



Strömsunds
Kommun
Straejmien tjjelte

Kallelse till

/Underrättelse
Sammanträde

Kommunstyrelsen

2018

8

Onsdag

21

februari

Kommunstyrelsens ledamöter kallas till sammanträde tisdagen den 21 februari 2018, klockan 08.15, Grelsgård på Folkets Hus, Strömsund.

Ärenden enligt föredragningslista

Susanne Hansson
Ordförande

Viktor Sjödin
Sekreterare
viktor.sjodin@stromsund.se

Vid förhinder ring 161 06 eller skicka mail i så god tid som möjligt!



**1. Ombudsinstruktion för extra årsstämma med Inlandsbanan
AB**

Bilaga sid. 1-20

Den 25 januari 2018

Till Inlandsbanan AB:s aktieägare

Kallelse till extra bolagsstämma i Inlandsbanan AB

Aktieägarna i Inlandsbanan AB kallas härmed till extra bolagsstämma torsdagen den 1:a mars 2018 kl. 09.00 på Clarion Hotel Grand, Prästgatan 16, Östersund. Inregistrering påbörjas kl. 08.30. (garage finns på baksidan av hotellet – parkeringstillstånd hämtas i receptionen)

Det noteras att enligt Bolagsordningen ska kallelse till stämma ske tidigast 4 veckor innan stämman. Vidare ska ägarkommunerna, vid beslut av principiell betydelse, beredas möjlighet att yttra sig. Eftersom ärendena för denna extra bolagsstämma är av principiell betydelse kräver det förankring hos kommunfullmäktige innan beslut i ärendena fattas. Möjliggörande av detta är emellertid oförenligt med bestämmelsen om kallelse tidigast 4 veckor innan stämman. Kallelse sker därför enligt den tid som gäller i aktiebolagslagen, dvs. tidigast 6 veckor innan stämman.

Deltagande vid extra bolagsstämma:

Aktieägare som önskar delta vid i stämman ska:

- senast på dagen för stämman vara införd i den av styrelsen förda aktieboken

För att underlätta registrering vid stämman bör föransmälan till stämman ske senast den 27:e februari 2018 till jenny.ahgren@inlandsbanan.se.

Företrädare för juridiska personer ska bestyrka sin rätt att delta och rösta vid stämman med behörighetshandlingar. Ombud för företrädare ska styrka sin rätt till deltagande och röstning med en fullmakt i original samt inneha ombudsinstruktion. Fullmakt utfärdad av juridisk person ska bestyrkas med kopia av behörighetshandling. Bifogat till kallelsen finns ett fullmaktsformulär som kan användas vid inregistrering av ombud vid bolagsstämmans inledning.

Dagordning

1. Stämmans öppnande
2. Val av ordförande vid stämman
3. Val av sekreterare
4. Upprättande och godkännande av röstlängd
5. Godkännande av styrelsens förslag till dagordning
6. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet

7. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad samt att respektive fullmäktige givit behörig ombudsinstruktion till respektive ombud i enlighet med gällande bolagsstyrningsprinciper
8. Förslag om förtydligande av bolagsstyrningsprincip: skall enskild aktieägare med kringgående av styrelse och företagsledning ha kontakt med tredje man avseende pågående projekt i verksamheten, enligt begäran bilagd denna kallelse
9. Förslag att styrelseordföranden entledigas från sitt uppdrag, enligt begäran bilagd denna kallelse
10. Förslag om att ytterligare minst en ny styrelseledamot med näringslivsförankring utses, enligt begäran bilagd denna kallelse
11. Förslag att samarbetsavtalet, det så kallade MOUT, med parterna Macquarie fullföljs enligt de intentioner parterna varit överens om, enligt begäran bilagd denna kallelse
12. Stämmans avslutande

*Östersund i januari 2018,
Styrelsen*

Bilagor

1. Fullmakt
2. Utlåtande revisor, 2017-12-05
3. Begäran från Jokkmokks och Arvidsjaur kommun
4. Begäran från Östersunds kommun
5. Ägardirektiv för Inlandsbanan AB
6. Bolagsordningen
7. Principer för styrning av kommun- och landstingsägda bolag

FULLMAKT

Härmed befullmäktigas nedanstående ombud

Namn: _____ Personnr: _____

att representera _____ kommun

vid Inlandsbanan AB:s, org. nr 556438-1795, extra stämma den 1 mars kl 9.00 2018 i Östersund.

Ort och datum:

Underskrift

Namnförtydligande och titel (Behörig företrädare)

Vik här _____

Inlandsbanan AB:s aktieägare skall enligt *Principer för styrning av kommun- och landstingsägda bolag* utfärda ombudsinstruktion (p.2.4, sida 9) gällande hur ombudet ska rösta på stämman i förekommande ärenden. Eftersom de frågor som ska behandlas på denna extra stämma är av principiell beskaffenhet är kommunfullmäktige förbehållen rätten att utfärda ombudsinstruktionen i enlighet med *Principer för styrning av kommun- och landstingsägda bolag*.

Fullmakten omfattar röstning i de nedan angivna frågorna på det sätt som ovanstående kommun har angett i det följande.

