsverksamheten gav upphov till ett utflöde om 4,5 MSEK 2017 jämfört med ett utflöde om 26,9 MSEK 2016. Detta härrör sig främst till större avbetalningar på banklån och checkräkningskredit 2016 jämfört med 2017, samt ökad upplåning i samband med investeringar under 2017 jämfört med 2016.

Anställda

Antalet anställda i Railcare per den 31 december 2017 var 120 personer.

JÄMFÖRELSE MELLAN RÄKENSKAPSÅREN 2016 OCH 2015

För att undvika jämförelsestörande effekter i anledning av byte av redovisningsprinciper redovisas siffror för jämförelse mellan 2015 och 2016 enligt K3. För mer information om byte av redovisningsprinciper, läs ingressen till avsnittet ”*Utvald finansiell information*” som finns på sidan 43.

Nettoomsättning

Nettoomsättningen ökade med 21,7 procent till 353,1 MSEK 2016 jämfört med 290,2 MSEK 2015. Ökningen i nettoomsättning berodde främst på en jämn och hög beläggning under hela 2016 och på att det sista kvartalet under 2015 påverkades negativt av ett oplanerat stopp i verksamheten i Storbritannien.

Nettoomsättningen inom segment *Entreprenad Sverige* var i nivå med föregående år, *Entreprenad Utland* ökade jämfört med föregående år främst p g a volymökningen i Storbritannien, *Transport Skandinavien* ökade jämfört med föregående p g a fler utförda spårbyten och *Maskinförsäljning* ökade något jämfört med föregående år. Segment *Transport Skandinavien* stod för den största nettoomsättningsökningen jämfört med föregående år.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna för 2016 uppgick till 307,1 MSEK, vilket är en ökning med 16,4 procent jämfört med 2015 då rörelsekostnaderna uppgick till 263,9 MSEK. Ökningen beror främst på ökade kostnader för underentreprenörer, personal och andra poster kopplade till den ökade beläggningen. Kostnaden för råvaror och förnödenheter, där kostnader för underentreprenörer ingår, ökade med 19,7 procent jämfört med 2015 och personalkostnaderna ökade med 17,1 procent jämfört med 2015.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet ökade med 63,2 procent till 49,3 MSEK 2016 jämfört med 30,2 MSEK 2015. Rörelsemarginalen förbättrades från 10,4 procent 2015 till 14,0 procent 2016, vilket främst är hänförligt till att andelen fasta kostnader i förhållande till nettoomsättningen har minskat under perioden till följd av nettoomsättningsökningen. Under år 2015 investerade Bolaget också i att stärka organisationen för ytterligare tillväxt framåt, vilket innebar bland annat ökade personalkostnader.

Rörelseresultatet inom segment *Entreprenad Sverige* minskade jämfört med föregående år främst p g a låg beläggning inom liningsverksamheten. Segmenten *Entreprenad Utland* och *Transport Skandinavien* visade ett förbättrat rörelseresultat jämfört med 2015, vilket främst är hänförligt till att andelen fasta kostnader i förhållande till omsättningen har minskat under perioden till följd av omsättningsökningen. Segment *Maskinförsäljning* visade ett något lägre resultat. Segment *Transport Skandinavien* stod för den största rörelseresultatökningen jämfört med föregående år, medan *Entreprenad Sverige* stod för den största nedgången bland segmenten.

Årets resultat

Årets resultat 2016 uppgick till 34,0 MSEK jämfört med 19,4 MSEK 2015, vilket motsvarar en ökning med 75,3 procent.

Kassaflöde

Kassaflödet från den löpande verksamheten var 79,5 MSEK 2016 jämfört med 25,9 MSEK 2015. Förändringen härrör till stor del från ett ökat rörelseresultat men också från förändringar av rörelsekapitalet i form av minskade kortfristiga rörelsefordringar. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick 2016 till ett utflöde om 30,9 MSEK jämfört med ett utflöde om 51,8 MSEK 2015. Det minskade utflödet från investeringsverksamheten beror på att de stora investeringarna som gjordes under 2015 i form av maskiner för marknaden i Storbritannien och utveckling av verkstaden i Skelleftehamn slutförts. Kassaflödet från finansieringsverksamheten gav upphov till ett utflöde om 15,1 MSEK 2016 jämfört med ett positivt kassaflöde om 8,6 MSEK 2015. Detta härrör främst till ökad upplåning i samband med stora investeringar under 2015.

Anställda

Antalet anställda i Railcare per den 31 december 2016, liksom per 31 december 2015, var 120 personer.

INVESTERINGAR

Railcares investeringar utgörs främst av utveckling av egna maskiner, uppgradering och renovering av befintliga lok och vagnar samt inköp av lok. Inom entreprenadverksamheten har Bolaget under 2015 till 2017 investerat bland annat i byggnation av tre Railvac UK-maskiner för den engelska marknaden, en Railvac 16 000, ett antal vagnar som grund för framtida byggnation av Railvac's, en Ballastfeeder för den svenska marknaden samt utvecklingen av en Ballastfeeder till Storbritannien. Bolaget har också investerat i utbyggnaden av en maskinhall och ett nytt spår vid verkstaden i Skelleftehamn. Inom Transportverksamheten har Bolaget investerat i lokparken både genom uppgradering och renovering och nya inköp, bland annat fyra TMX-lok. Investeringarna har finansierats såväl med egna medel som med lånat kapital.

Bolaget kommer att fortsätta underhållsinvestera i befintlig maskinpark och avdelningen Innovation & Design kommer att bedriva framtagande av nya och innovativa maskiner. Bolaget bedömer att det inte krävs några väsentliga belopp för att färdigställa pågående nyanläggningar. Dessa nyanläggningar är förlagda i Sverige och är finansierade med egna medel och lånat kapital. Bolaget räknar med att lägga 10–15 MSEK under 2018 på underhållsinvesteringar och Innovation & Design. Beroende på vilken typ av arbete som efterfrågas av kunderna, så kan det uppstå investeringsbehov för att kunna komplettera maskinparken och därigenom öka produktionskapaciteten.

Bolaget utesluter ej framtida bolagsförvärv inom branschen.

Bolaget bedömer att befintlig maskinpark och organisation ska kunna hantera en nettoomsättning på ca 450 MSEK.

	Helår			
	IFRS 2017	IFRS 2016	K3 2016	K3 2015
Investeringar i materiella tillgångar (MSEK)	42,9	31,3	31,3	55,3
Investeringar i immateriella tillgångar (MSEK)	0,4	2,3	2,3	1,6
Total investering i materiella och immateriella anläggningstillgångar (MSEK)	43,3	33,6	33,6	56,9

ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar

De materiella anläggningstillgångarnas bokförda värde uppgick till 316,4 MSEK per den 31 december 2017. Posten utgörs främst av egenutvecklade entreprenadmaskiner och av lok och vagnar. Inga för Bolaget kända miljöfaktorer bedöms påverka Bolagets användande av de materiella anläggningstillgångarna.

Immateriella anläggningstillgångar

De immateriella anläggningstillgångarnas bokförda värde uppgick till 8,1 MSEK per den 31 december 2017. De immateriella tillgångarna utgörs huvudsakligen av goodwill som uppstod i samband med förvärvet av Three T AB och av balanserade utgifter för utvecklingsarbeten, dels för ett planeringsverktyg, dels för metodutveckling och hållfasthetstester inom liningsverksamheten.

SÄSONGSVARIATIONER

Bolagets nettoomsättning och resultat har en viss variation över året. Årets första kvartal är stabilt mellan åren, då största delen av intäkterna härrör från längre kontrakt, och det tredje kvartalet är typiskt sett det starkaste då alla verksamheter kan vara i gång under hela perioden. Det andra och det fjärde kvartalet är typiskt sett Bolagets svagaste försäljningsmässigt, vilket är drivet av glappet mellan vinterns och sommarens spårarbeten.

FINANSIELL RISKHANTERING

Railcare är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Syftet med Bolagets hantering av sin finansiella riskexponering är främst att skapa ett över tid stabilt räntenetto, undvika effekter från plötsliga förändringar på valuta- och räntemarknaderna, minimera Bolagets finansiella motpartsexponering samt minimera och optimera bolagets räntekostnader. Bolagets finanspolicy fastställs årligen av styrelsen och reglerar hur de finansiella riskerna ska hanteras.

Bolagets huvudsakliga finansiella riskexponering avser likviditetsrisk, refinansieringsrisk, valutarisk, ränterisk, kreditrisk och försäkringsrisk.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken är risken att inte kunna infria sina betalningsförpliktelser vid dess förfallotidpunkt utan att kostnaden för att erhålla betalningsmedel ökar avsevärt. Bolagets finanspolicy föreskriver en definierad netto-likviditetsreserv för att säkerställa kortsiktiga betalningsförpliktelser.

Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk definieras som risken att Railcare ej har tillgång till, eller har svårigheter att erhålla, nödvändig extern finansiering till marknadsmässiga villkor vid en given tidpunkt, eller att kreditgivarna får svårigheter att infria sina åtaganden. För att minimera risken föreskriver Bolagets finanspolicy bland annat att sprida sin externa finansiering till olika finansieringskällor samt att ha en diversifierad förfallostruktur på den externa finansieringen.

Valutarisk

Koncernen bedriver verksamhet främst i Sverige, övriga Skandinavien och Storbritannien och är därmed exponerad för valutarisker. Valutarisken definieras som risken att Bolaget inte har långsiktig stabilitet och stora negativa effekter av växelkursfluktuationer. Den främsta risken i Bolaget rör transaktioner med GBP. För att minimera risken föreskriver finanspolicy att så långt möjligt matcha in- och utgående kassaflöden i utländska valutor, för att på så sätt skapa s. k. naturliga säkringar. Alla växlingsaktiviteter utförs centralt. Bolaget har också som policy att inte använda säkringsinstrument för att eliminera omräkningseffekter. Beslut om eventuell säkring fattas av styrelsen.

Ränterisk

Ränterisken definieras som risken att förändringar på räntenivåer får en negativ påverkan på Railcares resultat, tillgångar och kassaflöde. Bolagets finanspolicy föreskriver en limit för hur stor resultateffekt en definierad förändring på räntekurvan får medföra på budgeterat resultat. Policyen föreskriver också att frågan om räntevillkor vid varje ny långfristig finansiering ska behandlas av styrelsen. Koncernens främsta ränterisk uppstår genom långfristig upplåning med rörlig ränta som exponerar koncernen för ränterisk avseende kassaflöden. Under räkenskapsåren 2017 och 2016 var koncernens upplåning i SEK och med rörlig ränta. Vid känslighetsanalys för ränterisk hade den beräknade vinsten efter skatt för räkenskapsåret 2017 varit 2,1 MSEK (1,9) lägre/högre, huvudsakligen som en effekt av högre/lägre räntekostnader för upplåning med rörlig ränta, om räntorna på upplåning i SEK per 2017-12-31 varit 50 baspunkter (0,5 procentenheter) högre/lägre med alla andra variabler konstanta.

Kreditrisk

Kreditrisken i koncernen är främst knuten till kundfordringar. Bolaget har under sin verksamhetstid haft mycket få kreditförluster, och risken för betydande kreditförlust bedöms av Bolaget som liten. Bolagets finanspolicy före-

skriver en strävan efter att uppnå låg kreditrisk i samtliga fordringsförhållanden.

Försäkringsrisk

Försäkringsrisken definieras som risken att Railcare och dess dotterbolag inte har tillräckligt med försäkringsskydd. För att minimera risken föreskriver Bolagets finanspolicy att försäkringsskyddet administreras centralt.

TENDENSER OCH VÄSENTLIGA FÖRÄNDRINGAR

Inga offentliga, ekonomiska, skattepolitiska, penningpolitiska eller andra politiska åtgärder har väsentligt påverkat Railcares verksamhet. Utöver vad som framgår av Prospektet känner Railcare inte heller till några offentliga, ekonomiska, skattepolitiska, penningpolitiska eller andra politiska åtgärder som väsentligt skulle kunna påverka Bolagets verksamhet. Inga övriga kända uppgifter finns rörande tendenser, osäkerhetsfaktorer, potentiella fordringar eller andra krav, åtaganden eller händelser som kan förväntas ha en väsentlig inverkan på Railcares affärsutsikter.

Inga dokumenterade tendenser finns vad gäller produktion, försäljning och försäljningspriser, kostnader för inköp eller för fasta kostnader under det innevarande räkenskapsåret fram till datumet för registreringsdokumentet.

NYA REDOVISNINGSTANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM ÄNNU INTE HAR TILLÄMPATS AV KONCERNEN

Ett antal nya standarder och tolkningar träder ikraft för räkenskapsår som började den 1 januari 2018 eller senare och har inte tillämpats vid upprättandet av denna finansiella rapport. Nedan följer en preliminär bedömning av effekter från de standarder som bedöms vara relevanta för koncernen.

IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder

IFRS 15 är den nya standarden för intäktsredovisning. IFRS 15 ersätter IAS 18 Intäkter, IAS 11 Entreprenadavtal samt flera relaterade tolkningar. IFRS 15 bygger på principen att intäkter redovisas när kunden erhåller kontroll över den försålda varan eller tjänsten – en princip som ersätter den tidigare principen att intäkter redovisas när väsentliga risker och förmåner övergått till kunden.

IFRS 15 tillämpas av koncernen för det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2018. Koncernen har valt att tillämpa standarden retroaktivt, det vill säga redovisa även jämförelseåret 2017 i enlighet med IFRS 15.

Under hösten 2017 har workshops hållits där diskussioner fördes för att identifiera potentiella skillnader mellan nuvarande redovisningsprinciper och IFRS 15. Baserat på vad som framkom har uppföljningar och analyser genomförts baserat på femstegsmodellen i IFRS 15. Där potentiella skillnader har identifierats har fördjupad analys genomförts av eventuella effekter vid konvertering till IFRS 15. Slutsatsen av arbetet är dock att inga väsentliga effekter har framkommit. Nedan redogörs för detaljerna i utförd analys.

Enligt nuvarande principer redovisas intäkter från ett tjänsteuppdrag till fast pris i förhållande till färdigställandegraden och intäkter från tjänsteuppdrag på löpande räkning i takt med att arbetet utförs. Vid avtalsanalysen bedöms samtliga tjänsteuppdrag uppfylla kriteriet i IFRS 15 punkt 35 a för att intäktsredovisas över tid i likhet med nuvarande principer.

I de fall tjänsten utförs på löpande räkning kommer koncernen att använda den praktiska lösningen (IFRS 15 punkt B16) att redovisa intäkter till det belopp som koncernen har rätt att fakturera. I det fall tjänsten utförs till fast pris redovisas intäkten baserat på en färdigställandemetod i form av en outputmetod som bygger på utfört arbete i förhållande till vad som totalt ska utföras. Detta leder inte till någon väsentlig förändring i periodisering och mätning av intäkterna jämfört med nuvarande principer.

Enligt den analys som genomförts erhåller kunden kontroll över varor som säljs av koncernen vid en given tidpunkt. I enlighet med IFRS 15 redovisas intäkt när denna tidpunkt inträffar. Relevanta indikatorer har utvärderats för att avgöra när kontroll övergår och intäkt ska redovisas. Varuförsäljning kommer därför, i likhet med nuvarande principer, att redovisas när riskövergång enligt kontrakten övergår vilket sammanfaller med att kunden fysiskt erhållit varan samt godkänt den. Det är även då koncernen har rätt till betalning och förmåner övergår till kunden.

Efter utförd analys är bedömningen att intäktsredovisningen enligt nuvarande redovisningsprinciper t o m 2017-12-31 i allt väsentligt leder till samma slutresultat som vid en tillämpning av IFRS 15. Införandet av IFRS 15 kommer därmed inte att få några väsentliga effekter på eget kapital vid övergångstidpunkten och resultaträkningen för 2017 kommer vara oförändrad.

IFRS 9 Finansiella instrument

IFRS 9 hanterar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder och inför nya regler för säkringsredovisning. Den fullständiga versionen av IFRS 9 gavs ut i juli 2014. Den ersätter de delar av IAS 39 som hanterar klassificering och värdering av finansiella instrument och introducerar en ny nedskrivningsmodell.

IFRS 9 kommer att börja tillämpas av koncernen det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2018. Koncernen kommer inte att räkna om jämförelsetal för räkenskapsåret 2017, i enlighet med standardens övergångsregler.

Under hösten 2017 har workshops genomförts där diskussioner förts avseende klassificering och värdering av koncernens finansiella instrument. Efter genomförda workshops har konstaterats att de nya reglerna för klassificering och värdering inte kommer att väsentligt påverka koncernens finansiella ställning vid övergångstidpunkten, då regelverket inte kommer att innebära någon förändring vad gäller klassificering och värdering av de finansiella instrument som återfinns i koncernens balansräkning vid denna tidpunkt.

