

Svar på frågor gällande aktieägartillskott

1. *Hur ser prognosen framåt ut? Är detta, vad ni nu vet, sista förfrågan om tillskott från ägarna?*

Ja, det är vår bedömning att detta är sista förfrågan om tillskott från ägarna. Bifogat finns resultatprognos för samtliga bolag, som ingår i koncernen (bilaga 1). Per sista mars 2022 uppvisar koncernen ett bokfört resultat på + 12 153 tkr, vilket är ett bättre resultat jämfört med resultatet för samma period föregående år, + 8 627 tkr. Det prognostiserade resultatet per sista december 2022 uppgår till +624 tkr.

Koncernens likviditetsprognos, som också bifogas, bygger på resultatbudgetar (bilaga 2). Moderbolaget upprättar treåriga budgetar medan dotterbolagen har ettåriga budgetar. Detta gör att vi har upprättat ett scenario utifrån nu kända händelser för dotterbolagen för åren 2023–2024. Koncernens likviditetsprognos visar på större underskott per september, november och december. Med ägartillskottet får vi en långsiktig hantering av likviditeten, det vill säga utifrån prognosen som sträcker sig fram till 2024 finns det ingen likviditetsbrist.

2. *Vilka alternativ till medel från ägarna har beaktats?*

Hösten 2021 startades det upp en utredning om en eventuell försäljning av moderbolagets fastighet. Dessutom pågår en utredning om samarbete och eventuell försäljning av dotterbolaget Inlandståget och den kan påverka vår likvida situation. Dock är denna process tidsmässigt utanför vår kontroll och Inlandsbanan har ett behov av medel innan den sista augusti. Under våren 2022 har det genomförts aktiviteter för att nå målet om uthyrning av motorvagnar till en extern intressent.

3. *Hur är status för försäljning av tågen till Tågakeriet i Bergslagen AB? Vilka konsekvenser får det för er personal i Östersund?*

I november 2021 kontaktade Inlandsbanan AB:s vd vd:n i Tågakeriet i Bergslagen (TÅGAB) angående möjligheterna att utreda om möjligheterna för ett samarbete och eventuell försäljning av Inlandståg AB (ITÅG) till TÅGAB. ITÅG är en liten operatör på marknaden men oavsett storlek på en tågoperatör ställs samma krav från myndigheter vilket resulterar krav på en hög lägstanivå gällande säkerhetsstyrning och resurser för att administrera fordonsunderhåll och trafikplanering. Även personalplanering för trafikpersonalen är omfattande och dessa olika faktorer genererar tillsammans en relativt stor administrativ överbyggnad. En kommersiell godstrafik är resurskrävande gällande tillgång på dragkraft (lok) och vagnar. Investeringskostnaderna är mycket höga och underhållet av fordonen är höga. Detta kräver att lok och vagnar ska rulla så många timmar per dygn som möjligt för att få ett ekonomiskt hållbart resultat. Detta i sin tur kräver tillgång på trafikpersonal som måste finnas tillgängliga för avlösning och vila längs tåget planerade rutt. Syftet med att hitta ett samarbete är de utmaningar som finns för en liten tågoperatör som ITÅG är. TÅGAB är en större operatör med administrativa resurser som kan hantera ITÅG:s verksamhet. Detta gäller även tillgången på fordon där ITÅG i blad har utmaningar att kunna tur sätta alla uppdrag. Gällande ITÅG:s personal i Östersund kommer alla jobb finnas kvar samt att det kommer att kunna vara möjligt att utöka verksamheten inom ITÅG:s verkstadsrörelse då TÅGAB har kapacitetsbrist i sin verkstadsrörelse i Kristinehamn. Närmast i processen är nu att TÅGAB ska värdera värdet i de uppdrag som ITÅG har samt värdera värdet på det materiella tillgångarna i ITÅG. Sammanfattningsvis är syftet med ett samarbete/ försäljning av ITÅG till

TÅGAB att långsiktigt säkra ITÅG:s överlevnad och säkerställa att Inlandsbanan AB har tillgång till en tågoperatör som är med att utveckla Inlandsbanan och trafiken i Norrlands inland. Även om Inlandsbanan AB och TÅGAB skulle komma överens om en försäljning relativt snart är det en lång process innan det kan genomföras en affär då den skall godkännas i de 19 ägarkommunernas kommunfullmäktigen.