Röstning från ovanstående kommun

Ja: Nej:

1. Skall enskilda aktieägare, med kringgående av styrelse och företagsledning, ha kontakter med tredjeman avseende pågående projekt och verksamheter?		
2. Att styrelseordföranden entledigas från sitt uppdrag.		
3. Att ytterligare minst en ny styrelseledamot med näringslivsförankring utses.		
4. Att ingånget samarbetsavtal, det så kallade MOUT, med partnern Macquarie fullföljs enligt de intentioner parterna varit överens om.		

Ort och datum:

Underskrift

Namnförtydligande och titel (Behörig företrädare)

Till styrelsen i Inlandsbanan AB

Bakgrund

Av ordförande och VD har vi fått i uppdrag att gå igenom de beslut som fattats av styrelsen under 2017 hänförliga till projektet "tredje spåret" för bedömning av att besluten är i överensstämmelse med bolagsordning och ägardirektiv. Detta moment ingår även i den årliga lagstadgade revisionen och slutligt ställningstagande görs i samband med lämnade av revisionsberättelse avseende räkenskapsåret 2017.

Genomfört arbete

Vi har läst samtliga styrelseprotokoll under året 2017 (nr 1 tom nr 6 2017-10-23) och bedömt om det beslut som fattas är i överensstämmelse med bolagets bolagsordning och ägardirektiv.

Slutsats

Vår bedömning så här lång är att de beslut som under året har fattas av styrelsen är i överensstämmelse med bolagsordning och ägardirektiv.

2017-12-05

Deloitte AB



Lars Magnusson

Auktoriserad revisor

(Organisationsnummer 556438-1795)

Antagen på bolagsstämma 2017-05-09

BOLAGSORDNING FÖR INLANDSBANAN AKTIEBOLAG

§ 1 Bolagets firma

Bolagets firma är Inlandsbanan (IBAB) Aktiebolag.

§ 2 Styrelsen säte

Styrelsen ska ha sitt säte i Östersund, Jämtlands län.

§ 3 Ändamålet med bolagets verksamhet

Bolaget ska på uppdrag av ägarna utveckla, driva och förvalta Inlandsbanan på sträcka Mora – Gällivare samt anslutande järnvägar. Bolaget ska verka för att utveckla inlandets infrastruktur (Inlandsbanan med anslutande banor) för kommunernas och näringslivets behov. Bolaget ska skapa förutsättningar för en miljövänlig, samhällsekonomisk och företagsekonomisk lönsam trafik.

Bolaget ska aktivt delta i utvecklingen av inlandsbaneturismen. Bolaget ska sträva efter att bevara gamla stationskulturmiljöer i funktionell standard för 2000-talet.

Bolaget ska aktivt verka för att tillskapa möjligheter för kollektiv persontågtrafik på sådana sträckor där möjligheter kan ges som alternativ till annan kollektivtrafiklösning.

Bolaget ska på sikt verka för att tillskapa möjligheter för person- och godstrafik på hela Inlandsbanan, delen Gällivare – Kristinehamn.

Bolagets uppgift är att förvalta spåranläggningar inklusive mark och byggnader, fördela tågrättigheter samt tillhandahålla den basservice på och längs banan som trafikoperatörerna behöver, d v s banunderhåll, tågledning, tågplanering, säkerhet och terminaltjänst m m. Vidare ska bolaget aktivt verka så att företaget kan stärka sin position till att vara ett ledande järnvägsföretag.

§ 4 Fullmäktiges yttrande m m

Bolaget ska bereda sina ägarekommuner (f n 15 st) möjlighet att yttra sig innan beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt såsom ändring av bolagsordning och aktiekapital, fusion av företag och bildande av dotterbolag. Bolaget ska följa de ägardirektiv som ägarna fastställer.

§ 5 Aktiekapital

Bolagets aktiekapital ska utgöra 2 350 000 kronor och högst 9 400 000 kronor.

§ 6 Aktier

Antalet aktier ska vara lägst 2 350 och högst 9 400.

§ 7 Styrelse

Styrelsens sammansättning; ska bestå av lägst två och högst nio ordinarie ledamöter exklusive arbetstagarrepresentanter.

Styrelsen utses av ägarekommunerna från tiden från den ordinarie bolagsstämman som följer närmast efter det att val till kommunfullmäktige förrättas, intill slutet av den ordinarie bolagsstämman som följer efter nästa val till kommunfullmäktige i respektive ägarekommun.

§ 8 Röstning

Vid bolagsstämman må envar röstberättigad rösta för fulla röstetalet av de aktier som han företräder.

För fattande av beslut på bolagsstämman i fråga rörande ändring av bolagsordningen, ändring av aktiekapitalet eller rörande ansvarsfrihet fordras, utöver vad i lag stadgas, att mer än halva aktiekapitalet är representerat vid stämman.

§ 9 Revisor

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en revisor. Revisorns uppdrag gäller till slutet av den ordinarie bolagsstämman enligt 9 kap 7 § 1 st aktiebolagslagen som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

§ 10 Lekmannarevisor

För samma mandatperiod som gäller för bolagets styrelse ska ägarekommunerna utse två lekmannarevisorer.

§ 11 Bolagsstämman

Kallelse till bolagsstämman skall ske genom brev med posten till aktieägarna tidigast fyra veckor och senast två veckor för stämman.

§ 12 Ärenden på ordinarie bolagsstämma

På ordinarie bolagsstämma ska följande ärenden förekomma till behandling.