IFRS 9 introducerar en ny nedskrivningsmodell som bygger på förväntade kreditförluster, istället för inträffade kreditförluster, och som tar hänsyn till framåtriktad information. Koncernen har historiskt låga kreditförluster på kundfordringar och andra fordringar vilket innebär att kreditförlusterna även baserat på återstående löptid är mycket låga i koncernen. Därav bedöms den nya nedskrivningsmodellen inte få någon väsentlig påverkan på koncernens värdering av kundfordringar och andra fordringar eller eget kapital vid övergångstidpunkten.

Säkringsredovisning tillämpas inte i dagsläget och kommer således inte att påverka koncernens finansiella ställning.

IFRS 16 Leasingavtal

IFRS 16 Leasingavtal publicerades i januari 2016 och ska börja tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2019 eller senare. Standarden kommer att ersätta IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Implementeringen av standarden kommer att innebära att nästan samtliga leasingkontrakt kommer att redovisas i balansräkningen, då ingen åtskillnad längre görs mellan operationella och finansiella leasingavtal. Standarden kommer främst att påverka redovisningen av koncernens operationella leasingavtal. Enligt den nya standarden ska en tillgång (rättigheten att använda en leasad tillgång) och en finansiell skuld avseende skyldigheten att betala leasingavgifter samt redovisas. Kontrakt med kort löptid och kontrakt av mindre värde undantas. Redovisningen för leasegivare kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. Detta medför att koncernens nuvarande operationella leasingavtal ska redovisas i balansräkningen från och med 2019. Vid balansdagen 2017-12-31 uppgår koncernens icke uppsägningbara operationella leasingåtaganden till 20,2 MSEK.

Koncernen har påbörjat arbetet med att analysera vilken effekt IFRS 16 kommer att få på koncernens finansiella rapporter. Koncernen arbetar med att göra en fullständig översyn av samtliga leasingavtal, där information samlas in

och sammanställs som underlag till beräkningar och kvantifiering i samband med konvertering till IFRS 16. I koncernen återfinns främst leasingavtal där koncernen är leaseta tagare avseende hyra av kontorslokaler, arbetsmaskiner, lok och vagnar samt fordon. Av dessa avtal är det endast hyra av kontorslokaler som redovisas som operationella leasingavtal, övriga leasingavtal redovisas som finansiella leasingavtal. Koncernen har dock ännu inte utvärderat om det föreligger andra justeringar som behöver göras. Justeringar kan exempelvis behövas med anledning av att koncernen hyr ut lok och vagnar i andra hand.

För närvarande avser koncernen inte att förtidstillämpa standarden. Koncernen avser att tillämpa den förenklade övergångsmetoden och kommer inte att räkna om jämförelsetalen.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER SAMT FÖRÄNDRINGAR AVSEENDE RAILCARES FINANSIELLA SITUATION OCH RÖRELSERESULTAT EFTER DEN 31 DECEMBER 2017

22 januari 2018 – Railcare vinner order om 14 MSEK för kabelsänkning i Sverige. Arbetet kommer att utföras med en Railvac-maskin under en åttamånadersperiod efter projektstart.

3 mars 2018 – Railcare förlänger ramavtal med Network Rail. Network Rail har nu valt att lösa ut det första optionsåret för förlängning av nuvarande ramavtal med Railcare. Förlängningen gäller från 1 april 2018 till den 31 mars 2019. Ytterligare ett optionsår för förlängning finns i avtalet.

12 mars 2018 – Railcare tecknar ett 5-årskontrakt värt 360 MSEK med Kaunis Iron för transport av järnmalm. Projektet startar under det tredje kvartalet 2018 och bedöms vara i full drift under det fjärde kvartalet 2018.

I övrigt har inga väsentliga händelser eller förändringar avseende Bolagets finansiella situation och rörelseresultat skett efter 31 december 2017.

Eget kapital, skuldsättning och annan finansiell information

Tabellerna i detta avsnitt redovisar Railcares kapitalstruktur på koncernnivå per den 31 december 2017. För information om Bolagets aktiekapital och aktier se vidare avsnitt "Aktiekapital och ägarförhållanden". Följande information bör läsas i anslutning till avsnittet "Utvald finansiell information" och "Operationell och finansiell översikt" som återfinns på annan plats i detta Prospekt.

KAPITALISERING

Nedan redovisas Railcares kapitalisering per den 31 december 2017.

MSEK	31 december 2017
Kortfristiga räntebärande skulder	
Mot borgen	-
Mot säkerhet	60,1
Utan garanti/borgen eller annan säkerhet	-
Summa kortfristiga räntebärande skulder	60,1
Långfristiga räntebärande skulder	
Mot borgen	-
Mot säkerhet	149,3
Utan garanti/borgen eller annan säkerhet	-
Summa långfristiga räntebärande skulder	149,3
Sammanställning eget kapital	
Aktiekapital	9,0
Övrigt tillskjutet kapital	28,0
Andra reserver	0,9
Balanserad vinst eller förlust	95,4
Summa eget kapital	133,2

FINANSIELL STÄLLNING

Under räkenskapsåret 2017 var Bolagets strategi, liksom föregående räkenskapsår, att upprätthålla en soliditet uppgående till minst 25 procent. Soliditeten uppgick vid utgången av 2017 till 31,7 procent (33,7). Railcares balansomslutning uppgick per den 31 december 2017 till 420,1 MSEK (410,6). Koncernens kassa och bank uppgick per den 31 december 2017 till 35,7 MSEK (37,8). Eget kapital uppgick till 133,2 MSEK (138,5).

Koncernens kortfristiga skulder uppgick per 31 december 2017 till 110,2 MSEK (78,4), varav 60,1 MSEK (27,1) stod för kortfristiga räntebärande skulder. De kortfristiga skulderna bestod främst av skulder till kreditinstitut om 54,5 MSEK (21,9). Sedan periodens utgång har löptiden för 10,1 MSEK förlängts till år 2021. Övriga kortfristiga skulder är finansiella leasingavtal.

Per 31 december 2017 hade Railcare långfristiga skulder uppgående till 176,7 MSEK (193,7), varav 149,3 MSEK (167,8) stod för långfristiga räntebärande skulder. De långfristiga skulderna bestod främst av skulder till kreditinstitut om 125,3 MSEK (143,0). Övriga långfristiga skulder var konvertibellån, finansiella leasingavtal samt uppskjuten inkomstskatt.

Nedanstående tabell visar Bolagets icke-derivata finansiella skulder, uppdelade efter den tid som på balansdagen återstår fram till den avtalsenliga förfalldagen. De belopp som anges i tabellen är de avtalsenliga, odiskonterade kassaflödena.

Per 31 december 2017 (MSEK)	Mindre än 3 månader	Mellan 3 månader och 1 år	Mellan 1 år och 2 år	Mellan 2 år och 5 år	Mer än 5 år
Konvertibellån				10,0	
Skulder till kreditinstitut	6,1	48,4	42,2	47,5	35,5
Skuld finansiella leasingavtal	2,0	3,6	4,7	10,6	
Leverantörsskulder	23,8				
Övriga skulder	5,0				
Summa	36,9	52,0	46,9	68,1	35,5

Skulder till kreditinstitut löper med en genomsnittlig ränta på 1,9 procent per år och med rörlig ränta. Bolaget har att uppfylla en kovenant för viss upplåning, se avsnittet ”*Legala frågor och övrig information*” för mer information. Lånevillkoren som ska uppfyllas är att skuldsättningsgraden inte får överstiga 3,0. Koncernen har uppfyllt lånevillkoren under räkenskapsåren 2017 och 2016. För skulder till kreditinstitut har säkerhet ställts i form av företagsinteckningar, pantsatta aktier i dotterföretag samt anläggningstillgångar.

Koncernen har en beviljad checkräkningskredit i valutan SEK om 19 MSEK vilken löper utan omförhandlingsdatum. Av beviljad checkräkningskredit har 0 SEK utnyttjats per den 31 december 2017 (0 SEK per 31 december 2016). Checkräkningskrediten löper vid utnyttjande med en ränta om 2,4 procent per 31 december 2017, vilken betalas kvartalsvis.

För mer information om Bolagets lånefinansiering se avsnittet ”*Legala frågor och övrig information*” samt Koncernens finansiella information med tillhörande noter och revisionsberättelse avseende räkenskapsåret 1 januari 2017–31 december 2017, som finns införlivat genom hänvisning i detta Prospekt.

NETTOSKULDSÄTTNING

Nedan redovisas Railcares nettoskuldsättning per den 31 december 2017.

MSEK	31 december 2017
(A) Kassa	
(B) Likvida medel ¹⁾	35,7
(C) Lätt realiserbara värdepapper	
(D) Likviditet (A)+ (B) + (C)	35,7
(E) Kortfristiga finansiella fordringar	
(F) Kortfristiga banklån	54,5
(G) Kortfristig del av långfristiga skulder	5,6
(H) Andra kortfristiga skulder	
(I) Kortfristiga räntebärande skulder (F) + (G) + (H)	60,1
(J) Netto kortfristig skuldsättning (I) – (E) – (D)	24,4
(K) Långfristiga banklån	125,3
(L) Emitterade obligationer	
(M) Andra långfristiga lån	24,0
(N) Långfristiga räntebärande skulder (K) + (L) + (M)	149,3
(O) Nettoskuldsättning (J) + (N)	173,7

1) Kontotillgångar.

REDOGÖRELSE FÖR RÖRELSEKAPITAL OCH KAPITALBEHOV

Railcares befintliga rörelsekapital är tillräckligt för att säkerställa de aktuella behoven för Bolagets utveckling under den närmaste tolv månadersperioden. Bedömningen baserar sig på Koncernens nuvarande likviditet samt den bedömda utvecklingen av kassaflödet under den närmaste tolv månadersperioden. Railcares rörelsekapitalbehov är främst kopplat till Koncernens tillväxt, operativa kassaflöde och kapitalbindning. Bolagets kapitalbindning utgörs huvudsakligen av kundfordringar.

Aktiekapital och ägarstruktur

ALLMÄN INFORMATION

Bolagets registrerade aktiekapital uppgick per den 31 december 2017, och uppgår per dagen för detta Prospekt, till 8 979 797,45 SEK fördelat på totalt 21 901 945 aktier. Envar av aktierna har ett kvotvärde om 0,41 SEK. Aktierna medför lika rättigheter och berättigar innehavaren till en röst per aktie.

Bolagsordningen innehåller ett avstämningsförbehåll, till följd av vilket aktierna är utgivna i dematerialiserad form genom Euroclear Sweden AB (Box 191, 101 23 Stockholm). Enligt lag (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument är Euroclear central värdepappersförvarare och clearingsorganisation för aktierna. Följaktligen har inga aktiebrev utfärdats och överlåtelse av aktier sker elektroniskt. Samtliga aktier är fullt betalda och denominerade i SEK. ISIN-koden för Bolagets aktier är SE0010441139. Samtliga aktier är utgivna enligt svensk rätt.

Aktierna är inte föremål för några överlåtelsebegränsningar. Aktierna är inte föremål för något obligatoriskt uppköps-erbjudande, någon inlösenrätt eller lösningskyldighet. Bolagets aktier har aldrig varit föremål för några offentliga uppköpserbjudanden. Aktierna är inte föremål för bestämmelser om konvertering. Varken Bolaget eller dess Dotterbolag äger några aktier i Bolaget.

AKTIEKAPITALET UTVECKLING

Bolaget bildades den 16 april 2007 och registrerades hos Bolagsverket den 28 maj 2007. Bolaget blev nytt moderbolag inom Koncernen genom apportemission (så kallat omvänt förvärv) inför listning på AktieTorget 2007. Bolagets aktiekapital och antal aktier har sedan bildandet förändrats enligt tabellen nedan.

Datum	Beskrivning	Förändring i aktiekapital (SEK)	Förändring i antal aktier	Totalt antal aktier	Kvotvärde	Totalt aktiekapital (SEK)
16 april 2007 (beslut) respektive 28 maj 2007 (registrering)	Nybildning	121 500	12 150 000	12 150 000	0,01	121 500,00
18 juni 2007 (beslut) respektive 16 juli 2007 (registrering)	Nyemission (mot betalning med apportegendom)	5 953 500	595 350 000	607 500 000	0,01	6 075 000,00
18 juni 2007 (beslut) respektive 6 november 2007 (registrering)	Nyemission (mot kontant betalning)	1 300 000	130 000 000	737 500 000	0,01	7 375 000,00
10 oktober 2007 (beslut) respektive 14 november 2007 (registrering)	Nyemission (mot kontant betalning)	124 240	12 424 000	749 924 000	0,01	7 499 240,00
30 maj 2008 (beslut) respektive 17 juni 2008 (registrering)	Nyemission (mot betalning med apportegendom)	461 538,46	46 153 846	796 077 846	0,01	7 960 778,46
20 mars 2009 (beslut) respektive 15 april 2009 (registrering)	Sammanläggning av aktier (200:1)	-	-792 097 457	3 980 389	2,000000115566594	7 960 778,46
30 september 2011 (beslut) respektive 18 november 2011 (registrering)	Nyemission (mot kontant betalning)	800 000,046227	400 000	4 380 389	2,000000115566677	8 760 778,506227
25 september 2017 (beslut) respektive 27 september 2017 (registrering)	Ökning av aktiekapitalet genom fondemission utan utgivande av nya aktier	219 018,943773	-	4 380 389	2,05	8 979 797,45
25 september 2017 (beslut) respektive 27 september 2017 (registrering)	Uppdelning av samtliga aktier (split)	-	17 521 556	21 901 945	0,41	8 979 797,45

ÄGARSTRUKTUR OCH AKTIEÄGARAVTAL

Per den 31 december 2017 hade Bolaget 2 224 aktieägare. Såvitt styrelsen känner till föreligger inte några aktieägaravtal eller liknande överenskommelser mellan aktieägarna som syftar till gemensamt inflytande över Bolaget, eller som kan resultera i att kontrollen över Bolaget förändras. Såvitt styrelsen känner till förekommer det inte heller några överlåtelsebegränsningar under viss tid (s.k. ”lock up-avtal”).

Noteringen innefattar inget erbjudande avseende försäljning av vare sig befintliga eller nyemitterade aktier i Bolaget. Tabellen nedan utvisar de tio största aktieägarna av det totala antalet aktier och röster i Bolaget enligt sammanställning från Euroclear per den 31 december 2017 (inkluderat av Bolaget därefter kända ändringar). För mer information om styrelseledamöters och ledande befattningshavares innehav, se avsnitt ”Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer”. I aktiebolagslagen återfinns minoritetsskyddsregler för att skydda minoritetens intressen.

Ägarstruktur per den 31 december 2017

De tio största aktieägarna	Antal aktier	Andel av aktiekapital och röster (%)
Norra Västerbotten Fastighets AB	2 421 335	11,1
TREAC	2 200 000	10,0
Familjen Marklund genom bolag	2 033 905	9,3
Familjen Dahlqvist genom bolag	2 002 155	9,1
Echiquier Exelsior	1 070 000	4,9
Bernt Larsson	503 427	2,3
Emil Burén	400 000	1,8
Martin Gorne	292 922	1,3
Daniel Öholm och närstående	260 000	1,2
Mattias Bergh	200 000	0,9
De tio största ägarna	11 383 744	52,0
Övriga aktieägare	10 518 201	48,0
Totalt	21 901 945	100,0

HANDEL MED RAILCARE-AKTIE OCH ANSÖKAN OM NOTERING PÅ NASDAQ STOCKHOLM

Railcares aktier är sedan den 5 oktober 2007 föremål för handel på AktieTorget med ISIN-kod SE0010441139 och kortnamn RAIL. AktieTorget är en alternativ marknadsplats och innehar inte samma juridiska status som en reglerad marknad. Bolagets styrelse har ansökt om upptagande av handel av Bolagets aktier på den reglerade marknaden Nasdaq Stockholm och Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 22 mars 2018 beslutat att uppta Bolagets aktier till handel. Beräknad sista dag för handel på AktieTorget är den 29 mars 2018 och beräknad första dag för handel på Nasdaq Stockholm är den 3 april 2018.

UTSPÄDNING AV AKTIEÄGANDE OCH EMITTERADE KONVERTIBLER

Befintliga aktieägare har vanligtvis företrädesrätt att teckna nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler proportionellt till deras aktieägan. Bolagsstämman, eller styrelsen med stöd av bemyndigande från bolagsstämman, kan dock besluta att avvika från aktieägarnas företrädesrätt i enlighet med aktiebolagslagen.

