

## AB Transitio

*Analys av den riskexponering berörda landsting har avseende verksamheten i AB Transitio*

### 1. Sammanfattning

AB Transitios ("Transitio") verksamhet är att anskaffa tåg som brukas av trafikhuvudmännen i olika landsting. Anskaffningen sker antingen genom att Transitio äger tågen eller att Transitio leasar dem från Handelsbanken Finans ("HF"). Därefter hyr Transitio ut tågen till de olika trafikhuvudmännen.

En del av de tåg som Transitio har anskaffat, och som hyrs ut till trafikhuvudmännen, ingår i s.k. US-leasar. Detta är en konstruktion där Transitio, som ett mellansteg, leasar ut tågen till investerare i USA, och sedan leasar tillbaka dem direkt. Skälet för dessa konstruktioner är att tågen blir underlag för skattemässiga avskrivningar både i Sverige och i USA. Som ersättning för att delta i transaktionen får Transitio del av de skattefördelar som den amerikanska investeraren gör. Detta gör att finansieringskostnaden för tågen minskar.

De nitton landsting som indirekt genom sina trafikhuvudmän är delägare i Transitio har mellan sig träffat en överenskommelse om att teckna solidariska borgensåtaganden avseende Transitios åtaganden. Överenskommelsen avser en totalram på upp till 8 Mdr. Överenskommelsen kombineras med regressavtal som innebär att även om borgensåtagandena är solidariska har det landsting där ett visst tåg används, ett regressansvar gentemot övriga landsting. Inom ramen för överenskommelsen har landstingen skrivit på borgensåtaganden avseende dels Transitios åtaganden att betala leasingavgifter till HF, dels Transitios skyldigheter gentemot de amerikanska investerarna i US-leasarna. Åtagandena per 2009-12-31 beräknas uppgå till 4,2 Mdr enligt följande:

(Mdr SEK)	Ansvar gentem. Handelsbanken Finans (HF)	Ansvar avseende US-leasar
Tunnelvagnar och pendeltåg		0,2
Reginatåg	2,6	0,6
Öresundståg	0,8	
	<b>3,4</b>	<b>0,8</b>

Antalet landsting som samverkar på detta sätt inom ramen för Transitio har ökat successivt sedan Transitio startades. Tillkommande landsting har inget ansvar för

borgensförbindelser som påtecknats innan det aktuella landstinget kom med i samarbetet. Det är endast Stockholms Läns Landsting ("SLL") som varit med från första början och därmed är solidariskt medansvarig för alla åtaganden i tabellen ovan.

Landstingens borgensansvar avseende Transitios åtaganden gentemot HF avser endast åtaganden som trafikhuvudmännen redan garanterar genom att de har påtecknat långfristiga hyresavtal med Transitio. Trafikhuvudmännen är i princip bundna att betala hyror till Transitio med samma belopp som Transitio skall betala som leasingavgifter till HF. Landstingens borgen i denna del avser således endast sådana åtaganden som trafikhuvudmännen redan har garanterat gentemot Transitio. En skillnad är dock att landstingens borgen är solidarisk.

Genom hyresavtalen och borgensförbindelserna har trafikhuvudmännen och landstingen i princip samma ekonomiska exponering för risker och möjligheter som om tågen ägts av trafikhuvudmännen istället för att hyras. Betydande risker i dessa sammanhang är antingen att antalet tåg blir större än behoven eller att viss modell blir omodern och tas ur drift i förtid.

Transitios ansvar avseende US-leasarna avser två delar:

1. Transitio har ansvaret för att kreditratingen på olika banker i USA, där förskottsleasingavgifter har deponerats, inte får underskrida vissa nivåer.
2. Transitio är skyldig att ersätta investerarna i USA med ett belopp som motsvarar deras positiva kontraktsintresse om Transitio hamnar på obestånd och US-leas-avtalen av det skälet måste avslutas i förtid.

Båda dessa risker är helt kopplade till konstruktionerna med US-leasarna och dessa risker skulle inte finnas om US-leas-avtalen inte ingåtts.