1. Stämmans öppnande;
2. Val av ordförande vid stämman;
3. Upprättande och godkännande av röstlängd;
4. Val av två justerare;
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad;
6. Framläggande av årsredovisningen, revisionsberättelsen samt lekmannarevisorernas granskningsrapport;
7. Beslut om
 - a) fastställelse av resultat- och balansräkningen
 - b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
 - c) ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören;
8. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorerna.
9. Utseende av personalrepresentanter för fackliga organisationer.
10. Val av revisor i förekommande fall.
11. I förekommande fall val av styrelse och lekmannarevisorer.
12. Antagande av ägardirektiv i förekommande fall.
13. Annat ärende som ankommer på bolagsstämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 13 Räkenskapsår

Kalenderåret ska vara bolagets räkenskapsår.

§ 14 Firmateckning

Styrelsen får ej bemyndiga annan än styrelseledamot eller VD att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening.

§ 15 Hembud

Har aktie övergått till någon, som ej förut är aktieägare i bolaget, ska aktien ofördröjligen hembjudas aktieägarna till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten av aktien ska därvid styrkas samt, där aktien övergått genom köp, uppgift lämnas om den betingade köpeskillingen.

När aktie sålunda hembjudits, ska styrelsen genast underrätta bolagets aktieägare med anmodan till den som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos styrelsen inom två månader räknat från anmälan hos styrelsen om aktiens övergång.

Anmäler sig flera, ska företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning, verkställd av Notarius Publicus, dock att, därest samtidigt flera aktier hembjudits, aktierna först, så långt ske kan, skall i förhållande till förutvarande aktieinnehav fördelas bland dem som vill lösa.

Lösenbeloppet ska i brist på åsämjande bestämmas i den ordning vid tillfället gällande lag om skiljemän stadgar.

Om inte inom stadgad tid någon lösningsberättigad framställer lösningsanspråk eller lösen inte erläggs inom föreskriven tid, äger den som gjort hembudet, att bli registrerad för aktien.

§ 16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av ägare (f n 15 st) kommunerna.

2017-05-09

ÄGARDIREKTIV för Inlandsbanan AB med koncern.

Företag: Inlandsbanan AB – 556438-1795

Destination Inlandsbanan AB – 556629-7692

Inlandståget AB – 556781-9320

Bolagen benämns nedan gemensamt ”Koncernen”

Adress: Box 561, 831 27 ÖSTERSUND

Giltighet Fr o m årsstämman 2017 och fram till årsstämman 2018

1 Allmänt

Verksamheten i koncernen ska bedrivas på ett sådant sätt att den ger stöd för tillväxtarbetet efter hela inlandsbanans sträckning.

Koncernen ska följa de regler och förpliktelser som framgår av bolagsordningen, av det med Svenska staten träffade avtalet om Inlandsbanan samt av dessa Ägardirektiv

Koncernen ska aktivt verka för att:

- Öka transportvolymerna av gods på Inlandsbanan.
- Återuppta den reguljära kollektivtrafiken på Inlandsbanan.
- Minimera de miljömässiga konsekvenserna av bolagets aktiviteter.
- Höja banstandarden.
- Öka turisttrafiken på Inlandsbanan.
- Tvärbanorna öppnas för trafik.
- Hela sträcken fram till Kristinehamn öppnas för spårbunden trafik.

Koncernen ska aktivt arbeta för att nå den övergripande målbilden ”Inlandsbanan skapar utveckling för ägarna i Inlandet, året runt”.

2 Principer för bolagsstyrning

För koncernen ska gälla de bolagsstyrningsprinciper som framgår av ”Principer för styrning av kommun- och landstingsägda bolag” (2006), sidorna 8 -15. Ägaren påminner om att koncernen är att jämföras med myndighet enligt Sekretesslagen.

3 Ekonomiska mål

Koncernen ska genom sin verksamhet säkerställa att koncernens mål och vision uppnås. Verksamheten ska generera resultat som innebär att aktiekapitalet hålls intakt. Ägarna ställer inga avkastningskrav men koncernens verksamhet ska präglas av god ekonomisk hushållning och utnyttjande av bolagets resurser på bästa sätt.

4 Placering av bolagets medel

Bolagets medel ska placeras på ett sätt som ger bästa möjliga avkastning med låg risk. Koncernen ska inte i något avseende använda andra finansiella instrument än vad Östersunds kommuns placeringspolicy tillåter.

5 Verksamhetsrapportering

Årsredovisning

Utöver de lagstadgade krav som gäller koncernens årsredovisningshandlingar, ska koncernen, på förfrågan från ägarna, överlämna preliminärt bokslut till ägarna senast vid utgången av februari månad. Definitivt bokslut med revisionsberättelse och lekmannarevisorernas rapport ska lämnas till ägarna senast vid maj månads utgång. Styrelsen ska, på förfrågan från ägarna, rapportera om verksamheten.

6 Ersättning till vd

Den totala ersättningen till koncernens vd/vd-ar ska vara rimlig och väl avvägd. Den ska vara konkurrenskraftig, takbestämd och ändamålsenlig. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till branschen och lokaliseringen. Rörlig lön ska inte ges. Ersättningen ska betalas ut till fysisk person.