Vid tidpunkten för detta Prospekt finns det inget bemyndigande för styrelsen att fatta beslut med inverkan på aktiekapitalet. Det finns inte heller några utestående konvertibla eller utbytbara värdepapper eller andra finansiella instrument som skulle medföra utspädning för Bolagets aktieägare om de utnyttjades utöver de konvertibler som beskrivs nedan.

Konvertibler

På styrelsesammanträde i Bolaget den 19 december 2013 beslutades, med stöd av bemyndigande från bolagsstämman, att genomföra en emission av konvertibler till Norrlandsfonden (en svensk stiftelse med uppgift att främja utvecklingen i tillverkande och tjänsteproducerande företag som vill växa i de fem nordligaste länen i Sverige). Konvertiblernas nominella belopp uppgår till totalt 10 MSEK och ger innehavaren rätt att under perioden från den 31 december 2016 till och med den 31 december 2020 utbyta hela eller delar av sin nya fordran mot aktier i Bolaget till en kurs motsvarande 4,50 SEK per aktie (ursprungligen 22,50 SEK per aktie men omräknat enligt sedvanliga omräkningsvillkor tillämpliga för konvertiblerna efter genomförd uppdelning av aktier beslutad vid extra bolagsstämma den 25 september 2017).

Konvertibellånet löper med årlig ränta motsvarande Stibor 90 (Stockholm Interbank Offering Rate) med tillägg av två (2) procent och med en löptid om nittio (90) dagar. Räntan ska betalas kvartalsvis i efterskott den 31 mars, 30 juni, 30 september respektive 31 december. Om konvertering till nya aktier sker ska långivaren erhålla upplupen resterande ränta kontant.

Vid betalningsdröjsmål avseende lånebeloppet eller ränta utgår dröjsmålsränta på det förfallna beloppet från förfalldagen till och med den dag då betalning erläggs enligt den för lånet gällande räntesatsen med tillägg av fem (5) procentenheter.

I den mån konvertering inte har skett senast den 31 december 2020 förfaller lånebeloppet till betalning. Bolaget är inte berättigat till förtida lösen av lånet.

Bolaget och konvertibelinnehavaren har ingått ett avtal enligt vilket Norrlandsfonden förbinder sig att, innan hela eller delar av konvertiblerna överläts till annan, hembjuda de delar som är aktuella för överlåtelse till Bolaget eller av Bolaget anvisad förvärvare till ett belopp motsvarande vad som erbjudits av tredje part, och för det fall sådan köpskilling ej föreligger, till marknadsmässigt pris.

Ingen del av konvertibelns har utnyttjats för konvertering till aktier. Om hela konvertibelns skulle utnyttjas för konvertering till aktier skulle detta medföra en aktiekapitalökning om 911 111,02 SEK genom emission av 2 222 222 nya aktier medförande en utspädningseffekt om cirka 9,2 procent av bolagets aktiekapital och totala röstetal (under förutsättning att ytterligare justering av konverteringskurs inte genomförs dessförinnan enligt tillämpliga omräkningsvillkor).

Norrlandsfonden har meddelat att man inte har för avsikt att utnyttja konvertibelns för konvertering till aktier innan Noteringen.

RÄTTIGHETER FÖRKNIPPADE MED AKTIERNA

Bolagets aktier är utgivna i enlighet med svensk rätt och aktieägarnas rättigheter förknippade med aktierna kan endast ändras genom bolagsordningsändring i enlighet med aktiebolagslagen. Beslut om bolagsordningsändring fattas av bolagsstämman och i aktiebolagslagen uppställs vissa kvalificerade majoritetskrav för att sådana beslut vid bolagsstämma ska äga giltighet. Bolaget har endast ett aktieslag inom vilket samtliga aktier medför lika rättigheter. Aktieägare är berättigade att rösta för fulla antalet aktier och varje aktie berättigade till en röst på bolagsstämman.

UTDELNING, ANDEL I BOLAGETS VINST OCH BEHÅLLNING VID LIKVIDATION

Bolaget har endast ett aktieslag och samtliga aktier i Bolaget ger lika rätt till utdelning, andel i Bolagets vinst och till Bolagets tillgångar och eventuellt överskott i händelse av likvidation. Bolagsstämman fattar beslut om eventuell utdelning och ska som huvudregel inte besluta om utdelning överskridande den av styrelsen föreslagna. Aktieägare som på avstämningsdagen, beslutad av bolagsstämman, eller av styrelsen med stöd av bolagsstämmans bemyndigande, är registrerade i den av Euroclear förda aktieboken ska vara berättigade till utdelning. Enligt aktiebolagslagen får utdelning endast ske med ett sådant belopp att det fortfarande finns fritt eget kapital, det vill säga efter utdelningen måste det finnas full täckning för Bolagets bundna egna kapital.

Det är Bolagets senaste fastställda balansräkning som ligger till grund för hur stor utdelning som kan lämnas. Vidare får utdelning endast lämnas om den framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Utdelning utbetalas normalt som ett kontant belopp per aktie men kan också avse annat än kontant betalning. Aktieägarna är berättigade till del av utdelningen proportionellt i förhållande till sina aktieinnehav. Utdelningen utbetalas genom Euroclears försorg. Om en aktieägare ej kan nås för mottagande av utdelning kvarstår aktieägarens fordran mot Bolaget på motsvarande belopp. En sådan fordran är föremål för en tioårig preskriptionstid efter vilken utdelningsbeloppet tillfaller Bolaget.

Det finns inga begränsningar avseende rätt till utdelning för aktieägare bosatta utanför Sverige. Med förbehåll för begränsningar ålagda av banker eller clearingsystem i berörd jurisdiktion görs utbetalningar till sådana aktieägare på samma sätt som till aktieägare i Sverige. För information om skatt på utdelning, se avsnittet ”Skattefrågor i Sverige”.

UTDELNINGSPOLICY OCH LÄMNADE UTDELNINGAR

Railcare har som målsättning att ge aktieägarna en hög totalavkastning, dels genom aktieutdelning, dels genom värdestegring i aktien. Bolagets utdelningspolicy är att dela ut 30–40 procent av Koncernens vinst efter skatt, upp till ett soliditetskrav på 25 procent efter lämnad aktieutdelning.

Avseende de räkenskapsår som löpt sedan 2015 har utdelningar till aktieägarna i moderbolaget lämnats uppgående till (i) 3,30 SEK per aktie avseende räkenskapsåret 2016 (totalt 14 455 283,70 SEK, motsvarande 0,66 SEK per aktie med beaktande av beslut om aktiesplit på extra bolagsstämma i Bolaget den 25 september 2017), samt (ii) 3,00 SEK per aktie avseende räkenskapsåret 2015 (totalt 13 141 167 SEK, motsvarande 0,60 SEK per aktie med beaktande av beslut om aktiesplit på extra bolagsstämma i Bolaget den 25 september 2017).

Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer

Det här avsnittet innehåller utvald information om styrelse, ledande befattningshavare och revisorer. Det har, såvitt styrelsen känner till, inte förekommit några särskilda överenskommelser med större aktieägare, kunder, leverantörer eller andra parter, enligt vilka en styrelseledamot, ledande befattningshavare eller revisor har utsetts eller valts in.

STYRELSE

Styrelsen har sitt säte i Skellefteå kommun. Enligt Railcares bolagsordning ska styrelsen bestå av lägst fem (5) och högst sju (7) styrelseledamöter utan suppleanter. Styrelsen består för närvarande av sex (6) ordinarie ledamöter valda för tiden intill slutet av nästa årsstämma. Av tabellen nedan framgår styrelseledamöterna, deras befattning, året de valdes in och

deras oberoende i förhållande till Railcare, ledande befattningshavare och större aktieägare. Större aktieägare definieras i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning som ägare som direkt eller indirekt kontrollerar tio procent eller mer av aktierna eller rösterna i Bolaget.

Oberoende i förhållande till:

Namn	Befattning	Ledamot i Bolaget sedan	Railcare och ledande befattningshavare	Större aktieägare per idag
Catharina Elmsäter-Svärd	Ordförande	2016	Ja	Ja
Anna Weiner Jiffer ¹⁾	Ledamot	2016	Ja	Ja
Jan Nygren	Ledamot	2016	Ja	Ja
Adam Ådin	Ledamot	2017	Ja	Nej ²⁾
Lars Stenlund	Ledamot	2017	Ja	Ja
Ulf Marklund	Ledamot	2007	Nej ³⁾	Ja

1) Weiner Jiffer var också styrelseledamot i Bolaget under perioden 2007–2011.

2) Adam Ådin är VD i TREAC Aktiebolag, som äger 10 procent av det totala antalet aktier och röster och därmed är att anse som en större aktieägare i Bolaget.

3) Ulf Marklund är även vice VD i Bolaget.

Nedan följer närmare information om styrelseledamöternas ålder, befattning, aktuella uppdrag, avslutade bolagsengagemang under de senaste fem åren, annan relevant erfarenhet, oberoende och innehav av aktier i Railcare.

Uppdrag i dotterbolag inom Koncernen har exkluderats. Ingen styrelseledamot innehar aktierelaterade instrument i Railcare.



Catharina Elmsäter Svärd

(Styrelseordförande)

Född: 1965.

Befattning: Styrelseordförande i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Catharina är styrelseordförande i SSK Arena Aktiebolag, SSK Marknad AB, Ellevio Holding 4 AB, Tälje Event AB, AB Elmsäters i Enhörna samt Catena AB. Hon är verkställande direktör i Sveriges Byggindustrier Service AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Catharina var styrelseledamot i Ellevio AB, Ellevio Holding 1 AB, och Ellevio Holding 3 AB fram till januari 2018 samt i Ellevio Holding 2 AB fram till februari 2018.

Övrig erfarenhet: Catharina har varit riksdagsledamot under 11 år och var infrastrukturminister mellan 2010–2014. Hon är ordförande i styrelsen för Institutet för Framtidsstudier samt det Strategiska Innovationsprogrammet Drive Sweden samt diplomerad marknadsekonom från RMI-Berghs.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Ja.

Innehav i Railcare Group AB (inklusive närstående):

Catharina äger 1 000 aktier i Railcare Group AB genom AB Elmsäters i Enhörna.



Anna Weiner Jiffer

(Styrelseledamot)

Född: 1971.

Befattning: Styrelseledamot i Bolaget och ordförande i revisionsutskottet.

Andra pågående uppdrag: Anna är styrelseordförande i Hållbar Tillväxt Sverige AB, Real Sydfastgruppen AB, Real Samhällsfastigheter AB, Real Nya Bostäder i Karlskrona AB samt Real Fastigheter i Karlskrona AB. Hon är styrelseledamot och verkställande direktör i Real Holding i Sverige AB (publ). Hon är styrelseledamot i LC-Tec Holding AB, Serendipity AB, Real Nissaholmen Fastigheter AB, Real Fastigheter AB, Real Fastigheter i Landskrona AB, Real Fastigheter i Torsås AB, Real Fastigheter i Håbo AB samt Real Nya Bostäder i Skövde AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Anna var styrelseledamot i Cellip AB fram till januari 2017 samt i Tidy-App Sweden AB fram till februari 2018. Hon var verkställande direktör i Returex AB fram till april 2017.

Övrig erfarenhet: Anna var tidigare global affärsområdeschef på IKEA of Sweden. Hon var också styrelseledamot i Bolaget under perioden 2007–2011. Hon har en Master of Science inom Väg & Vatten från Chalmers.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Ja.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Anna äger 5 000 aktier i Railcare Group AB.



Jan Nygren

(Styrelseledamot)

Född: 1964.

Befattning: Styrelseledamot i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Jan är styrelseledamot i Fastighetsbolaget Samhörigheten i Skellefteå AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Jan var styrelsesuppleant och ställföreträdande verkställande direktör i Sparbanken Nord fram till juli 2014.

Övrig erfarenhet: Jan har haft diverse chefsbefattningar på större banker såsom regionskreditchef och affärsområdeschef. Han har en ekonomiexamen från Umeå Universitet.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Ja.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Jan äger 75 aktier i Railcare Group AB.



Adam Ådin

(Styrelseledamot)

Född: 1980.

Befattning: Styrelseledamot i Bolaget och ledamot i revisionsutskottet.

Andra pågående uppdrag: Adam är styrelseordförande i Ambra Ventilation Nord AB, Ambra Ventilation AB, Extena AB samt Maud & Samme Lindmarks Familjestiftelse. Han är styrelseledamot i Rikthyveln 1 AB, Zone Systems AB, Transforma Invest Aktiebolag, Transforma Företag AB, Handelskammarföreningen i Västerbotten, Handelskammaren Service AC län AB, Ljuslådan AB samt AC Invest AB. Han är verkställande direktör i TREAC Aktiebolag. Han är styrelsesuppleant i Bjurbacka AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Adam var styrelseledamot i Bostadsrättsföreningen Opalen 1 fram till juli 2014.

Övrig erfarenhet: Adam har erfarenhet av ekonomistyrning, finansiering, ledarskap och verksamhetsutveckling i rollen som ledande befattningshavare. Han har en magisterexamen i företagsekonomi från Umeå Universitet.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Nej.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Adam äger 75 000 aktier direkt i Railcare Group AB samt 2 200 000 aktier genom TREAC Aktiebolag.



Lars Stenlund

(Styrelseledamot)

Född: 1958.

Befattning: Styrelseledamot i Bolaget och ledamot i revisionsutskottet.

Andra pågående uppdrag: Lars är styrelseordförande i Capitec AB, Vitec Energy Aktiebolag, Vitec Plania AS, Futursoft Oy, Tietomitta Oy, Vitec Nice AS, Vitec Infoeasy AS, Vitec Data-mann A/S, Vitec Fox AS, Vitec Aloc A/S, Vitec Autodata AS, IMHO Oy, Acu Vitec OY, Vitec IT Drift AS, Vitec Megler AS samt Vitec IT-Makeriet AS. Han är styrelseledamot i Vitec Megler AB, C4 Contexture AB, ADservice Scandinavia AB, 3L System Aktiebolag, Algoryx Simulation AB, Vitec Fastighetssystem Aktiebolag, Vitec Förvaltningssystem AB, Vitec Mäklarsystem AB, Vitec Capifast AB, 3L Media AB, Vitec Capitec AB, Vitec AB, Vitec IT-Drift AB, Vitec Software AB samt Umeå Universitet Holding AB. Han är verkställande direktör i Vitec Software Group AB (publ).

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Lars var styrelseordförande i XLENT Linköping AB fram till juli 2016 och Partnerinvest Övre Norrland AB fram till maj 2016. Han var styrelseledamot i XLENT Retail i Linköping AB fram till juli 2016, Umeå Datakonsulter Aktiebolag fram till juni 2016, Appto AB fram till januari 2016, Handelskammarens Service, AC län AB fram till december 2015, Vitec Holding AB fram till januari 2013 samt i 3L Consulting AB fram till januari 2013.

Övrig erfarenhet: Lars är grundare av och verkställande direktör i Vitec. Han har en fil. dr. i fysik från Umeå Universitet.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Ja.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): 0.



Ulf Marklund

(Styrelseledamot)

Född: 1954.

Befattning: Styrelseledamot och vice verkställande direktör i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Ulf är styrelseordförande och verkställande direktör i Matech Marin AB. Han är styrelseordförande i ATUMO AB. Han är styrelseledamot i UAM Invest AB, Kurjovikens Havsmarina AB samt Jeloin Data Aktiebolag. Han är styrelsesuppleant i Deinceps AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Ulf var styrelseordförande och verkställande direktör i Captrain Sweden AB fram till september 2013 och i Seatec Service i Skelleftehamn AB fram till juli 2013. Han var styrelseledamot i UAM Foundation AB fram till juni 2016, RTN Rail Test Nordic AB fram till september 2015 samt Seaside Adventure i Skelleftehamn ekonomiska förening fram till mars 2015.

Övrig erfarenhet: Ulf är innovatör och utvecklare, var med och grundade och var tidigare verkställande direktör i Koncernen. Han har utbildning från byggnadsteknisk linje på tvåårig fackskola.

Oberoende i förhållande till Railcare och dess ledande befattningshavare: Nej.

Oberoende i förhållande till större aktieägare: Ja.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Ulf äger 1 311 405 aktier genom Fuersson Management L.t.d. samt 125 000 aktier tillsammans med Daniel Öholm genom Deinceps AB.

LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Nedan följer närmare information om koncernledningens ålder, befattning, aktuella uppdrag, avslutade bolagsengagemang under de senaste fem åren, annan relevant erfarenhet och innehav av aktier i Railcare. Uppdrag i dotterbolag inom Koncernen har exkluderats. Ingen inom koncernledningen innehar aktierelaterade instrument i Railcare.



Daniel Öholm

(VD)

Född: 1971.