De belopp avseende US-leasarna som ingår i tabellen ovan är de maximala ersättningarna som beräknas kunna falla ut enligt punkt 2 ovan. Ersättningar enligt punkt 2 har hitintills inte utgått och risken för att Transitio tvingas betala sådana ersättningar kan givetvis undanröjas genom att Transitios ägare (trafikhuvudmännen) ser till att Transitio inte hamnar på obestånd.

Punkt 1 är en mer reell risk som Transitio och dess ägare inte kan styra över. Under 2009 uppkom också situationen att kreditratingen för några av de deltagande bankerna gick under tillåten nivå. Detta kunde åtgärdas genom att Transitio tecknade en kompletterande säkerhet (med acceptabel rating) i form av en bankgaranti från SHB. Den kompletterande bankgarantin kostar 1,9 Mkr per år och reducerar givetvis den vinst som Transitio erhåller genom konstruktionerna i USA.

Den totala vinsten för Transitio med US-leasarna, före kostnader för extra garantiåtaganden och kostnader för konsulter, uppgår till totalt 205 Mkr.

Den ovan nämnda överenskommelsen mellan landstingen har en total ram på 8 Mdr ("Borgenstaket"). Hitintills har 4,2 Mdr utnyttjats och pågående och planerade investeringar uppgår till ytterligare ca 3,0 Mdr. Förutom genom nya investeringar, kan utnyttjat belopp också öka (eller minska) genom förändringar i dollarväxelkursen. Det kan därför vara olämpligt att helt utnyttja totalbeloppet. Således kommer det snart behövas nya beslut i landstingens fullmäktige att öka ramen, om Transitios ägare (trafikhuvudmännen) ska anskaffa och finansiera ytterligare tåg via Transitio.

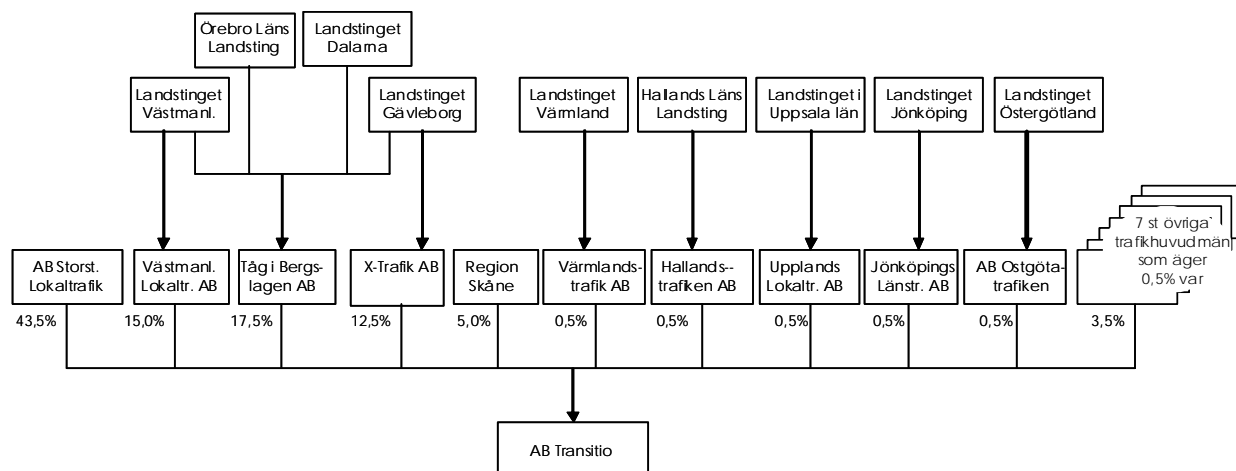
Det har inte framkommit information som indikerar att de beräkningar av riskerna och omfattningen av landstingens borgensåtaganden, som Transitio presenterar, inte är rimliga och fullständiga.