ÄGARKOMMUNERNA

Mora	Orsa	Ljusdal
Härjedalen	Berg	Östersund
Strömsund	Dorotea	Vilhelmina
Storuman	Sorsele	Arvidsjaur
Arjeplog	Jokkmokk	Gällivare
Kristinehamn	Storfors	Filipstad
Vansbro		

2018-01-23

Styrelsen för Inlandsbanan AB
556438-1795

Begäran om extra bolagsstämma

Härmed begär undertecknande aktieägare i Inlandsbanan AB, enligt Aktiebolagslagen (2005:551) kap. 7 paragraf 13, att styrelsen kallar till extra bolagsstämma för att avhandla följande fråga: skall enskild aktieägare, med kringgående av styrelse och bolagets ledning, ha kontakter med tredje man avseende pågående projekt och verksamheter.

2018-01-23

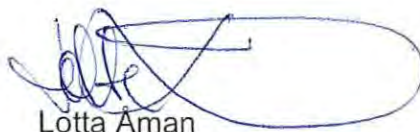


Robert Bernhardsson
Kommunstyrelsens ordförande
Jokkmokks kommun



JOKKMOKKS KOMMUN

2018-01-23



Lotta Åman
Kommunstyrelsens ordförande
Arvidsjaurs kommun



ANKOM

2018 -01- 15

Till: styrelsen för Inlandsbanan AB
(556438-1795)

Begäran om extra bolagsstämma

Östersunds kommun, i egenskap av aktieägare i Inlandsbanan AB, ("Kommunen"), motsvarande 15 % av aktierna, begär med detta brev att det utan dröjsmål kallas till extrastämma i Inlandsbanan AB ("Bolaget").

Ärende

Kommunen har som utgångspunkt för sitt ägarengagemang i Bolaget att allt görs för att förverkliga det upprustningsprojekt av Inlandsbanan, som staten genom ändrade bestämmelser, öppnat för. Kommunen anser att bolaget och dess ordförande i sin handläggning av det MOU som tecknats med MQ dessvärre inte agerat i den andan.

Bakgrund

Kommunen anser att Bolagets styrelse och verkställande ledning inte har fullföljt sin del av MOUT på ett tillfredställande sätt då samarbetet pausades efter augusti månad. Enligt uppgift från Macquarie (MQ) så har det inte förts någon seriös dialog efter augusti månad. Dessutom anser partnern (MQ) att dom utestående juridiska knäckfrågorna går att lösa.

Det är av största vikt att samarbetsavtalet fullföljs av Inlandsbanan AB för att ägarna ska få ett så gott underlag som möjligt för att fatta kommande beslut. Det är också viktigt att detta sker utan dröjsmål för att ett upprustningsprojekt inte ska falla på tidsfaktorn.

Förslag på åtgärder

- att styrelseordföranden entledigas från sitt uppdrag, och att ytterligare minst en ny styrelseledamot med näringslivsförankring utses.
- att samarbetsavtalet – det så kallade MOUT - med partnern Macquarie fullföljs enligt de intentioner parterna varit överens om.

För att genomföra förändringen av styrelsen behöver en ny extra bolagsstämma hållas, vilket nu begärs enligt Aktiebolagslagen (2005:551)



7 kap 13 §. Ett lämpligt tillfälle för den extra bolagsstämman är i samband med det ägarsamråd som nuvarande styrelse inbjudit till i 15 februari.

Östersunds kommun


AnnSofie Andersson
Kommunstyrelsens ordförande



DELEGATIONSBESLUT

Kommunstyrelsen

2018-01-12

Dnr 140-2018

Ärenderubrik	Begäran om extra bolagsstämma för Inlandsbanan AB
Handläggare	Ingela Lundström
Ärendetyp (t ex bidrag till föreningar)	Brådskande ärenden enligt KL 6 kap 36 §
Delegat (pkt i styrelsens delegationsbestämmelser)	Ordförande i ks enligt kommunstyrelsens delegationsbestämmelser punkt A1.
Underlag för beslut	
Beslut	Östersunds kommun begär extra bolagsstämma i Inlandsbanan AB
Bakgrund	Östersunds kommun anser att Bolagets styrelse och verkställande ledning inte har fullföljt sin del av MOUT på ett tillfredställande sätt då samarbetet pausades efter augusti månad. Enligt uppgift från Macquarie (MQ) så har det inte förts någon seriös dialog efter augusti månad. Dessutom anser partnern (MQ) att dom utestående juridiska knäckfrågorna går att lösa. Det är av största vikt att samarbetsavtalet fullföljs av Inlandsbanan AB för att ägarna ska få ett så gott underlag som möjligt för att fatta kommande beslut. Det är också viktigt att detta sker utan dröjsmål för att ett upprustningsprojekt inte ska falla på tidsfaktorn. Förslag på åtgärder att styrelseordföranden entledigas från sitt uppdrag, och att ytterligare minst en ny styrelseledamot med näringslivsförankring utses. att samarbetsavtalet - det så kallade MOUT - med partnern Macquarie fullföljs enligt de intentioner parterna varit överens om. För att genomföra förändringen av styrelsen behöver en ny extra bolagsstämma hållas, vilket nu begärs enligt Aktiebolagslagen (2005:551) 7 kap 13 §.