Befattning: VD i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Daniel är styrelseledamot i Örebro Tennis och Badmintonhall Ekonomisk förening, Deinceps AB samt Sveriges Järnvägsentreprenörer AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Daniel har inte haft några tidigare uppdrag under de senaste fem åren som medlem av förvaltnings-, lednings-, eller kontrollorgan eller varit delägare.

Övrig erfarenhet: Daniel har arbetat vid Banverket och NCC och har över 20 års erfarenhet inom järnvägsbranschen både inom privat näringsverksamhet samt som statlig beställare. Han har en lång och gedigen erfarenhet från underhåll, nybyggnation, entreprenör samt som företagsledare. Han är utbildad gymnasieingenjör med bygginriktning.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Daniel äger 135 000 aktier direkt i Railcare Group AB samt 125 000 aktier tillsammans med Ulf Marklund genom Deinceps AB.



Ulf Marklund

(Vice verkställande direktör)

Se information under information om styrelseledamöter ovan.



Mikael Forsfjäll

(Ekonomichef)

Född: 1969.

Befattning: Ekonomichef i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Mikael har inte några andra pågående uppdrag som medlem av förvaltnings-, lednings-, eller kontrollorgan eller delägare.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Mikael var styrelsesuppleant i Fibre Tornado AB fram till juli 2013.

Övrig erfarenhet: Mikael har tidigare varit anställd av Metso Sweden AB (2013–2017) som Business Controller, Midroc Miljöteknik AB (2010–2013) som Ekonomichef, konsultbolaget AGL Treasury Support AB (2007–2010), inom Scania-koncernen (2002–2007) som Financial Controller på koncernnivå och dessförinnan som gruppchef/redovisningschef för avdelningen Corporate Treasury och redovisningsansvarig för ett av treasurybolagen, samt Grant Thornton (1999–2002) som revisorsassistent. Han har en magisterexamen i ekonomi med inriktning på redovisning och finansiering från Uppsala Universitet.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): Mikael äger 1 675 aktier direkt i Railcare Group AB.



Sofie Dåversjö

(Kommunikationsansvarig)

Född: 1988.

Befattning: Kommunikationsansvarig i Bolaget.

Andra pågående uppdrag: Sofie har inte några andra pågående uppdrag som medlem av förvaltnings-, lednings-, eller kontrollorgan eller delägare.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Sofie har inte haft några tidigare uppdrag under de senaste fem åren som medlem av förvaltnings-, lednings-, eller kontrollorgan eller varit delägare.

Övrig erfarenhet: Sofie har arbetat tillsammans med ledning och styrelse i Enea AB (publ), noterat på Nasdaq Stockholm (Small Cap), under de senaste fyra åren. Under sin tid på Enea arbetade Sofie som Communications Manager, Investor Relations, Investor Relations Coordinator och Executive Assistant. Hon har en civilekonomexamen med inriktning på organisation och ledarskap från Örebro Universitet.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): 0.



Anders Antonsson

(IR-ansvarig)

Född: 1964.

Befattning: IR-ansvarig i Bolaget (konsult).

Andra pågående uppdrag: Anders är styrelseordförande i RHR Corporate Communication AB, samt styrelseledamot och verkställande direktör i circle360 communication AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Anders var styrelseordförande i RHR Corporate Communication Sverige AB som upplöstes genom fusion i december 2015.

Övrig erfarenhet: Anders arbetar som IR-ansvarig på Cherry AB (publ) sedan september 2017 och har arbetat som IR-ansvarig på Serneke Group AB (publ) (2016–2017), IR-ansvarig på Nordic Waterproofing Holding A/S (2015–2017), IR-ansvarig på DDM Treasury Sweden AB (publ) under 2015, senior konsult på Grayling Sweden under 2013, Vice President Investor Relations på Northland Resources S.A. mellan 2011–2013. Han har en fil kand. från Lunds Universitet.

Innehav i Railcare (inklusive närstående): 0.

REVISORER

Enligt Railcares bolagsordning ska Bolaget, för granskning av Bolagets årsredovisning samt styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning, ha en eller två revisorer med eller utan revisorssuppleanter eller ett registrerat revisionsbolag. Nuvarande revisor i Bolaget är det registrerade revisionsbolaget Ernst & Young Aktiebolag. Revisionsbolaget valdes till revisor år 2007 och har inte avgått, blivit avsatt eller inte blivit omvald sedan invalet. Fredrik Lundgren, auktoriserad revisor och medlem av FAR (branschorganisation för redovisningskonsulter, revisorer och rådgivare i Sverige), har varit huvudansvarig revisor sedan årsstämma den 21 april 2016. Micael Engström har varit huvudansvarig revisor under de tidigare räkenskapsår som omfattas av den historiska finansiella informationen i detta Prospekt. Revisorn innehar inga aktier eller aktierelaterade instrument i Railcare.

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR AVSEENDE STYRELSEN OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Samtliga styrelseledamöter och ledande befattningshavare är tillgängliga genom kontakt med Bolagets kontor på Näsuddsvägen 10, 932 21 Skelleftehamn.

Det förekommer inga familjeband mellan styrelseledamöter eller ledande befattningshavare i Bolaget. Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har dömts i något bedrägerirelaterat mål under de senaste fem åren. Anna Weiner Jiffer var verkställande direktör i Returtex AB fram till april 2017 då konkurs inleddes. Lars Stenlund var tidigare styrelseledamot i Appto AB vars konkurs avslutades den 13 januari 2016. Utöver det förutnämnda har ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare varit involverad i någon konkurs, konkursförvaltning eller likvidation (annat än frivillig likvidation) under de senaste fem åren i egenskap av medlem av förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan eller annan ledande befattning.

Ingen anklagelse och/eller sanktion har utfärdats av i lag eller förordning bemyndigande myndigheter (däribland godkända yrkessammanslutningar) mot någon styrelseledamot eller ledande befattningshavare under de senaste fem åren. Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har under de senaste fem åren förbjudits av domstol att ingå som medlem av ett bolags förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan eller från att ha ledande eller övergripande funktion hos ett bolag.

Såsom framgår ovan har vissa styrelseledamöter och ledande befattningshavare privata intressen i Bolaget genom deras aktieinnehav. Styrelseledamöter och ledande befattningshavare i Bolaget kan vara styrelseledamöter eller funktionärer i andra bolag samt ha aktieinnehav i andra bolag, och för det fall något sådant bolag ingår affärsförbindelser med Bolaget kan styrelseledamöter eller ledande befattningshavare i Bolaget ha en intressekonflikt, vilket hanteras genom att den berörda personen inte är involverad i hanteringen av ärendet å Bolagets vägnar. Utöver vad som angetts har ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare några privata intressen som kan stå i strid med Bolagets intressen.

ERSÄTTNINGAR TILL STYRELSELEDAMÖTER, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER

Ersättning till styrelsen beslutas av bolagsstämman. Vid årsstämman den 26 april 2017 beslutades om styrelsearvoden på årlig basis om 1,5 prisbasbelopp före skatt till var och en av de styrelseledamöter som inte uppbär lön från Koncernen.

Tabellen nedan beskriver ersättningen till styrelseledamöterna för 2017. Vidare omfattas eventuella villkorade eller uppskjutna ersättningar samt eventuella naturaförmåner som Railcare beviljat för tjänster som har utförts åt Railcare, oavsett av vem eller i vilken egenskap tjänsterna har utförts. Endast styrelseledamöter som inte är anställda i Koncernen är berättigade till ersättning för styrelseuppdrag. Alla belopp uttrycks i SEK.

Ersättningar till styrelseledamöter 2017

Namn	Arvode	Grundlön	Rörlig ersättning	Pension	Övriga förmåner	Totalt
Catharina Elmsäter-Svärd	88 000	0	0	0	0	88 000
Anna Weiner Jiffer	88 000	0	0	0	0	88 000
Jan Nygren	67 200	0	0	0	0	67 200
Adam Ådin ¹⁾	0	0	0	0	0	0
Lars Stenlund ¹⁾	0	0	0	0	0	0
Ulf Marklund	0	0	1 800 000 ²⁾	0	0	1 800 000 ²⁾
Totalt	243 200	0	1 800 000	0	0	2 043 200

1) Adam Ådin och Lars Stenlund är nya i styrelsen sedan april 2017, något arvode har ej ännu utbetalats.

2) Arvode till Ulf Marklund avser konsultarvode för ledningsarbete. Styrelsearvode har ej utgått.

Ersättning till ledande befattningshavare består i dagsläget av grundlön, pension, övriga förmåner samt avgångsvederlag. Grundlön och andra anställningsförmåner till ledande befattningshavare bedöms vara i enlighet med marknaden och baseras på kompetenskrav, betydelse och erfarenhet samt prestation. Pensionsåldern är 65 år. Uppsägningstid och avgångsvederlag är individuella och reglerade i anställningsavtalen. Vid uppsägning gäller en ömsesidig uppsägningstid om tolv månader för Bolagets VD samt mellan en till sex månader för övriga Nyckelpersoner. Samtliga ledande befattningshavare har ingått särskilda sekretessåtaganden att gälla även efter tiden för anställningens respektive uppdragets upphörande. Bolaget har gjort bedömningen att särskilda

konkurrens- respektive värvningsförbud eller särskilda regleringar såvitt avser immateriella rättigheter inte är nödvändiga mot bakgrund av Railcares verksamhet och de uppgifter som utförs av de ledande befattningshavarna.

Tabellerna nedan beskriver ersättningen till ledande befattningshavare för 2017 respektive nuvarande avtalad årlig ersättning inklusive eventuella villkorade eller uppskjutna ersättningar samt eventuella naturaförmåner som Railcare beviljat för tjänster som har utförts åt Railcare, oavsett av vem eller i vilken egenskap tjänsterna har utförts. Alla belopp uttrycks i SEK.

Ersättningar till ledande befattningshavare 2017

Namn	Grundlön	Rörlig ersättning	Pension	Övriga förmåner	Totalt
Daniel Öholm (VD)	1 243 960	0	426 843	71 145	1 741 948
Övriga ledande befattningshavare (vice VD, Ekonomichef, Kommunikationsansvarig och IR-ansvarig)	397 507	3 746 000 ¹⁾	65 094	13 720	4 222 321
Totalt	1 641 467	3 746 000	491 937	84 865	5 964 269

1) Avser av IR-rådgivare, vice VD och tidigare anställd CFO fakturerat belopp via bolag. Konsultarvodet har varit rörligt i den mening att det har utgått baserat på nedlagd tid.

Nuvarande avtalad årlig ersättning för ledande befattningshavare

Namn	Grundlön	Rörlig ersättning	Pension	Övriga förmåner	Totalt
Daniel Öholm (VD)	1 260 000	0	414 384	74 796	1 749 180
Övriga ledande befattningshavare (Vice VD, Ekonomichef, Kommunikationsansvarig och IR-ansvarig)	1 344 000	3 720 000 ¹⁾	201 672	69 600	5 335 272
Totalt	2 604 000	3 720 000	616 056	144 396	7 084 452

1) Avser beräknat konsultarvode för IR-rådgivare och vice VD. Konsultarvodet är rörligt i den mening att det utgår baserat på nedlagd tid.

Ersättning till revisorn från Bolaget uppgick för räkenskapsåret 2017 till totalt 286 000 SEK varav 260 000 SEK avsåg revisionstjänster. Ersättning till revisorer från Koncernen uppgick för räkenskapsåret 2017 till totalt 666 000 SEK varav 589 000 SEK avsåg revisionstjänster. Ersättningar till revisorer utgår enligt löpande räkning.

RIKTLINJER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Vid årsstämman den 26 april 2017 fattades beslut om riktlinjer för ersättning till den verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare. Riktlinjerna ska tillämpas på nya avtal, eller ändringar i existerande avtal som träffas med ledande befattningshavare efter det att riktlinjerna fastställdes och till dess att nya eller reviderade riktlinjer fastställs. Riktlinjerna för ersättning och andra anställningsvillkor innebär i huvudsak att Bolaget ska erbjuda sina ledande befattningshavare marknadsmässiga ersättningar och att kriterierna därvid ska utgöras av den ledande befattningshavarens ansvar, roll, kompetens och befattning. Riktlinjerna gäller även för styrelseledamöter i den mån de erhåller ersättning för tjänster utförda åt Koncernen utöver styrelseuppdraget. Ledande befattningshavare ska, från tid till annan, kunna erbjudas rörlig lön. Rörlig lön ska ha ett tak för utfall. Den fasta lönen ska stå för en tillräckligt stor del av den ledande befattningshavarens totala ersättning för att det ska vara möjligt att sätta ner den rörliga delen till noll. Grundprincipen är att den rörliga lönedelen per år ska uppgå till maximalt 20 procent av fast årslön. Ledande befattningshavare äger rätt till marknadsmässiga pensionslösningar i förhållande till situationen i det land där befattningshavarna stadigvarande är bosatta. Samtliga pensionsåtaganden ska vara premiebestämda. Rörlig lön ska som huvudregel vara pensionsgrundande.

Övriga förmåner, till exempel tjänstebil, extra sjukförsäkring eller företagshälsövård, ska vara av begränsat värde i förhållande till övrig ersättning och kunna utgå i den utsträckning detta bedöms vara marknadsmässigt för ledande befattningshavare i motsvarande positioner på aktuell arbetsmarknad. Uppsägningstiden från Bolagets sida ska vara högst 6 månader för den verkställande direktören och högst 6 månader för övriga ledande befattningshavare. Uppsägningstiden från den verkställande direktörens sida ska vara lägst 6 månader och för övriga ledande befattningshavare ska den vara lägst 6 månader. Utöver uppsägningstid kan avgångsvederlag utgå med högst 12 månaders lön och anställningsförmåner för den verkställande direktören. Styrelsen ska årligen utvärdera behovet av aktierelaterade incitamentsprogram och vid behov framlägga beslutsförslag till årsstämman. Beslut om eventuella aktie- och aktiekursrelaterade incitamentsprogram riktade till ledande befattningshavare ska fattas av bolagsstämman och bidra till långsiktig värdetillväxt. Styrelsen ska äga rätt att frångå ovanstående riktlinjer om styrelsen bedömer att det i ett enskilt fall finns särskilda skäl som motiverar det. Styrelsen har beslutat att avvika från riktlinjerna såvitt avser uppsägningstid från Bolagets sida i förhållande till VD, där en ömsesidig uppsägningstid om 12 månader har funnits motiverad med anledning av Noteringen.

AVTAL OM ERSÄTTNING EFTER AVSLUTAT UPPDRAG

Utöver vad som anges ovan i detta avsnitt har Koncernen inte slutit något avtal med medlem av förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan som ger sådan medlem rätt till pension eller liknande förmåner efter avträdandet av tjänst. Koncernen har inga avsatta eller upplupna belopp för pensioner och liknande förmåner efter avträdande av anställning eller uppdrag.

Bolagsstyrning

LAGSTIFTNING OCH BOLAGSORDNING

Bolaget är ett svenskt publikt aktiebolag och regleras av svensk lagstiftning, främst aktiebolagslagen (2005:551) och årsredovisningslagen (1995:1554). Efter noteringen av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm kommer Bolaget även att tillämpa Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter samt Svensk kod för bolagsstyrning. Förutom lagstiftning, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter och Svensk kod för bolagsstyrning är det Bolagets bolagsordning och dess interna riktlinjer för bolagsstyrning som ligger till grund för Bolagets bolagsstyrning. Bolagsordningen anger bland annat styrelsens säte, verksamhetens inriktning, gränserna för aktiekapital och antal aktier samt förutsättningarna för att få delta vid bolagsstämma. Den senast antagna bolagsordningen framgår i sin helhet i detta Prospekt; se nedan under avsnittet ”*Bolagsordning*”.

SVENSK KOD FÖR BOLAGSSTYRNING

Svensk kod för bolagsstyrning (”Koden”) anger en högre norm för god bolagsstyrning än aktiebolagslagens minimikrav och ska tillämpas av samtliga bolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige. Koden kompletterar således aktiebolagslagen genom att på några områden ställa högre krav men möjliggör samtidigt för bolaget att avvika från dessa om det i det enskilda fallet skulle anses leda till bättre bolagsstyrning (”följ eller förklara”). Sådan avvikelse, liksom skäl för avvikelse och alternativ lösning, ska årligen redogöras för i en bolagsstyrningsrapport. Bolaget har ingen skyldighet att upprätta en bolagsstyrningsrapport före notering har skett på Nasdaq Stockholm och bolagsstyrningsrapporten kommer att finnas i årsredovisningen 2018. Bolaget förväntar sig för närvarande inte att rapportera någon avvikelse från Koden i bolagsstyrningsrapporten.