Det kan övervägas hur informationen om borgensåtagandena bör utformas i landstingens årsredovisningar särskilt mot bakgrund av att ansvaret skiftas på olika sätt mellan landstingen.

## 2. Övergripande struktur

AB Transitio anskaffar och finansierar tåg som används av trafikhuvudmännen i 16 av Sveriges landsting<sup>1</sup>. Det är dessa trafikhuvudmän som äger Transitio. Trafikhuvudmännen i sin tur ägs av berörda landsting och kommuner. Trafikhuvudmännens ägarstruktur ser olika ut i olika landsting.

Ägarstrukturen i Transitio ser ut enligt följande:



<sup>1</sup> Länstrafiken i Sörmland AB och Gotlands kommun har inte intressen i Transitio. AB Östgötatrafiken, Västtrafik AB och Jönköpings Länstrafik AB är delägare i Transitio men har ingen finansiering genom Transitio.

## 3. Omfattningen av och riskerna i Transitios verksamhet

Transitio anskaffar tåg som sedan hyrs ut till de olika trafik huvudmännen. Vissa av tågen ägs av Transitio och vissa tåg leasar Transitio från Handelsbanken Finans (HF). De ägda tågen hyrs i huvudsak ut till AB Storstockholms lokaltrafik (SL).

För vissa tåg har Transitio ingått en särskild konstruktion som i denna pm benämns US-leasar. Vissa US-leasar avser tåg som enbart hyrs ut till och brukas av SL ("US-leasar SL"). Vissa andra US-leasar avser tåg som hyrs ut till och brukas av sex trafik huvudmän ("US-leasar övriga"). De trafik huvudmän som ursprungligen hyrde de tåg som omfattades av US-leasar övriga var följande:

- Västmanlands Lokaltrafik AB
- Tåg i Bergslagen AB
- X-Trafik AB
- Värmlandstrafik AB
- Upplands Lokaltrafik AB
- SL

Därefter har Jämtland och Västernorrland tillkommit genom att de har övertagit tåg som ursprungligen hyrdes av övriga trafik huvudmän.

Nedanstående tabell är en sammanställning av samtliga fordon som Transitio har anskaffat på uppdrag av olika trafik huvudmän:

Antal			Omfattas av		Anskaffningsvärde (Mdr)
			US-leas?	Ursprunglig brukare	
88	Tunelvagnar	Ägs av Transitio	Ja	SL	0,3
39	Pendeltåg	Ägs av Transitio	Ja	SL	0,5
47	Reginatåg	Leasas från HF	Ja	TiB, SL, VL, XT, VTAB, UL	2,3
10	Reginatåg	Leasas från HF	Nej	XT, TiB, SL	0,5
2	Reginatåg	Ägs av Transitio	Nej	Samtliga	0,1
2	Itinofordon	Leasas från HF	Nej	TiB	0,0
	Öresundståg	Leasas från HF	Nej		0,8
					<u>4,5</u>

### 3.1 Riskexponering avseende ägda fordon (exkl. de två ägda Reginatågen<sup>2</sup>)

Dessa tåg (tunnelvagnar och pendeltåg) är i huvudsak finansierade med lån från SL. Per 2008-12-31 uppgick dessa lån till 764 Mkr. Av totala bokförda värdet på fordonen (926 Mkr) finansieras således 82% genom lånet hos SL. Det finns inga särskilda borgensåtaganden avseende denna skuld till SL. Resterande del finansieras genom övriga skulder och eget kapital och omfattas inte heller av några borgensåtaganden.

Samtliga dessa ägda fordon leasas och brukas av dotterbolag till SL.

Dessa fordon är föremål för US-leasear. Riskexponeringen i US-leasear beskrivs i avsnitt 3.3. Avseende dessa ägda tåg är det endast SLL som lämnat borgen för åtagandena till följd av US-leasarna.