Underskrift


AnnSofie Andersson

Kopia

INLANDSBANAN (IBAB) Aktiebolag, Box 561, 831 27 Östersund
Kommunalrådsexpeditionen

Kopia expedierad

Kopia expedierad av Ingela Lundström Datum 2018-01-12

Till kommunstyrelsen
Till kommunfullmäktige för kännedom

Upprustning av Inlandsbanan

Lägesrapport från styrelsen inför extra bolagsstämman den 1 mars 2018

En utredning visar att Inlandsbanan, genom en omfattande upprustning, skulle ha stor affärsmässig potential som transportlänk. Styrelsen har efter ägarsamråd utvecklat två finansieringsalternativ för upprustningen. Denna lägesrapport skickas till kommunstyrelsen i ägarkommunerna och för kännedom till ledamöter i kommunfullmäktige.

Sammanfattning

Ägarkommunerna i Inlandsbanan AB var 2016 med och finansierade en utredning, *Det tredje spåret*, av banans affärsmässiga potential. Resultatet visar att det är fullt möjligt att på relativt kort tid skapa en järnvägslink för gods- och persontrafik genom inlandet jämförbar med övrigt svenskt järnvägsnät. Intresset för en upprustning har överlag visat sig vara stort hos såväl utländska investerare som aktörer inom svenskt näringsliv.

I maj 2017 skrevs en avsiktsförklaring (MOU) mellan Inlandsbanan AB och det australienska riskkapitalbolaget Macquarie, benämns härnäst "partnern", om att hitta former för samarbete för att göra en upprustning av Inlandsbanan. På ägarsamrådet på Arlanda i maj önskade ägarkommunerna att Inlandsbanan AB även skulle ta fram alternativa förslag till finansiering. Eftersom det är svenska staten som i slutändan bestämmer om det skall bli en upprustning av Inlandsbanan har det bedömts som viktigt att det förslag som läggs fram, är väl underbyggt och ger maximalt värde för pengarna. Arbetet har resulterat i ytterligare ett alternativ, långsiktig offentlig lånefinansiering i egen regi, benämns härnäst "egen regi".

Styrelsen har som mål att lägga fram två genomarbetade och konkreta finansieringsförslag till ägarna att ta ställning till under 2018. Det är dock i slutänden staten och Trafikverket som avgör möjligheterna till en upprustning av Inlandsbanan, oavsett finansieringsalternativ.

Arbetet med de båda finansieringsalternativen har kommit långt, men kan inte slutföras utan svenska statens medverkan. I avvaktan på besked från svenska staten har styrelsen försökt få klarhet i ett antal affärsmässiga frågor som ställts till Macquarie för att kunna slutföra arbetet med det finansieringsalternativet. Det handlar om frågor som styrelsen bedömer att staten kommer att begära svar på innan beslut kan fattas. Ytterst handlar det om att skapa förståelse för om alternativet med partnern kan förväntas vara intressant för den part som skall betala, d v s svenska staten. Framför allt måste ett alternativ med privat kapital visa för svenska staten att de effektivitetsvinster som kan påvisas med detta alternativ överväger de ökade kostnader som följer av ett alternativ med privat kapital.

OPS offentlig privat samverkan

Oavsett finansieringsalternativ så är upprustningen av Inlandsbanan ett OPS-projekt. Definitionen för ett OPS-projekt är att man slår ihop det ekonomiska ansvaret för investering samt drift- och underhåll över en viss tid.

I februari 2017 utkom ett delbetänkande av kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital. Slutsatsen i utredningen var att det kan finnas effektivitetsvinster i att realisera med hjälp av OPS modeller inom investeringar i statlig transportinfrastruktur. Utredningen konstaterar att lagen kräver endast att riksdagen måste fatta ett särskilt beslut som godkänner att en viss investering finansieras på ett annat sätt än via anslagsfinansiering. Det innebär att det enligt nuvarande regelverk inte skulle vara möjligt att inleda ett OPS-projekt utan att riksdagen godkänner finansieringsformen.¹ Trots omfattande kontakter med svenska staten under 2017 har svenska staten ännu inte påbörjat någon process med innebörd att Inlandsbanan skulle kunna finansieras, helt eller delvis, med privat kapital. Trafikverket har visat visst intresse för alternativet egen regi men inget beslut är ännu fattat och kan inte förväntas förrän tidigast under senare delen av 2018. Att ett riksdagsbeslut skulle erhållas före sommaren 2018 får bedömas som uteslutet. Detta innebär att Inlandsbanan och dess ägare i dagsläget inte har något beslut att fatta.

Bakgrund

När Inlandsbanan byggdes var det främst utifrån militära argument men också utifrån de utvecklingsmöjligheter som infrastrukturen kunde ge. 1937 invigdes sista delen av Inlandsbanan. Dess existens har varit omdiskuterad men engagemanget i inlandet och drivkraften för att den ska finnas kvar vann efter hårt arbete över nedläggningshoten. 1993 bildade inlandskommunerna Inlandsbanan AB (IBAB) som förvaltar banan på uppdrag av staten. I samband med det togs riksdagsbeslutet om förvaltningsrätten om banan vilket föranledde det avtal IBAB har med staten, som staten aldrig kan säga upp.