BOLAGSSTÄMMA

Aktieägarnas inflytande i Bolaget utövas vid bolagsstämman som, i enlighet med aktiebolagslagen, är Bolagets högsta beslutande organ. I egenskap av Bolagets högsta beslutande organ är bolagsstämman behörig att avgöra varje fråga i Bolaget som inte utgör ett annat bolagsorgans exklusiva kompetens. Bolagsstämman har således en uttalat överordnad ställning i förhållande till Bolagets styrelse och verkställande direktör.

Vid ordinarie bolagsstämma (årsstämma), som enligt aktiebolagslagen ska hållas inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår, ska beslut fattas om fastställelse av resultat- och balansräkning, dispositioner beträffande Bolagets vinst eller förlust, om ansvarsfrihet gentemot

Bolaget för styrelseledamöterna och den verkställande direktören, val av styrelseledamöter och revisorer samt ersättning till styrelsen och revisorn. Vid bolagsstämman fattar aktieägarna även beslut i andra centrala frågor i Bolaget, såsom ändring av Bolagets bolagsordning, eventuell nyemission av aktier etc. Om styrelsen anser att det finns skäl att hålla bolagsstämma före nästa årsstämma, eller om en revisor i Bolaget eller ägare till minst en tiondel av samtliga aktier i Bolaget skriftligen så begär, ska styrelsen kalla till extra bolagsstämma.

Kallelse till bolagsstämma ska, i enlighet med Bolagets bolagsordning, ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt genom att kallelsen hålls tillgänglig på Bolagets webbplats (www.railcare.se). Att kallelse har skett ska samtidigt annonseras i Dagens industri. Kallelse till ordinarie bolagsstämma (årsstämma) ska enligt aktiebolagslagen utfärdas tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma där fråga om ändring av bolagsordningen kommer att behandlas ska utfärdas tidigast sex och senast fyra veckor före stämman medan kallelse till annan extra bolagsstämma ska utfärdas tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman (varav sistnämnda tidsfrist om tre veckor är två veckor fram till notering på Nasdaq Stockholm).

Rätt att närvara och rösta vid bolagsstämma, antingen personligen eller genom ombud med fullmakt, tillkommer aktieägare som är införd i Bolagets av Euroclear förda aktiebok fem vardagar före bolagsstämman (dvs. på avstämningsdagen) samt anmäler sitt deltagande till Bolaget senast den dag som anges i kallelsen till stämman. Biträde till aktieägare i Bolaget får följa med till bolagsstämman om aktieägare anmäler detta. Varje aktieägare i Bolaget som anmäler ett ärende med tillräcklig framförhållning har rätt att få ärendet behandlat vid bolagsstämman.

För att kunna avgöra vem som har rätt att delta och rösta vid bolagsstämma ska Euroclear, på Bolagets begäran, förse Bolaget med en lista över alla innehavare av aktier per avstämningsdagen i samband med varje bolagsstämma. Aktieägare som har sina aktier förvaltarregistrerade måste instruera förvaltaren att tillfälligt registrera aktierna i aktieägarens namn för att ha rätt att delta och rösta för sina aktier vid bolagsstämma (rösträttsregistrering). Sådan registrering måste vara genomförd senast vid tillämplig avstämningsdag och upphör att gälla efter avstämningsdagen. Aktieägare som har sina aktier direktregistrerade på ett konto i Euroclear-systemet kommer automatiskt att ingå i listan över aktieägare.

Kallelser, protokoll och kommunikéer från bolagsstämmor hålls tillgängliga på Bolagets webbplats.

VALBEREDNING

Bestämmelser om inrättande av valberedning återfinns i Koden. Valberedningen är bolagsstämman organ med enda uppgift att bereda stämmans beslut i val- och arvodesfrågor samt, i förekommande fall, procedurfrågor för nästkommande valberedning.

Vid årsstämman den 26 april 2017 fattades beslut om principer för tillsättande av valberedning i Bolaget med i huvudsak följande innehåll. Valberedningen ska bestå av en ledamot utsedd av envar av de tre till röstetalet största aktieägarna i Bolaget baserat på ägarförhållandena vid utgången av det andra kvartalet respektive år. Utövar inte aktieägare sin rätt att utse ledamot ska den till röstetalet närmast följande största aktieägaren ha rätt att utse ledamot i valberedningen, och så vidare. Fler än högst fem ytterligare aktieägare behöver dock inte kontaktas, om inte styrelsens ordförande finner att det finns särskilda skäl därtill. Majoriteten av valberedningens ledamöter ska vara oberoende i förhållande till Bolaget och bolagsledningen. Verkställande direktören eller annan person från bolagsledningen ska inte vara ledamot av valberedningen. Minst en av valberedningens ledamöter ska vara oberoende i förhållande till den i Bolaget röstmässigt största aktieägaren eller grupp av aktieägare som samverkar om Bolagets förvaltning. Styrelseledamöter kan ingå i valberedningen, men ska inte utgöra en majoritet av valberedningens ledamöter. Om fler än en styrelseledamot ingår i valberedningen får högst en av dem vara beroende i förhållande till Bolagets större aktieägare.

Information om utsedd valberedning ska offentliggöras senast sex månader före planerad årsstämma. Valberedningens mandatperiod sträcker sig fram till dess att ny valberedning utsetts. Ordföranden i valberedningen ska, om inte ledamöterna enas om annat, vara den ledamot som utsetts av den till röstetalet största aktieägaren. Styrelsens ordförande eller annan styrelseledamot ska inte vara valberedningens ordförande. Bolagets styrelseordförande är dock kallad till första mötet samt ska tillse att valberedningen senast under januari månad erhåller relevant information om resultatet av styrelsens genomförda utvärdering av sitt arbete.

Om en eller flera av de aktieägare som utsett ledamöter i valberedningen inte längre tillhör de tre till röstetalet största aktieägarna så ska ledamöter utsedda av dessa aktieägare ställa sina platser till förfogande och den eller de aktieägare som tillkommit bland de tre till röstetalet största aktieägarna ska ha rätt att utse sina ledamöter. Om inte särskilda skäl föreligger ska dock inga förändringar ske i valberedningens sammansättning om endast marginella förändringar i röstetalet ägt rum eller förändringen inträffar senare än två månader före årsstämman. Aktieägare som utsett ledamot i valberedningen har rätt att entlediga sådan ledamot och utse ny ledamot i valberedningen, liksom att utse ny ledamot om den av aktieägaren utsedde ledamoten

väljer att lämna valberedningen. Förändringar i valberedningens sammansättning ska offentliggöras så snart sådana skett. Valberedningen ska inför årsstämman presentera förslag till val av ordförande vid stämman, antal styrelseledamöter och revisorer, val av styrelseledamöter och revisorer, arvode till styrelsen och revisor samt förslag till principer för tillsättande av valberedning inför nästkommande årsstämma. Bolagets styrelseordförande är samman kallande till första mötet och ska delta i valberedningens sammanträden vid behov. Valberedningen ska i övrigt ha den sammansättning och fullgöra de uppgifter som från tid till annan följer av Koden.

STYRELSE

Efter bolagsstämman är styrelsen Bolagets högsta beslutande organ. Styrelsen är även Bolagets högsta verkställande organ och Bolagets ställföreträdare. Vidare svarar styrelsen enligt aktiebolagslagen för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter, ska fortlöpande bedöma Bolagets och Koncernens ekonomiska situation och se till att Bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Styrelsens ordförande har ett särskilt ansvar att leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör sina lagstadgade uppgifter.

Enligt Bolagets bolagsordning ska Bolagets styrelse bestå av lägst fem (5) och högst sju (7) styrelseledamöter. Ledamot väljs årligen på årsstämman för tiden intill dess nästa årsstämma har hållits. Någon begränsning för hur länge en ledamot får sitta i styrelsen finns inte. Styrelsen består för närvarande av sex (6) ordinarie ledamöter. Närmare information om ledamöterna, inklusive information om ersättning till styrelsen, återfinns ovan under avsnittet ”Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer”.

Bland styrelsens uppgifter ingår bland annat att fastställa Bolagets övergripande mål och strategier, övervaka större investeringar, säkerställa att det finns en tillfredsställande kontroll av Bolagets efterlevnad av lagar och andra regler som gäller för Bolagets verksamhet samt Bolagets efterlevnad av interna riktlinjer. Bland styrelsens uppgifter ingår även att säkerställa att Bolagets informationsgivning till marknaden och investerare präglas av öppenhet samt är korrekt, relevant och tillförlitlig samt att tillsätta, utvärdera och vid behov entlediga Bolagets verkställande direktör.

Styrelsen har, i enlighet med aktiebolagslagen, fastställt en skriftlig arbetsordning för sitt arbete, vilken ska utvärderas, uppdateras och fastställas på nytt årligen. Styrelsen sammanträder regelbundet efter ett i arbetsordningen fastställt program som innehåller vissa fasta beslutspunkter samt vissa beslutspunkter vid behov.

Styrelsen kan inrätta utskott med uppgift att bereda frågor inom ett visst område och kan även delegera beslutanderätt till ett sådant utskott, men styrelsen kan inte avbörda sig ansvaret för de beslut som fattas på grundval därav. Om

styrelsen beslutar att inrätta utskott inom sig, ska det av styrelsens arbetsordning framgå vilka arbetsuppgifter och vilken beslutanderätt styrelsen har delegerat till utskotten, samt hur utskotten ska rapportera till styrelsen.

Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott enligt aktiebolagslagen och styrelsen fullgör i sin helhet de uppgifter som tillkommer ett ersättningsutskott enligt Koden. Närmare beskrivning av utskotten framgår nedan.

Revisionsutskott

Styrelsen i Bolaget har inrättat och antagit en särskild instruktion för revisionsutskott bestående av följande ledamöter: Anna Weiner Jiffer, Adam Ådin och Lars Stenlund. Anna Weiner Jiffer är ordförande för utskottet. Revisionsutskottet ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka Bolagets finansiella rapportering, övervaka effektiviteten i Bolagets interna kontroll, internrevision (om sådan funktion inrättas framöver) och riskhantering, hålla sig informerat om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen samt om slutsatserna av Revisorsnämndens kvalitetskontroll. Utskottet ska även granska och övervaka revisorns opartiskhet och självständighet och då särskilt uppmärksamma om revisorn tillhandahåller Bolaget andra tjänster än revision. I den mån valberedningen inte ges denna uppgift ska utskottet därtill biträda vid upprättandet av förslag till bolagsstämmans beslut om revisorsval.

Ersättningsutskott

Ett ersättningsutskotts huvudsakliga uppgifter är att (i) bereda styrelsens beslut i frågor om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för bolagsledningen, (ii) följa och utvärdera pågående och under året avslutade program för rörliga ersättningar för bolagsledningen, samt (iii) följa och utvärdera tillämpningen av eventuella riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare fastställda av bolagsstämman samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer.

Styrelsen i Bolaget har beslutat att inte inrätta ett särskilt ersättningsutskott utan, eftersom styrelsen finner det mer ändamålsenligt, låter hela styrelsen fullgöra ersättningsutskottets uppgifter. Styrelsen har antagit en särskild instruktion som komplettering till styrelsens arbetsordning. Instruktionen beskriver de uppgifter som ska fullgöras av ett ersättningsutskott och som enligt styrelsens beslut istället tillkommer styrelsen. Enligt instruktionen ska styrelseledamot som ingår i bolagsledningen inte delta i arbetet (vilket enligt Koden är en förutsättning för utnyttjande av valmöjligheten att låta hela styrelsen fullgöra ersättningsutskottets uppgifter), således deltar inte vice VD i det arbete som tillkommer ersättningsutskottet.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Bolagets verkställande direktör sköter, i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen, den löpande förvaltningen i Bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Åtgärder som med hänsyn till omfattningen och arten av Bolagets verksamhet är av osedvanligt slag eller stor betydelse faller utanför den ”löpande förvaltningen” och ska därför som huvudregel beredas och föredras styrelsen för beslut. Den verkställande direktören ska också vidta de åtgärder som är nödvändiga för att Bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören är ett i förhållande till styrelsen underordnat bolagsorgan, och styrelsen kan också själv avgöra ärenden som ingår i den löpande förvaltningen. Den verkställande direktörens arbete och roll samt arbetsfördelningen mellan å ena sidan styrelsen respektive den verkställande direktören framgår av en av styrelsen fastställd skriftlig instruktion (så kallad ”VD-instruktion”) och styrelsen utvärderar löpande den verkställande direktörens arbete.

Bolagets verkställande direktör är Daniel Öholm. Närmare information om den verkställande direktören samt övriga ledande befattningshavare, inklusive information om ersättning till och anställningsvillkor för den verkställande direktören samt övriga ledande befattningshavare, återfinns ovan under avsnittet ”Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer”.

INTERN KONTROLL OCH RISKHANTERING

Styrelsens och den verkställande direktörens ansvar för intern kontroll regleras i aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och Koden. Enligt aktiebolagslagen ska styrelsen se till att Bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Den verkställande direktören ansvarar även för att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisionsutskottets uppgift är att övervaka den interna kontrollen i Bolaget. Främst att den externa rapporteringen sker i överensstämmelse med tillämplig lagstiftning, men även att Bolagets interna regelverk efterlevs.

I syfte att upprätthålla regelefterlevnad och betryggande medelsförvaltning utgår styrelsen i sitt arbete från en delegationsstruktur som fastslagits i ett antal policydokument, där det regleras hur arbetet fördelas mellan styrelse, koncernledning, revisionsutskott och övriga delar av organisationen.

Den interna kontrollens övergripande syfte är att i rimlig grad säkerställa att Bolagets operativa strategier och mål följs upp och att ägarnas investering skyddas. Den interna kontrollen ska vidare säkerställa att den externa finansiella rapporteringen med rimlig säkerhet är tillförlitlig och upprättad i överensstämmelse med god redovisningssed, att tillämpliga lagar och förordningar följs samt att krav på noterade bolag efterlevs.

Bolagets modell för internkontroll baseras på ramverk framtaget av Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission ("COSO"). Kontrollmiljön utgör basen för den interna kontrollen som även omfattar riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning. Nämnade komponenter beskrivs närmare nedan.

Intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen **Kontrollmiljö**

För att upprätthålla en god intern kontroll av den finansiella rapporteringen är det av stor betydelse att beslutsvägar, befogenheter och ansvarsområden är tydligt fördelade och kommunicerade inom organisationen.

Den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen är en integrerad del av bolagsstyrningen. Den innehåller processer och metoder för att säkerställa riktigheten i den finansiella rapporteringen och skyddet för koncernens tillgångar, vilket bland annat syftar till att trygga ägarnas investeringar i Bolaget.

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning som reglerar styrelsens och den verkställande direktörens uppgifter. Där stadgas bland annat att den verkställande direktören ska övervaka efterlevnaden av policyer och strategiska planer, att medelsförvaltningen innefattar tillfredställande kontroll och att styrelsens ordförande är underrättad om koncernens ekonomiska ställning och varje annat förhållande som kan antas vara av ej oväsentlig betydelse för bolagets aktieägare.

Koncernen är uppdelad i verksamhetsenheter. På respektive verksamhetsenhet finns en verksamhetsansvarig, som ansvarar för mål- och budgetuppfyllelse och styrningsfrågor. Bolagets organisationsstruktur kommuniceras i koncernens verksamhetssystem, ("QMS"), så att ansvarsområden och roller är tydliga för alla som arbetar med finansiell information. Därutöver har koncernledningen fastställt roll- och ansvarsfördelning för de medarbetare som arbetar med den finansiella rapporteringen i en särskild handbok, Ekonomihandboken. För att säkerställa att redovisningen är enhetlig och sker i rätt tid innehåller Ekonomihandboken även koncernens redovisningsprinciper samt tidsplaner och instruktioner för rapportering.

Riskbedömning

Bolaget bedriver ett kontinuerligt riskbedömningsarbete i syfte att säkra koncernens resultatutveckling och finansiella ställning. Detta sker genom att styrelsen fastställer principer och riktlinjer för Bolagets riskhantering, medan det operativa ansvaret ligger på den verkställande direktören och koncernledningen.