4. *Det framgår att ni drabbats hårt av pandemin. Vilka stöd har bolagen kunnat ansöka om för detta?*

Vi har sökt stöd men ej varit berättigade eftersom vi är ett kommunägt bolag. 2020 erhöll dotterbolaget Destination Inlandsbanan AB ett permitteringsstöd när ingen persontrafik kördes.

5. *Enligt prel årsredovisning har inte intäkterna minskat, utan kostnaderna ökat?*

Koncernens rörelseintäkter har ökat mer än rörelsekostnaderna vilket ger ett bättre resultat 2021 än 2020 medan för moderbolaget Inlandsbanan har rörelsekostnaderna minskat mellan åren. I början av sommaren 2021 gjordes en analys av det ekonomiska läget för koncernen och i samband med denna upprättades en kontrollbalansräkning för dotterbolaget Destination Inlandsbanan eftersom mer än halva aktiekapitalet var förbrukat. Dotterbolaget säljer resor och under två år, 2020–2021, har de påverkats av lägre intäkter för persontrafiken på grund av de restriktioner som funnits i coronatider. Samtliga bolag i koncernen fick där och då i uppdrag att ta fram kostnadsbesparingar. I december beslutades om koncernbidrag från moderbolaget till dotterbolaget och dess aktiekapital blev då återställt.

6. *Vad är status för renoveringen av ITÅG:s motorvagnar?*

Tre av fem motorvagnar finns i Sverige. Två renoveras fortfarande i Polen och beräknad leveranstid till Sverige är v 22. Banklån betalas ut 40 dagar efter ankomst till Sverige. Banklån har erhållits för första motorvagnen, medan lån för motorvagn nr 2 och 3 betalas ut den 7 maj 2022, enligt uppgift från Swedbank. Banklån för de två motorvagnarna i Polen finns med i likviditetsprognosen under juli månad.

7. *IBAB begärde 2019 om borgen för finansiering av dessa, totalt ca 70 mnkr. Genomfördes finansiering enligt den modell bolaget då presenterade? Överensstämmer det presenterade investeringsbeloppet med utfallet?*

Bifogat finns senaste finansieringsmodell från 2021 (bilaga 3) som bygger på ett kalkylunderlag på 99 mnkr, där ägarkommunerna borgat för lån från Kommuninvest på 38,5 mnkr och Östersund lämnat aktieägartillskott på 7,5 mnkr, totalt 46 mnkr. Dessutom har banklån betalats ut för motorvagn nr 1. I december 2021 har det aktiverats kostnader på totalt 81 mnkr för motorvagnarna. Det innebär att finansieringen av motorvagnar inte har varit tillräcklig utan moderbolaget har lånat ut medel till dotterbolaget i väntan på banklånen. Dessutom framkom det i december att dotterbolaget behövde göra en extra investering på motorvagnarna på 10 mnkr och det tillsammans med amorteringskrav på 5 mnkr på befintliga lån samt övriga investeringar på 9,5 mnkr sedan 2020 för att kunna bedriva verksamhet utan externa lån gör att det finns stora likviditetsproblem hos dotterbolaget. Fordran på dotterbolaget uppgår till 41 mnkr i samband med bokslutet.

8. *Utöver begärd finansiering tillsköt Östersunds kommun ytterligare ca 4,9 mnkr. Hur har dessa pengar använts?*

Inlandsbanan äskade 2,6 mnkr från respektive ägarkommun som skulle omvandlas till lån hos Kommuninvest och sedan skulle ägarna teckna borgen på lånesumman. Bifogat finns underlag för hur tecknandet av borgen ser ut per kommun samt att Östersund tillfört tillskott på kapital (bilaga 4). Medlen har använts till reovering av motorvagnar.

9. *Hur kommer tillskottet på 30 miljoner kronor användas? Kommer det användas för att återställa kontokrediten?*

Tillskottet kommer att användas för att säkerställa en långsiktigt hållbar hantering av betalningar. Just nu har Inlandsbanan en utökad checkkredit, som är kopplad till motorvagnarna och i takt med att motorvagnarna anländer till Sverige erhåller Inlandståget banklån och då minskas moderbolagets checkkredit med 4 mnkr per motorvagn. Det innebär att checkkrediten per sista december 2021 uppgick till 19 mnkr och att checkkrediten återgår till ursprungligt belopp på 3 mnkr när alla motorvagnar finns i Sverige.

10. *Finns något som pekar på att ITÅGs resultat kommer att försämrats under innevarande år?*

Nej, enligt upprättad prognos för 2022 finns det inget som pekar på det.