Avtalet innehåller bland annat följande viktiga punkter:

- ✓ Avser sträckan Mora-Gällivare
- ✓ Inte möjligt för staten att säga upp
- ✓ Staten skyldig att tillhandahålla drift- och underhållsbidrag/förlustteckningsbidrag
- ✓ IBAB får inte överlåta avtalet till annan part
- ✓ Avtalet förverkas om aktie i IBAB utan statens medgivande överlåts till annan

Inlandsbanan är i betydligt bättre skick nu än den var 1993 när Inlandsbanan AB tog över förvaltningen. Den har nu svensk standard med bärighet på 22,5 ton från Mora till Arvidsjaur. Under de 24 år som IBAB verkat har kompetensen som krävs för att förvalta och utveckla banan byggts upp. IBAB är Sveriges näst största infrastrukturförvaltare.

Inlandsbanan är viktig då den går genom ett mycket rikt råvarulandskap där gruv- och metallbaserade samt skogsbaserade näringar dominerar. Svensk basindustri är beroende av fungerande godstransporter. Dessutom bedrivs sedan 1993 persontrafik på banan i form av framför allt turisttrafik.

Intresset för en utökad persontrafik är stort både inom besöksnäring och flera av inlandskommunerna. Det nationella kravet på hållbara transportsätt för att nå Sveriges klimatmål

¹ SOU 2017:13 sid 74

stärker ytterligare argumenten för en utveckling av banan. Ägarkommunerna i Inlandsbanan AB var 2016 med och finansierade en utredning av banans affärsmässiga potential.

Resultatet blev affärskonceptet *Det tredje spåret*, som visar att det är fullt möjligt att på relativt kort tid skapa en järnvägslink för gods- och persontrafik genom inlandet jämförbar med övrigt svenskt järnvägsnät. Intresset för en upprustning har överlag visat sig vara stort hos såväl utländska investerare som aktörer inom svenskt näringsliv.

Nyttan med en upprustning

En upprustning av Inlandsbanan skulle ge lokal, regional, nationell och internationell nytta. Den skulle bidra till utvecklingen av ett hållbart samhälle med ökade möjligheter till utvecklad persontrafik samt medge att inlandets naturtillgångar kan transporteras effektivt, stabilt och trafiksäkert.



Förutsättningar för godstransporter ökar markant med en upprustad bana. Gruv- stål- och skogsnäringen i Norrland får konkurrenskraftig transportmöjlighet genom inlandet på en bana där de prioriteras. Fisktransporter från Norge behöver inte längre trängas med persontåg längs svenska kusten. Besöksnäringen och invånarna ges avgörande möjligheter till utveckling.

Besöksnäringen är den snabbast växande näringen i Sverige. Längs Inlandsbanan finns flera stora besöksdestinationer med verksamhet året om. En ökad tillgänglighet möjliggör investeringar i hållbara tillväxtdestinationer med fokus på natur- och ekoturism.

Genom en upprustning kan Inlandsbanan bli en naturlig del av den svenska järnvägsinfrastrukturen och skapa tillväxt i inlandet och i hela Sverige. Kapacitet för järnvägen i Norrland skulle öka och bidra till robustare transportsystem. Det skulle i sin tur bidra till utveckling av näringslivet och hela landsbygden, genom utökade arbetstillfällen och bättre underlag för service.

Utmaningarna med en upprustning

Det finns åtskilliga utmaningar med ett så stort infrastrukturprojekt. En totalrenovering av 110 mil järnväg, mellan Gällivare och Mora, skulle bli ett av de största infrastrukturprojekten i Sverige någonsin.

Då projektet är unikt i sitt slag finns det få upptrampade stigar att följa när det gäller juridiska och finansiella lösningar. Samma hundraåriga framtidsperspektiv som användes när banan en gång byggdes måste nu användas på en upprustning. Besluten som kommer att påverka inlandet och ägarkommunerna under mycket lång tid framöver måste vara mycket väl underbyggda och olika alternativ måste vägas mot varandra.

Finansiering

I maj 2017 skrevs en avsiktsförklaring (MOU) mellan Inlandsbanan AB och det australienska riskkapitalbolaget Macquarie om att hitta former för samarbete för att göra en upprustning av Inlandsbanan. I slutet av samma månad begärde ägarkommunerna på ägarsamrådet på Arlanda att Inlandsbanan AB också skulle ta fram alternativa förslag till finansiering. Arbetet har resulterat ett alternativ med långsiktig offentlig lånefinansiering i egen regi.

Oavsett vilket alternativ som kommer att väljas i slutändan är det viktigt att komma ihåg att båda alternativen kommer att klassificeras som en del av den offentliga sektorn. Det innebär att den offentliga sektorns finansiella sparande försvagas och Maastrichskulden ökar under byggfasen med samma belopp som vid anslags- och lånefinansiering trots att det i det ena alternativet är en privat part som genom eget och lånat kapital betalar för investeringen eller en del av denna.² Om riskerna inte anses överförda på den privata partnern är det således inte bara betalningarna från staten till den privata partnern som påverkar de offentliga finanserna. Hela investeringen påverkar den offentliga sektorns finansiella sparande.³ Detta innebär i sig att det krävs särskilda skäl för att välja ett OPS alternativ framför sedvanlig anslagsfinansiering eller lån genom Riksgälden.