Riskidentifiering och riskbedömning genomförs årligen av ledningen och det första steget i denna process är att säkerställa att Koncernen är medveten om de mest signifikanta riskerna som hotar Bolagets värdegrund, vision, verksamhetsidé och affär. Syftet med processen är att identifiera nya risker samt att uppdatera Koncernens syn på tidigare identifierade risker. Risker identifieras och värderas inom riskkategorierna strategiska risker, operativa risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. De identifierade riskerna bedöms sedan baserat på tre kriterier, vilka tillsammans ger en bild av hur skadliga de identifierade riskerna är. Dessa tre kriterier är (i) vad påverkan blir om en situation uppkommer som triggar risken, (ii) hur stor sannolikheten är att de inträffar inom en femårsperiod och (iii) hur effektiva redan implementerade kontrollaktiviteter (t.ex. interna kontroller och policies) är. Riskerna kartläggs sedan baserat på dess påverkan och sannolikhet. Även effektiviteten av etablerade kontrollaktiviteter presenteras i denna kartläggning. De identifierade riskerna tilldelas sedan en riskägare som är ansvarig för uppföljning. Koncernens VD är ansvarig för att minst en gång varje kalenderår presentera riskerna på ett särskilt styrelsemöte där styrelsen analyserar verksamhetens risker tillsammans med revisionsutskottet.

Inom ramen för den finansiella uppföljningen sammanställs riskbedömningar även på månadsbasis på verksamhetschefsnivå.

Kontrollaktiviteter

Bolagets kontrollstruktur är utformad för att på ett effektivt sätt hantera de risker som styrelsen bedömer vara väsentliga för den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen. Kontrollaktiviteterna utformas för att möjliggöra för medarbetarna att upptäcka och förebygga risker och att lokalisera felaktigheter i den finansiella rapporteringen. Detta sker genom styrning och löpande uppföljning av Bolagets redovisning, finansiella och legala policyer, samt kvartalsvisa uppdateringar av Bolagets prognoser.

Baserat på den genomförda riskidentifieringen och riskbedömningen designas kontrollaktiviteter för att minimera identifierade risker. För respektive genomförd riskidentifiering och riskbedömning finns en förteckning över identifierade risker och de kontrollaktiviteter som etablerats för att motverka riskerna, samt en beskrivning av hur kontrollaktiviteternas effektivitet ska följas upp. Kontrollernas effektivitet utvärderas av utvalda personer från hela organisationen och resultatet sammanställs årligen på koncernnivå av Koncernens VD och presenteras för revisionsutskottet och styrelsen.

Information och kommunikation

Bolaget har med anledning av det pågående listbytet reviderat samtliga policyer. Dessa uppdateras annars årligen och kommuniceras därefter med de medarbetare som direkt eller indirekt arbetar med den finansiella rapporteringen. Samtliga policyer och styrdokument som är väsentliga för den interna kontrollen inom Bolaget hålls tillgängliga i QMS. Tillgängligheten regleras utifrån särskilda behörighetsnivåer, för att garantera att medarbetare har tillgång till nödvändig och relevant information.

Uppföljning

Efterlevanden och effektiviteten i de interna kontrollerna följs på månadsbasis upp av respektive verksamhetschef och verksamhetsansvarig, som därefter rapporterar till koncernledningen. Koncernledningen håller varje månad ett uppföljningsmöte för att överlägga vilka åtgärder som är nödvändiga för god intern kontroll. Även den verkställande direktören lämnar varje månad en övergripande rapport över Bolaget och dess verksamheter till styrelsen. Med utgångspunkt i denna rapport går styrelsen vid varje ordinarie sammanträde igenom bland annat marknadsläget, risker i pågående projekt och eventuella avvikelser från prognoser och budgeteringar.

Mot bakgrund av verksamhetens storlek och karaktär i kombination med befintlig styrelserapportering och rapportering till revisionsutskottet har styrelsen bedömt att det inte är ekonomiskt försvarbart att inrätta en särskild internrevisionsfunktion. Den interna kontrollen som redovisas i ovan avsnitt bedöms tillräcklig för att säkerställa kvaliteten på den finansiella rapporteringen.

REVISION

Bolaget är, i egenskap av publikt aktiebolag, skyldigt att ha minst en revisor för granskning av Bolagets och Koncernens årsredovisning och bokföring samt styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning. Granskningen ska vara så ingående och omfattande som god revisionsstandard kräver. Bolagets revisorer väljs enligt aktiebolagslagen av bolagsstämman. En revisor i ett svenskt aktiebolag har således sitt uppdrag från och rapporterar till bolagsstämman och får inte låta sig styras i sitt arbete av styrelsen eller någon ledande befattningshavare. Revisorns rapportering till bolagsstämman sker på årsstämman genom revisionsberättelsen.

Enligt Bolagets bolagsordning ska bolagsstämman utse lägst en (1) och högst två (2) revisorer med eller utan revisorsuppleanter eller ett registrerat revisionsbolag. Bolagets nuvarande revisor är Ernst & Young Aktiebolag med Fredrik Lundgren som huvudansvarig revisor. Närmare information om revisorn, inklusive information om ersättning till revisorn, återfinns ovan under avsnittet ”Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer”.

Till följd av ändrat redovisningsdatum för moms var dotterbolaget Railcare T AB under 2016 sen med skattedeklarationen, och vid några tillfällen erlades betalning med några dagars fördröjning. Railcare T AB har därför fått följande anmärkning i revisionsberättelsen avseende årsredovisning för räkenskapsåret 2016: ”Vid flera tillfällen under räkenskapsåret har avdragen källskatt, mervärdesskatt, debiterad skatt och arbetsgivaravgifter inte betalats i rätt tid”. Utöver ovan anmärkning avviker inte koncernbolagens revisionsberättelser avseende räkenskapsåren 2015–2017 från standardutformningen och innehåller inte några anmärkningar eller motsvarande.

AKTIEMARKNADSINFORMATION OCH INSIDERREGLER

För såväl listade som noterade aktiebolag gäller krav på att säkerställa att alla intressenter på aktiemarknaden har samtidig tillgång till insiderinformation och insiderregler i syfte att förhindra marknadsmissbruk.

Bolagets styrelse har bland annat antagit en kommunikations- respektive insiderpolicy i syfte att säkerställa en korrekt och god kvalitet på Bolagets information och hantering av insiderinformation såväl externt som internt. Att kommunicera relevant information inom organisationen samt till externa parter är en integrerad del av Railcares verksamhetsstyrning samt en viktig del av god intern kontroll. Bolagets styrelseordförande hanterar övergripande ägarrelaterade frågeställningar medan verkställande direktören har det övergripande ansvaret för Bolagets externa kommunikation och hanteringen av frågor rörande insiderinformation och förandet av insiderförteckningar, så kallade loggböcker. Vidare har en extern konsult (IR-rådgivare) anlitats som stöd såvitt avser Bolagets kommunikation i förhållande till kapitalmarknaderna.

Policies och riktlinjer avseende informationsgivning och insiderregler samt uppdateringar och ändringar görs tillgängliga och kända för berörd personal och koncernledningen går tillsammans med Kommunikationsansvarig igenom regelverket med anställda. Bolagets regelverk är utformade i enlighet med svensk lagstiftning, Nasdaq Stockholms regelverk och Kodens samt EU:s marknadsmissbruksförordning (”MAR”). Samtliga finansiella rapporter och pressmeddelanden publiceras på Bolagets webbplats (www.railcare.se) i direkt anslutning till offentliggörandet.

Bolagsordning

Bolagsordningen har antagits vid den extra bolagsstämman den 25 september 2017.

§ 1 Firma

Bolagets firma är Railcare Group AB. Bolaget är publikt (publ).

§ 2 Styrelsens säte

Bolagets styrelse skall ha sitt säte i Skellefteå Kommun.

§ 3 Verksamhet

Bolaget skall bedriva entreprenadverksamhet samt sälja expertkunnskap inom anläggningsbranschen även idka annan därmed förenlig verksamhet.

§ 4 Aktiekapital

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 8 979 000 kronor och högst 35 916 000 kronor.

§ 5 Antal aktier

Antalet aktier skall vara lägst 21 900 000 och högst 87 600 000.

§ 6 Styrelse

Styrelsen skall bestå av fem till sju ledamöter.

§ 7 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning skall en eller två revisorer med eller utan suppleanter utses eller ett registrerat revisionsbolag.

§ 8 Kallelse till bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämma skall alltid ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar och på bolagets webbplats. Att kallelse skett skall annonseras i Dagens Industri. Om utgivningen av Dagens Industri skulle upphöra skall annonsering istället ske genom Svenska Dagbladet.

§ 9 Anmälan till bolagsstämma

Rätt att delta i bolagsstämma har sådana aktieägare som upptagits i aktieboken på sätt som föreskrivs i 7 kap. 28 § 3 stycket aktiebolagslagen (2005:551) och som anmält sig hos bolaget senast den dag som anges i kallelsen till bolagsstämman. Denna dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före bolagsstämman. Avser aktieägare att medföra biträden skall antalet biträden anges i anmälan.

§ 10 Årsstämma

Årsstämma skall hållas årligen inom sex (6) månader efter räkenskapsårets utgång.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma:

1. Val av ordförande vid stämman.
2. Upprättande och godkännande av röstlängd.
3. Godkännande av dagordningen.
4. Val av en eller två justeringsmän.
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
6. Verkställande direktörens anförande.
7. Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse samt i förekommande fall koncernredovisning och koncernrevisionsberättelse.
8. Beslut
 - a) om fastställande av resultaträkning och balansräkning samt i förekommande fall koncernresultaträkning och koncernbalansräkning;
 - b) om dispositioner beträffande bolagets resultat enligt den fastställda balansräkningen;
 - c) om ansvarsfrihet åt styrelsens ledamöter och verkställande direktör.
9. Bestämmande av antalet styrelseledamöter, styrelsesuppleanter samt av antalet revisorer och revisorssuppleanter.
10. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna.
11. Val av styrelse och eventuella styrelsesuppleanter samt revisorer och/eller revisionsbolag och eventuella revisorssuppleanter.
12. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 11 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår skall vara kalenderår.

§ 12 Avstämningsförbehåll

Den aktieägare eller förvaltare som på avstämningsdagen är införd i aktieboken och antecknad i ett avstämningsregister, enligt 4 kap. lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument eller den som är antecknad på avstämningskonto enligt 4 kap. 18 § första stycket 6 – 8 nämnda lag, ska antas vara behörig att utöva de rättigheter som framgår av 4 kap. 39 § aktiebolagslagen (2005:551).

Legala frågor och övrig information

BILDANDE OCH LEGAL FORM SAMT VERKSAMHETSFÖREMÅL

Bolagets registrerade firma och handelsbeteckning är Railcare Group AB. Bolaget är ett svenskt publikt aktiebolag bildat den 16 april 2007 och registrerat hos Bolagsverket den 28 maj 2007. Bolagets organisationsnummer är 556730-7813 och styrelsen har sitt säte i Skellefteå kommun. Bolaget bedriver sin verksamhet enligt svensk rätt. Bolagets associationsform regleras av aktiebolagslagen.

Enligt Bolagets bolagsordning (§ 3) är dess verksamhetsföremål att bedriva entreprenadverksamhet och sälja expertkunskande inom anläggningsbranschen samt även idka annan därmed förenlig verksamhet. Vänligen se den fullständiga bolagsordningen under avsnittet ”*Bolagsordning*” för mer information.

KONCERNSTRUKTUR

Bolaget är moderbolag i Koncernen som per dagen för detta Prospekt består av sju helägda dotterbolag, varav fem är svenska privata aktiebolag, ett är danskt och ett är brittiskt enligt tabellen nedan. Bolaget äger även 40 procent av aktierna och rösterna i intressebolaget Atumo AB.

Bolag, organisationsnummer, säte	Antal aktier/ andelar	Andel i %
Railcare Group AB, 556730-7813, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun		
Railcare Lining AB, 556873-4817, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	1 000	100
Railcare Export AB, 556502-3925, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	1 000	100
Railcare Aktiebolag, 556600-2514, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	50 000	100
Railcare Production AB, 556980-8586, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	1 000	100
Railcare T AB, 556904-6674, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	1 000	100
Railcare Danmark A/S, 30500849, Helsingör, Danmark	500	100
Railcare Sweden Ltd., 8687106, Derby, Storbritannien	10	100
Atumo AB, 556670-3962, Skelleftehamn, i Skellefteå kommun	400	40

VÄSENTLIGA AVTAL UTANFÖR DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN

Nedan presenteras en sammanfattning av de avtal av större betydelse som har ingåtts av Koncernen under de två senaste åren, såväl som andra avtal som har ingåtts av Koncernen vilka innehåller rättigheter eller skyldigheter av väsentlig betydelse för Koncernen (bortsett från avtal som har ingåtts inom ramen för den löpande verksamheten).

Lånefinansiering

Koncernens nuvarande lånefinansiering består i huvudsak av bankfinansiering (genom Danske Bank A/S, Danmark, Sverige Filial (”Danske Bank”), Skandinaviska Enskilda Banken AB (”SEB”) samt Marginalen Bank Bankaktiebolag (”Marginalen Bank”)) och lån från Norrlandsfonden (en svensk stiftelse med uppgift att främja utvecklingen i tillverkande och tjänsteproducerande företag som vill växa i de fem nordligaste länen i Sverige). Nedan presenteras en

sammanfattning avseende lånefinansieringen och säkerheter ställda i samband därmed. Om inte annat anges avser samtliga belopp aktuell status per den 31 december 2017.

Danske Bank

Bolaget har en checkräkningskredit hos Danske Bank om totalt 19 MSEK. Som säkerhet för krediten har Danske Bank pant i samtliga aktier i Railcare Lining AB, Railcare Export AB, Railcare Aktiebolag samt Railcare T AB. Krediten förfaller till betalning sex månader efter bankens uppsägning. Banken har även rätt att säga upp krediten i förväg om Bolaget inte fullgjort sina förpliktelser enligt krediten eller i övrigt mot banken, om säkerheten för krediten eller för annan förpliktelse som kredittagaren har gentemot banken inte längre är betryggande, eller om det finns skäligen anledning att anta att Bolaget inte kommer att fullgöra sina betalningsförpliktelser enligt krediten eller i övrigt mot banken.

Samtliga svenska dotterbolag samt intressebolaget Atumo AB har beviljade krediter om 200 000 SEK – 650 000 SEK vardera gentemot Danske Bank. Bolaget har gått i borgen (proprieborgen) för samtliga svenska dotterbolag samt intressebolaget Atumo AB:s åtaganden gentemot Danske Bank. Borgen ställd för Atumo AB:s skulder är begränsad till 500 000 SEK. Som säkerhet för Railcare Export AB:s åtaganden gentemot Danske Bank har även företagsinteckningar om totalt 800 000 SEK pantsatts (inomläge 800 000 SEK).

Railcare Aktiebolag har utestående avbetalningar avseende finansiering av maskiner om totalt cirka 84,9 MSEK gentemot Danske Bank. Som säkerhet för Railcare Aktiebolags åtaganden gentemot Danske Bank har företagsinteckningar om totalt 73 MSEK pantsatts (inomläge 73 MSEK). Som säkerhet finns även äganderättsförbehåll avseende två ballastvagnar samt säkerhetsöverlåtelse avseende tre plogvagnar.

Railcare T AB har utestående avbetalningar avseende finansiering av maskiner om totalt cirka 21,7 MSEK gentemot Danske Bank. Som säkerhet för Railcare T AB:s åtaganden gentemot Danske Bank har företagsinteckningar om totalt 8,7 MSEK pantsatts (inomläge 8,7 MSEK). Som säkerhet finns även äganderättsförbehåll avseende fyra lyftbocar, vagnar och lok.

SEB

Bolaget har gått i borgen för Railcare Aktiebolag och Railcare T AB:s åtaganden gentemot SEB enligt nedan. Bolaget har även gentemot SEB åtagit sig att tillse att Koncernens skuldsättningsgrad inte överstiger 3,0, där skuldsättningsgrad innebär räntebärande avsättningar och räntebärande skulder inklusive leasingavtal dividerat med summan av eget kapital och uppskjuten (latent) skatteskuld.

Railcare Aktiebolag har utestående avbetalningar avseende finansiering av två plogvagnar gentemot SEB om totalt cirka 4,2 MSEK. Plogvagnarna har ställts som säkerhet för avbetalningarna.

Railcare T AB har utestående avbetalningar avseende finansiering av två lok gentemot SEB om totalt cirka 46,6 MSEK. Loken har ställts som säkerhet för avbetalningarna.

Marginalen Bank

Bolaget har gått i borgen för Railcare Aktiebolag och Railcare T AB:s åtaganden gentemot Marginalen Bank under leasingavtal.

Norrlandsfonden

Bolaget har en utestående skuld om totalt 10 MSEK gentemot Norrlandsfonden (se närmare beskrivning av konvertibellån, under avsnitt ”*Aktiekapital och struktur*” ovan). Railcare Aktiebolag har en utestående skuld gentemot Norrlandsfonden om cirka 19,1 MSEK. Som säkerhet för

detta lån har Bolaget gått i borgen och Railcare Aktiebolag har pantsatt företagsinteckningar om totalt 19 MSEK (inomläge 92 MSEK). Norrlandsfonden har även pant i överhypotek i de företagsinteckningar som Danske Bank innehar om totalt 73 MSEK (se ovan).