Intäkter

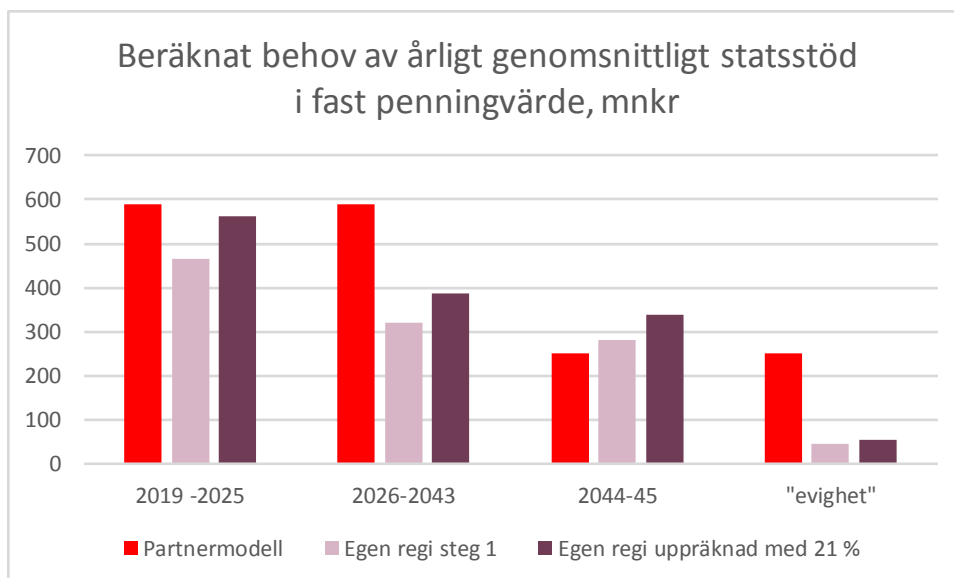
Som en följd av EU-direktivet *fjärde järnvägspaketet* kommer ett antal nya svenska järnvägslagar. Ett tydligt syfte med EU-direktivet är att skapa konkurrensneutralitet på järnvägsinfrastruktur. Inlandsbanan AB som infrastrukturförvaltare skall upplåta trafikrättigheter till alla tågoperatörer på lika villkor. Inlandsbanan AB:s intäkter kommer från banavgifter från tågoperatörer och det statliga bidraget. En förvaltare av järnvägsinfrastruktur kan inte direkt eller indirekt bedriva järnvägsverksamhet (tågoperatör).

Intäkterna från banavgifterna är blygsamma i förhållande till den totala kostnaden för anläggningen. Mindre än 1/5 av intäkterna förväntas komma från banavgifter (snittet för järnvägsinfrastruktur i Sverige är 17% om än stigande) och resterande del är statligt stöd.

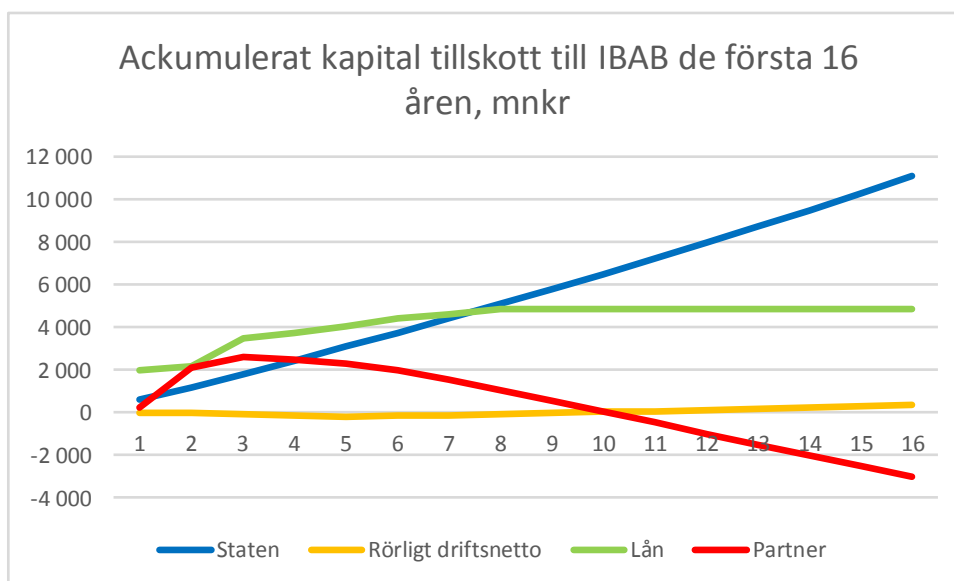
Under arbetets gång har det redan nu framkommit några väsentliga skillnader mellan de olika finansieringsalternativen.

² SOU 2017:13 sidan 84; För att investeringen istället skall klassificeras som en del av den privata sektorn måste Eurostats kriterier vara uppfyllda. Det har blivit allt svårare att få en OPS tillgång klassificerad utanför offentlig sektor. Det ekonomiska ägandet är avgörande.

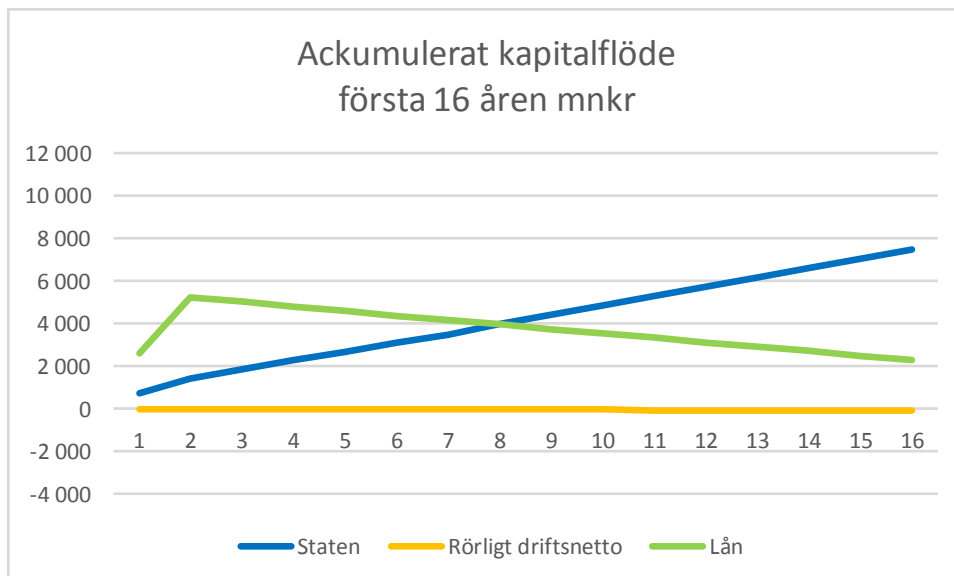
³ SOU 2017:13 sidan 85



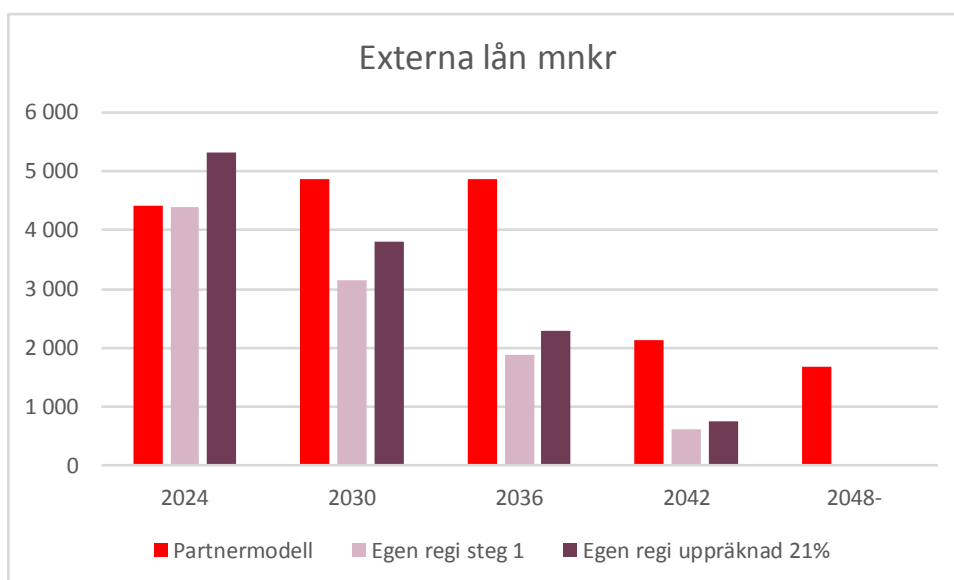
I tabellen ovan visas förväntat årligt statligt stöd enligt den modell och de beräkningar partnern presenterat för Trafikverket. Vidare visas det statliga stöd som beräknas vara nödvändigt för egen regi. Eftersom egen regi projektet förutsätts ske i flera etapper redovisas dels kalkylerna för första etappen dels för jämförelses skull en beräkning där kalkylerna räknats upp med 21 % för att inkludera samma projektomfattning som för partnern.



Partnerns modell förutsätter att ett avtal träffas för alla delar av projektet. Partnern tillskuter aktiekapital och bolaget lånar från kommersiella banker. Givet statsbidragen kommer bolaget få ett kraftigt kassaöverskott som under många år väsentligen förutsätts gå till partnern. Partnern kräver en mycket hög avkastning på tillskjutet kapital. De externa lånen antas vara amorteringsfria under lång tid. Det ackumulerade kassaflödet inklusive utdelning och återbetalning av aktiekapitalet beräknas enligt partnerns modell bli enligt ovan.



Modellen egen regi bygger på förutsättningen att statens fasta kapitalåtagande är sådant att de tillsammans med bl.a. fasta byggkontrakt och fast ränta är tillräcklig säkerhet för lånen från institutionerna. Krediterna amorteras över 25 år.



Skulder

Amorteringstakten skiljer sig kraftigt mellan modellerna. I partnermodellen startar amorteringen efter 17 år och 1/3 av krediterna ligger kvar mycket länge. I eget regimodellen sker rak amortering över samma period som statsbidraget.

Frågor?

Kontakta gärna Inlandsbanan AB om du har frågor kring projektet:

Peter Ekholm, vd, Inlandsbanan AB
070-241 53 16, peter.ekholm@inlandsbanan.se

Caia Abrahamsson, styrelseordförande, Inlandsbanan AB
070-595 00 26, caia.abrahamsson@inlandsbanan.se