Railcare T AB har en utestående skuld gentemot Norrlandsfonden om cirka 2,2 MSEK. Som säkerhet för detta lån har Bolaget gått i borgen och Railcare T AB har pantsatt företagsinteckningar om totalt 2,5 MSEK (inomläge 11,2 MSEK). Norrlandsfonden har även pant i överhypotek i de företagsinteckningar som Danske Bank innehar om totalt 8,7 MSEK (se ovan).

Fastigheter och hyresavtal

Koncernen äger inte någon fast egendom. Verksamheten bedrivs i hyrda kontorslokaler, lokstall, verkstäder och lager på de orter där Koncernen bedriver verksamhet. Bolaget har ett ingått avtal med Fastighets AB Polaris angående hyra av industrilokal och kontorslokal i Skelleftehamn. Avtalet gäller till och med den 31 augusti 2023 och förlängs därefter med 36 månader åt gången om uppsägning inte skett senast nio månader före respektive avtalsperiods utgång. Den årliga hyran uppgår till cirka 1,4 MSEK och indexjusteras. Utöver nämnda hyresavtal anses hyresavtalen inte väsentliga eftersom det är Bolagets bedömning att det inte skulle vara förenat med några större svårigheter att finna andra lämpliga lokaler.

KUND- OCH LEVERANTÖRSAVTAL INOM DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN

Allmänt

Koncernen bedriver verksamhet inom olika områden och flera geografiska regioner. Koncernens verksamhet bedrivs genom de olika dotterbolagen och består i huvudsak av (i) entreprenader, inom Sverige och utomlands (framförallt i Storbritannien), med maskiner och personal på och under järnväg och, såvitt avser trumrenoveringar, även under väg och inom industriområden; (ii) specialtransporter med och uthyrning av lok, vagnar och personal samt verkstadstjänster internt och externt för service och uppgradering av lok och vagnar inom Skandinavien (framförallt Sverige men även Norge och Danmark); samt (iii) maskinförsäljning globalt (historiskt till USA och Ryssland). Kund- och leverantörsavtal ingås inom den löpande verksamheten. Nedan följer en allmän beskrivning av kund- och leverantörsavtal.

Kundavtal

Koncernen har cirka 70 olika kunder. Railcares kundgrupper utgörs av såväl privata som offentliga aktörer och varierar beroende på verksamhetsområde. Koncernen har till stor del återkommande kunder och långa kundrelationer. Ett fåtal kunder står för en stor del av Koncernens omsättning.

Intäkter från verksamheten i Storbritannien genereras i huvudsak från ett kundavtal i form av avropsavtal för tjänster med Network Rail (statligt förvaltningsbolag med ansvar

för större delen av järnvägsnätet i England, Skottland och Wales). Under de tre senaste räkenskapsåren (2015–2017) genererades cirka 28,0 procent av Koncernens totala intäkter från detta avtal. Kundavtalet löper den 31 mars 2019, såvida inte Network Rail väljer att utnyttja möjlighet till förlängning upp till ytterligare ett år. Network Rail har möjlighet att säga upp avtalet närsomhelst utan föregående uppsägningstid.

Koncernens största kund i Sverige är Trafikverket (statlig förvaltningsmyndighet som bland annat ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för järnvägstrafik och för byggande, drift och underhåll av statliga järnvägar). Under de tre senaste räkenskapsåren (2015–2017) genererades cirka 22,0 procent av Koncernens totala intäkter från kundavtal med Trafikverket varav det största kundavtalet stod för cirka 9,0 procent. De två största kundavtalen löper ut under det andra kvartalet 2018, såvida inte Trafikverket väljer att utnyttja möjlighet till förlängning upp till ytterligare två år. Det ena avtalet har förlängts till det andra kvartalet 2019 och en eventuell förlängning av det andra avtalet är under förhandling.

Mot bakgrund av marknadens struktur är det naturligt att de största kundavtalen ingås med enskilda statliga aktörer ansvariga för järnvägsinfrastrukturen inom respektive jurisdiktion. Relationerna med större kunder såsom statliga aktörer och historiskt i synnerhet relationerna med Network Rail i Storbritannien och Trafikverket i Sverige, är därför betydelsefulla för Bolagets verksamhet (även om beroendet minskar något genom möjlighet att agera underleverantör till andra bolag med statliga aktörer som slutkund).

Projektavtalens löptid varierar beroende på typ av beställare och projekt.

Projektavtal och avtal om maskinförsäljning med större kunder ingås vanligen enligt beställarens avtalsmall och med de standardvillkor som tillämpas inom respektive marknad och geografisk region. Koncernens egna avtalsmallar tillämpas framförallt vid uthyrning.

Projektavtal med större kunder innehåller ofta särskilda vitesklausuler som kan aktualiseras vid förseningar av tågtrafik, färdigställande eller skador som orsakas beställaren. Avtal med offentliga aktörer innehåller regelmässigt även särskilda åtaganden såvitt avser efterlevnad av lagar och föreskrifter samt etiska riktlinjer.

Projektet bedrivs normalt på löpande räkning baserat på exempelvis antal skift, sträcka eller tidsperiod (timmar, dagar eller månader). Uppdrag till fast pris förekommer också, bland annat under det största kundavtalet med Trafikverket som avser snöröjning under perioden november till mars, och regelmässigt vid uthyrning av lok under längre tidsperiod. Fakturering sker normalt månadsvis efter utfört och godkänt arbete. Undantagsvis, vid snöröjning och uthyrning av lok under längre tidsperiod, sker fakturering i förskott.

Avtal ingås av respektive dotterbolag. Det finns inga fastställda riktlinjer för vilka villkor Koncernen accepterar eller inte accepterar, men Koncernen har interna rutiner som ska iaktas vid förhandlingar och innan accept av förhandlade villkor.

Leverantörsavtal

Koncernens inköp består i huvudsak av underentreprenörer, resor och material, varav underentreprenörer utgör den enskilt största kostnadsposten.

Merparten av den teknik avseende produkter och tjänster som Railcare marknadsför och tillhandahåller är egenutvecklad. Bolaget har ett visst beroende, dels av Inpipe Sweden AB som tillhandahåller material som används till liningen av järnvägstrummor, dels av DISAB Vacuum Technology AB när det gäller spårbundna vakuumaggregat. Bolaget har ingått ett exklusivt avtal genom vilket Bolaget har åtagit sig att beställa vissa specifika reservdelar uteslutande från DISAB Vacuum Technology AB. Avtalet löper fram till och med den 31 december 2021 och därefter med 15 månaders uppsägningstid.

Koncernen anlitar regelbundet underentreprenörer vid arbeten i olika projekt som komplement till de tjänster Koncernen utför. Bolaget har historiskt saknat men under 2017 börjat upprätta mallavtal med avsedd tillämpning i förhållande till underentreprenörer och strävan att uppnå standardiserade villkor och överföring av relevanta risker på underentreprenören (s.k. ”back-to-back”-skydd).

Då det finns flera alternativa underleverantörer bedöms Koncernen inte vara beroende av någon enskild underleverantör.

Inköp av övriga tjänster och material, framförallt såvitt avser bränsle och resor, förhandlas i viss mån centralt men inköpsbeslutet fattas på dotterbolagsnivå.

För ytterligare beskrivning av avtal inom den löpande verksamheten, se avsnitt ”Verksamhetsbeskrivning”.

Leasingavtal

Koncernen leasar diverse fordon och maskiner till sin verksamhet, såsom lok med vagnar och andra hjälpmedel. Bolaget anser inte att dess leasingavtal är väsentliga för verksamheten.

Anställnings- och konsultavtal

Anställnings- och konsultavtal ingås enligt Bolagets bedömning på marknadsmässiga villkor. Bolaget har gjort bedömningen att särskilda konkurrens- respektive värningsförbud eller särskilda regleringar såvitt avser immateriella rättigheter inte är nödvändiga mot bakgrund av Railcares verksamhet och de uppgifter som utförs av de ledande befattningshavarna.

IMMATERIELLA RÄTTIGHETER OCH UTLICENSIERING AV VARUMÄRKE

Koncernen har registrerade domännamn. Dessutom har Koncernen skyddat varumärket Railvac genom varumärkesregistrering både inom Sverige och inom EU. Koncernen har även registrerat innehav till patent och patentansökningar. Bolaget strävar efter att aktivt arbeta med att skydda sina immateriella rättigheter i de jurisdiktioner där Koncernen bedriver sin verksamhet. Bolagets verksamhet eller lönsamhet är dock inte beroende av patent, licenser, varumärken eller andra registrerade immateriella rättigheter.

Bolaget har ingått ett licensavtal med Loram Maintenance of Way, Inc. ("Loram") avseende utlicensiering av Bolagets rättigheter till Railvac™ för exklusiv rätt till användning inom järnvägssektorn i ett antal länder i Europa, Asien, Oceanien och Afrika. Avtalet löper till och med den 6 mars 2020 och licensavgiften uppgår till 24 000 USD per år.

TILLSTÅND OCH MILJÖ

Railcare innehar nödvändiga tillstånd och licenser inom de jurisdiktioner där verksamhet bedrivs. För verksamheten i Sverige innehas tillstånd för transport av avfall i form av begagnade slipers och för att hantera brandfarliga varor samt uppfylls kraven för att utföra svetsarbeten. Railcare T AB är av Transportstyrelsen godkänt järnvägsföretag med licens och säkerhetsintyg del A+B, förvaltare av egen infrastruktur i Skelleftehamn, ECM (underhållsansvarig enhet för godsvagnar) och ECM-certifierad utförare av godsvagnsunderhåll. Railcare Sweden Ltd. är godkänd av branschorganisationen Railway Industry Supplier Qualification Scheme ("RISQS") för leverans av tjänster till järnvägsnätet i Storbritannien. Koncernen bedriver verksamhet i övriga jurisdiktioner utan särskilda krav på tillstånd eller licenser.

Det finns också krav vad gäller hälsa och säkerhet. Personalen erbjuds regelbundna hälsokontroller och genomgår de utbildningar som krävs för arbetet däribland löpande utbildning inom säkerhet på järnvägen enligt fastställt plan.

Railcare bedriver ingen miljöfarlig verksamhet.

FÖRSÄKRINGAR

Railcare innehar sedvanligt försäkringsskydd, inklusive entreprenadförsäkring, ansvarsförsäkring, motorfordonsförsäkring, transportförsäkring, ansvarsförsäkring för styrelse och verkställande direktör, m.m. Railcare Group AB har ingått en företagsförsäkring där samtliga övriga Koncernbolag är medförsäkrade.

Bolaget anlitar en försäkringsmäklare för inköp av försäkringar i syfte att säkerställa ändamålsenligt försäkringsskydd för Koncernen och dess verksamhet. Enligt styrelsens bedömning ger nuvarande försäkringsskydd, inklusive nivån och villkoren för denna försäkring, en adekvat skydds-

nivå med hänsyn till försäkringspremier och de potentiella riskerna i verksamheten. Bolaget kan dock komma att drabbas av förluster eller krav som går utöver vad som täcks av gällande försäkringar. Det finns inte heller några garantier för att försäkringsskyddet kommer fortsätta att vara tillgängligt för Bolaget eller, om tillgängligt, att kostnaderna för försäkring inte ökar till följd av försäkringsfall eller ändrade marknadsförutsättningar.

RÄTTSLIGA FÖRFARANDE OCH SKILJEFÖRFARANDE

Koncernen är inte, och har inte heller varit, part till några rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden (inklusive pågående eller hotande förfaranden som Bolaget är medvetet om) under de senaste tolv månaderna som kan komma att ha, eller har haft, en betydande inverkan på Bolagets finansiella ställning eller resultat. Det kan däremot inte uteslutas att Koncernen kan komma att bli inblandat i sådana rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden i framtiden.

TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Nedan presenteras transaktioner med närstående, varav samtliga skett på marknadsmässiga villkor såvida inte annat anges.

Vänligen se not K31 till Railcares reviderade koncernräkenskaper för mer information angående transaktioner med närstående.

Reviderade bokslut har publicerats till och med den 31 december 2017. Efter den senaste perioden för vilken reviderade bokslut har publicerats har det inte förekommit några väsentliga transaktioner med närstående utöver vad som beskrivs nedan och det totala beloppet för sådana närståendetransaktioner uppgår till cirka 13,8 MSEK (beloppet avser lokalhyra, konsultarvoden samt koncern-interna transaktioner).

Utöver de transaktioner som anges nedan och som framgår av nämnda noter, har Railcare inte varit part i någon närståendetransaktion under räkenskapsåren 2015–2017 eller under 2018 fram till Prospektets offentliggörande.

Hyresavtal

Railcare T AB hyr elva lokstall och personallokaler från Y-Ettan AB som ägs till 50 procent av Lars Filipsson (biträdande verksamhetsansvarig i Railcare T AB) och till 50 procent av Tomas Säterberg (styrelseledamot i Bolaget fram till den 28 april 2016). Nuvarande hyreskontrakt ingicks den 1 april 2017 och löper till och med den 31 mars 2022. De hyror som har erlagts uppgick till 678 000 SEK under 2015, 827 000 SEK under 2016 och 947 204 SEK under 2017. Under 2018 och fram till Prospektets offentliggörande har hyra erlagts till ett sammanlagt belopp om 256 340 SEK.

Konsultavtal

Koncernen har tillhandahållits konsulttjänster från nuvarande och tidigare styrelseledamöter i Bolaget.

Matech Marin AB, vilket ägs av Ulf Marklund (styrelseledamot i samtliga svenska Koncernbolag, vice verkställande direktör i Bolaget samt affärsenhetschef på konsultbasis) och till honom närstående, har utfört konsulttjänster (bland annat innefattande ledningsarbete maskinservice, verkstadsarbete, projektledning samt marknadsbearbetning). Ersättning för dessa tjänster har utbetalats med ett belopp om 3 170 073 SEK under 2015, 3 289 352 SEK respektive 117 GBP under 2016 och 3 154 083 SEK under 2017. Under 2018 och fram till Prospektets offentliggörande har ersättning för konsulttjänster utbetalats till ett sammanlagt belopp om 664 650 SEK.

Catharina Elmsäter Svärd (styrelseordförande i Bolaget) har under 2016 anlitats som konsult (senior advisor) genom bolaget AB Elmsäters i Enhörna. Ersättning för utförda tjänster har utbetalats med ett belopp om 70 360 SEK under 2016.

Erik Hardegård (styrelseledamot i Bolaget fram till den 28 april 2016) har anlitats som konsult genom bolaget ERMOKonsult AB och har även mottagit styrelsearvode via detta bolag. Ersättning för utförda tjänster har utbetalats med ett belopp om 1 022 700 SEK under 2015 (varav styrelsearvode om 87 700 SEK inkl. sociala avgifter) och 348 900 SEK under 2016 (varav styrelsearvode om 87 300 SEK inkl. sociala avgifter). Beloppen avser tiden fram till den 28 april 2016 då Eric Hardegård lämnade styrelsen och därmed upphörde att vara närstående till Bolaget.

Roger Sjögren (styrelseledamot i Bolaget fram till den 28 april 2016) har anlitats som konsult genom bolaget Ekonomisystem AB och har även mottagit styrelsearvode via detta bolag. Ersättning för utförda tjänster har utbetalats med ett belopp om 125 560 SEK under 2015 (varav styrelsearvode om 87 700 SEK inkl. sociala avgifter) och 184 762 SEK under 2016 (varav styrelsearvode om 87 300 SEK inkl. sociala avgifter). Beloppen avser tiden fram till den 28 april 2016 då Roger Sjögren lämnade styrelsen och därmed upphörde att vara närstående till Bolaget.

Tomas Säterberg (styrelseledamot i Bolaget fram till den 28 april 2016) har anlitats som konsult genom bolaget AB Säterberg Invest och har även mottagit styrelsearvode via detta bolag. Ersättning för utförda tjänster har utbetalats med ett belopp om 145 626 SEK under 2015 (varav styrelsearvode om 87 526 SEK inkl. sociala avgifter) och 90 508 SEK under 2016 (varav styrelsearvode om 87 300 SEK inkl. sociala avgifter). Beloppen avser tiden fram till den 28 april 2016 då Tomas Säterberg lämnade styrelsen och därmed upphörde att vara närstående till Bolaget.

Transaktioner med intressebolag

Koncernen köper konsulttjänster inom järnvägsbranschen avseende exempelvis trafiksäkerhet och fordonsgodkännande från intressebolaget Atumo AB. Ersättning för utförda tjänster har utbetalats med ett belopp om 1 754 873 SEK under 2015, 1 403 360 SEK under 2016 och 1 482 017 SEK under 2017. Under 2018 och fram till Prospektets offentliggörande har ersättning för konsulttjänster utbetalats till ett sammanlagt belopp om 218 401 SEK.

Koncerninterna transaktioner

Det förekommer transaktioner mellan bolag inom Koncernen. Utöver ställda säkerheter beskrivna under "Lånefinansiering" ovan i detta avsnitt, har koncerninterna transaktioner förekommit enligt nedan.

Railcare Sweden Ltd. hyr maskiner och personal från Railcare Production AB. Ersättning för uthyrning har utbetalats med ett belopp om 34 560 000 SEK under 2015, 43 656 146 SEK under 2016 och 19 575 524 SEK under 2017. Under 2018 och fram till Prospektets offentliggörande har ersättning för uthyrning utbetalats till ett sammanlagt belopp om 800 000 SEK.

Railcare Export AB har hyrt ut en maskin till Railcare Danmark A/S till självkostnadspris, som i sin tur har hyrt ut maskinen till Railcare Aktiebolag till marknadspris. Maskinen överläts från Railcare Export AB till Railcare Danmark A/S den 1 oktober 2017 till ett av Bolaget bedömt marknadsvärde om 5 000 000 SEK. Ersättning för uthyrning mellan Railcare Export AB och Railcare Danmark A/S har utgått med ett belopp om 1 200 000 SEK under vart och ett av åren 2015–2016. Under 2017 har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 900 000 SEK (avser period under 2017 innan maskinen överläts från Railcare Export AB till Railcare Danmark A/S). Ersättning för uthyrning mellan Railcare Danmark A/S och Railcare Aktiebolag har utgått med ett belopp om 4 391 136 SEK under 2015, 6 143 925 SEK under 2016 och 5 369 375 SEK under 2017 (avser period under 2017 innan maskinen överläts från Railcare Export AB till Railcare Danmark A/S).

Railcare Danmark AS hyr ut två stycken lok till Railcare T AB. Ersättning för uthyrning har utbetalats med ett belopp om 524 347 SEK under 2015, 763 208 SEK under 2016 samt 778 740 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 131 796 SEK.

Railcare Danmark AS hyr ut en maskin till Railcare Aktiebolag. Ersättning för uthyrning har utbetalats med ett belopp om 4 391 136 SEK under 2015, 6 143 925 SEK under 2016 samt 5 369 375 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 1 240 636 SEK.

En anställd som arbetar i Storbritannien är anställd av Railcare Export AB. Kostnader för utfört arbete faktureras vidare till Railcare Sweden Ltd. Ersättning har utbetalats med ett belopp om 1 800 000 SEK under 2015, 2 433 394 SEK under 2016 samt 2 230 720 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 333 354 SEK.

Railcare Aktiebolag hyr ut de maskiner som Railcare Production AB använder för sina tjänster (främst i Storbritannien, men under 2017 även i Norge). Ersättning har utbetalats med ett belopp om 4 200 000 SEK under 2015, 4 375 000 SEK under 2016 samt 5 250 000 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 1 050 000 SEK.

Railcare Aktiebolag har även hyrt ut en bandvagn (till och med det första kvartalet 2016) och en Vätliner (till och med det fjärde kvartalet 2017) till Railcare Lining AB. Ersättning har utbetalats med ett belopp om 2 400 000 SEK under 2015, 770 607 SEK under 2016 samt 480 000 SEK under 2017.

Railcare Aktiebolag debiterar från och med 2018 kostnader för verksamhetsansvarig som är anställd i Railcare Aktiebolag, men agerar verksamhetsansvarig även för Railcare Production AB och Railcare Danmark AS. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett belopp om 104 000 SEK från Railcare Danmark AS respektive 104 000 SEK från Railcare Production AB.

Railcare T AB hyr ut lok och lokförare för att dra och transportera de maskiner som Railcare Aktiebolag använder i sina entreprenadarbeten. Railcare T AB utför även vissa verkstadstjänster på Railcare Aktiebolags maskiner. Ersättning har utbetalats med ett belopp om 13 677 000 SEK under 2015, 12 240 000 SEK under 2016 samt 13 187 417 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 4 628 164 SEK.

Bolaget fakturerar managementavgifter till dotterbolagen. Avgiften beräknas utifrån uppskattad användning av administration och ledning. Ersättning har utbetalats med ett belopp om 15 060 000 SEK under 2015, 15 141 077 SEK under 2016 samt 14 820 753 SEK under 2017. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har ersättning utgått till ett sammanlagt belopp om 4 297 407 SEK.

Railcare Aktiebolag har lämnat lån till Railcare Sweden Ltd. i syfte att täcka tillfälliga likviditetsbehov. Under 2015 lånade Railcare Aktiebolag ut totalt 100 000 GBP och lånet återbetalades fullt ut under samma år. Under 2017 lånade Railcare Aktiebolag ut totalt 200 000 GBP och lånet återbetalades fullt ut under samma år. Lånen har inte varit räntebärande.

Railcare Production AB har under 2015 lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt 5 000 000 SEK. Bolaget har under 2016 lämnat koncernbidrag om totalt 8 300 000 SEK (varav 7 000 000 SEK till Railcare Lining AB och 1 300 000 SEK till Railcare Export AB). Under 2016 har även Railcare Production AB lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt

7 000 000 SEK och Railcare Aktiebolag har lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt 10 000 000 SEK. Bolaget har under 2017 lämnat koncernbidrag om totalt 10 700 000 SEK till Railcare Production AB. Under 2017 har även Railcare Aktiebolag lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt 12 500 000 SEK, Railcare Lining AB lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt 2 500 000 SEK samt Railcare Export AB lämnat koncernbidrag till Bolaget om totalt 8 000 000 SEK. Under 2018 fram till Prospektets offentliggörande har inga koncernbidrag lämnats.

RÅDGIVARE OCH EVENTUELLA INTRESSEKONFLIKTER

Remium Nordic AB tillhandahåller finansiell rådgivning och andra tjänster till Railcare i samband med Noteringen. Remium erhåller en på förhand avtalad ersättning för utförda tjänster i samband med Noteringen och kan även i framtiden komma att tillhandahålla Bolaget och närstående till Bolaget tjänster inom ramen för den dagliga verksamheten och i andra ärenden. Därutöver har Remium inga ekonomiska eller andra relevanta intressen i Noteringen.

Setterwalls Advokatbyrå AB är legal rådgivare till Bolaget i samband med Noteringen. Setterwalls kan även i framtiden komma att tillhandahålla Bolaget och närstående till Bolaget legal rådgivning inom ramen för den dagliga verksamheten och i samband med andra transaktioner.

NOTERINGSKOSTNADER

Kostnader hänförliga till upptagande av Bolagets aktier till handel på Nasdaq Stockholm, inklusive ersättning till rådgivare, beräknas uppgå till omkring 9,5 MSEK. Av dessa kostnader har omkring 7 MSEK belastat räkenskapsåret 2017 och resterande 2,5 MSEK kommer att belasta det första kvartalet 2018.

HANDLINGAR INFÖRLIVADE GENOM HÄNVISNING RESPEKTIVE TILLGÄNGLIGA FÖR INSPEKTION

Nedanstående information införlivas genom hänvisning och utgör del av Prospektet och ska läsas som en del härav. De delar av nedanstående dokument som inte hänvisas till är antingen inte relevanta för en investerare eller återges på annan plats i detta Prospekt.

- (i) Koncernens finansiella information med tillhörande noter och revisionsberättelse avseende räkenskapsåret 1 januari 2015–31 december 2015 (resultaträkning på sidorna 9–10, balansräkning på sidorna 11–14, kassaflödesanalys på sidorna 15–16, redovisningsprinciper och noter på sidorna 17–39 och revisionsberättelse på sista sidan).
- (ii) Koncernens finansiella information med tillhörande noter och revisionsberättelse avseende räkenskapsåret 1 januari 2016–31 december 2016 (resultaträkning på sidan 9, balansräkning på sidorna 10–13, kassaflödesanalys på sidorna 14–15, redovisningsprinciper och noter på sidorna 16–37 och revisionsberättelse på sista sidorna). I Koncernens finansiella information avseende räkenskapsåret 1 januari 2016–31 december 2016 finns 2015-års justerade jämförelsesiffror.

(iii) Koncernens finansiella information med tillhörande noter och revisionsberättelse avseende räkenskapsåret 1 januari 2017–31 december 2017 (resultaträkning på sidan 23, balansräkning på sidorna 24–25, kassaflödesanalys på sidan 27, redovisningsprinciper och noter på sidorna 28–64 och revisionsberättelse på sidorna 79–80). I Koncernens finansiella information avseende räkenskapsåret 1 januari 2017–31 december 2017 finns 2016-års jämförelsesiffror enligt IFRS angivna. Historisk finansiell information som införlivas genom hänvisning enligt ovan har reviderats av Bolagets revisor och revisionsberättelsen är fogad till respektive årsredovisning. Dokument som införlivas genom hänvisning finns under Prospektets giltighetstid tillgängliga i elektronisk form på Bolagets webbplats (www.railcare.se).

Nedanstående handlingar finns under Prospektets giltighetstid tillgängliga för inspektion på ordinarie kontorstid under vardagar på Bolagets kontor (Näsuddsvägen 10, 932 21 Skelleftehamn) liksom, med undantag för Bolagets dotterbolags årsredovisningar, i elektronisk form på Bolagets webbplats (www.railcare.se).

- (i) Detta Prospekt.
- (ii) Bolagets bolagsordning.
- (iii) Handlingar införlivade genom hänvisning.
- (iv) Bolagets dotterbolags reviderade års- och koncernredovisningar omfattandes de två senaste räkenskapsåren (i den mån sådana föreligger), inklusive revisionsberättelser.
- (v) Annan historisk finansiell information som hänvisas till i detta Prospekt (inklusive revisionsberättelser).
- (vi) Annan av Bolaget offentliggjord information som hänvisas till i detta Prospekt.

Utöver vad som uttryckligen anges har ingen information i Prospektet granskats eller reviderats av Bolagets revisorer.

Skattefrågor i Sverige

Det följande är en sammanfattning av de skattekonsekvenser som enligt nu gällande svensk skattelagstiftning kan uppkomma som en följd av att äga aktier i Railcare. Sammanfattningen vänder sig till innehavare av aktier som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat sägs. Sammanfattningen är inte avsedd att uttömmande behandla alla skattefrågor som kan uppkomma i sammanhanget. Den behandlar exempelvis inte de speciella regler som gäller för aktier som ägs av handelsbolag eller innehas som lagertillgång i näringsverksamhet eller innehas av privatpersoner på ett investeringssparkonto. De särskilda regler som gäller i företagssektorn beträffande skattefrihet för kapitalvinster (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) och utdelningar på näringsbetingade andelar och aktiebaserade delägarätter behandlas inte. Sammanfattningen behandlar vidare inte utländska bolag som bedriver verksamhet från ett fast driftställe i Sverige eller utländska bolag som har varit svenska bolag, om inte annat sägs. Särskilda skattekonsekvenser som inte är beskrivna kan uppkomma också för andra kategorier av innehavare av aktier, såsom exempelvis investmentföretag, livförsäkringsföretag och personer som inte är obegränsat skattskyldiga i Sverige. Varje innehavare av aktier rekommenderas att inhämta råd från skatteexpertis avseende de skattekonsekvenser som kan uppkomma till följd av att äga aktier i Railcare, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska regler och skatteavtal.

BESKATTNING VID AVYTTRING AV AKTIER

Fysiska personer

Fysiska personer och dödsbon beskattas för hela kapitalvinsten i inkomstslaget kapital vid försäljning av aktier i Railcare. Skatten uppgår till 30,0 procent av kapitalvinsten. Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas som skillnaden mellan försäljningspriset efter avdrag för försäljningsutgifter och de avyttrade aktiernas omkostnadsbelopp. Omkostnadsbeloppet för samtliga aktier av samma slag och sort läggs samman och beräknas gemensamt med tillämpning av genomsnittsmetoden. Detta innebär att det genomsnittliga omkostnadsbeloppet för innehavda aktier normalt påverkas om nya aktier av samma slag och sort förvärvas. Eftersom aktierna är noterade på Nasdaq Stockholm kan, som ett alternativ till genomsnittsmetoden, istället schablonmetoden användas vid beräkningen av omkostnadsbeloppet. Denna regel innebär att omkostnadsbeloppet får beräknas till 20,0 procent av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter. Kapitalförlust vid försäljning av aktier i Railcare är avdragsgill. Sådan förlust kan kvittas i sin helhet mot kapitalvinster på marknadsnoterade aktier och skattepliktig del av kapitalvinster på onoterade aktier under samma år. Kvittning kan även ske fullt ut mot kapitalvinster på andra marknadsnoterade delägarätter (exempelvis teckningsrätter), utom andelar i investeringsfonder som innehåller endast svenska fordringsrätter (räntefonder). Överskjutande förlust är avdrags-

gill med 70,0 procent. Om det uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges reduktion av skatten på inkomst av tjänst och näringsverksamhet samt fastighets-skatt och kommunal fastighetsavgift. Sådan skattereduktion medges med 30,0 procent för underskott som understiger 100 000 SEK och med 21,0 procent för underskott därutöver. Underskott kan inte sparas till ett senare beskattningsår.

Aktiebolag

Aktiebolag beskattas för alla inkomster i inkomstslaget näringsverksamhet. Skattesatsen är 22,0 procent. Beräkning av kapitalvinst respektive kapitalförlust, sker på samma sätt som för fysiska personer enligt vad som angivits ovan. Avdrag för kapitalförluster på aktier medges bara mot kapitalvinster på aktier och andra delägarätter. Sådana kapitalförluster kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster på aktier och delägarätter i annat bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger mellan detta bolag och det bolag som redovisat kapitalförlusten. Kapitalförluster på aktier och andra delägarätter, som inte har kunnat utnyttjas ett visst beskattningsår, får sparas och dras av mot kapitalvinster på aktier och andra delägarätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden. Om aktierna i Railcare utgör näringsbetingade andelar gäller särskilda regler.

Beskattning av utdelning

För fysiska personer och dödsbon beskattas utdelning på aktier i Railcare i inkomstslaget kapital med en skattesats om 30,0 procent i Sverige. För fysiska personer och dödsbon innehålls preliminärskatt av utbetalaren av utdelningen, normalt Euroclear Sweden eller förvaltaren om aktierna är förvaltarregistrerade. För aktiebolag beskattas utdelning i inkomstslaget näringsverksamhet med 22,0 procent. Om aktierna i Railcare utgör näringsbetingade andelar gäller särskilda regler. Railcare är inte ansvarigt för innehållande av skatt på utdelning.

Aktieägare som är begränsat skattskyldiga

För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som erhåller utdelning på aktier i ett svenskt aktiebolag uttas normalt svensk kupongskatt. Skattesatsen är 30,0 procent. Skattesatsen är dock i allmänhet reducerad genom skatteavtal med andra länder för undvikande av dubbelbeskattning. I Sverige verkställer normalt Euroclear eller, vid förvaltarregistrerade aktier, förvaltaren avdrag för kupongskatt. Innehavare av aktier som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som inte bedriver näringsverksamhet från fast driftställe i Sverige beskattas normalt inte i Sverige för kapitalvinster vid avyttring av aktier. Innehavare kan dock bli föremål för beskattning i sin hemviststat. Enligt en särskild regel kan emellertid fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige i vissa fall bli föremål för svensk kapitalvinstbeskattning vid avyttring av vissa delägarätter (såsom aktier) om de vid något tillfälle under det kalenderår då avyttringen sker eller under något av de föregående tio kalenderåren har varit bosatta eller stadigvarande vistats i Sverige. I många fall är denna beskattningsrätt begränsad genom skatteavtal mellan Sverige och andra länder.

Adresser

Railcare Group AB (publ)

Näsuddsvägen 10
932 21 Skelleftehamn
Sverige
0910-43 88 00
www.railcare.se

FINANSIELL RÅDGIVARE

Remium Nordic AB

Humlegårdsgatan 20
114 46 Stockholm
Sverige
08-4543200
www.remium.com

JURIDISK RÅDGIVARE

Setterwalls Advokatbyrå Stockholm AB

Box 1050
101 39 Stockholm
Sturegatan 10
114 36 Stockholm
Sverige
08-598 890 00
www.setterwalls.se

REVISOR

EY

Kanalgatan 59
Box 236
931 22 Skellefteå
Sverige
0910-58 58 00
www.ey.com/se

Denna sida har avsiktligt lämnats blank

Denna sida har avsiktligt lämnats blank

railcare

Railcare Group AB (publ)
Näsuddsvägen 10, 932 21 Skelleftehamn
Tel: 0910 43 88 00
www.railcare.se