### 3.2 Riskexponering i leasingavtal med HF

De tåg som Transitio inte äger leasas Transitio från HF. Vissa av dessa tåg är föremål för US-leasear, vissa är inte det. Leasingkontrakten med HF ser dock i huvudsak lika ut för alla tågen oavsett om de ingår i US-leasear eller inte. Efter att Transitio har leasat tågen från HF hyr Transitio ut dem vidare till olika trafikhuvudmän. Trafikhuvudmännen betalar på årsbasis summan av de leasingavgifter som Transitio betalar till HF samt en marginal för att täcka Transitios omkostnader.

Leasingkontrakten med HF är s.k. finansiella leasingkontrakt vilket innebär att Transitio har förbundit sig att betala leasinghyror och eventuella restvärdegarantier till HF som motsvarar kapitalvärdet av tågen. När ett leasingkontrakt tecknas påtar sig således Transitio ett betalningsansvar gentemot HF som motsvarar anskaffningspriset på tågen. Den ekonomiska innebörden av ett finansiellt leasingkontrakt är således i huvudsak den samma som att köpa tågen på avbetalning. Vid leasing övergår dock inte den legala äganderätten från leverantören till Transitio utan legalt ägs tågen av finansbolaget, i detta fall HF.

Kapitalvärdet av Transitios samtliga betalningsåtagande till HF för de leasade tågen är enligt prognos per 2009-12-31 3,2 Mdr. Detta belopp garanteras av olika landsting inom ramen för det solidariska borgensåtagandet.

När Transitio beräknar hur stort åtagandet är avseende leasingkontrakt med HF, uppräknas det utestående kapitalvärdet på betalningsåtagandet med 3% plus 2%. Uppräkningen med 3% avser det positiva kontraktsintresse som HF är berättigad till om avtalen sägs upp på grund av Transitios obestånd. Uppräkningen med 2% avser att täcka de utestående

---

<sup>2</sup> De två ägda reginatågen är förvärvade utan att Transitio upptagit särskilda lån för detta. Det finns heller inga borgensåtaganden avseende dessa två tåg.

obetalda upplupna avgifter som sannolikt finns vid exempelvis en betalningsinställelse från Transitio.

Leasingavtalen med HF kan se lite olika ut men normalt är att kontrakten löper över 15 år och efter dessa 15 år har betalningsåtagandet gentemot HF amorterats ner till ca 50-60% av det ursprungliga anskaffningssvärdet. Detta kvarvarande belopp kallas "restvärdet" och det varierar beroende på vilken typ av tåg som avtalet avser. Även löptiden kan variera något. Vid slutdagen kan Transitio ofta välja mellan att förlänga leasingavtalet eller att köpa tåget för det kvarvarande restvärdet. Transitio har däremot ingen möjlighet att endast avbryta kontraktet och inte betala ersättning till HF för det utestående restvärdet.

Risken är att tågen minskar i värde snabbare än vad som leasingkulden amorteras. Detta kan exempelvis bero på att tågen efter den första leasingperiodens slut (15 år) är helt omoderna och ingen trafikhuvudman är intresserad av att fortsätta använda tågen. Då har Transitio ändå en kvarvarande betalningsförpliktelse till HF motsvarande restvärdet. Risken för Transitio är dock enligt aktieägaravtalet obefintligt eftersom de trafikhuvudmän som ursprungligen beställt tågen har en skyldighet gentemot Transitio att bruka tågen och ersätta Transitio för alla betalningar till HF. På samma sätt som Transitio inte kan undgå sina betalningsåtaganden gentemot HF, är trafikhuvudmännen bundna av avtal att betala till Transitio.

I praktiken innebär således landstingens solidariska borgensåtagande avseende Transitios åtaganden gentemot HF inget åtagande utöver det ansvar som respektive trafikhuvudman redan har gentemot Transitio. Skillnaden är att landstingens ansvar är solidariskt medan trafikhuvudmännen endast ansvarar för sina respektive tåg.

### 3.3 US-leasar övriga

Detta avsnitt beskriver riskexponeringen i de US-leasavtal som avser tåg som leasas från HF. Riskexponeringen i de US-leasavtal som avser ägda tåg som disponeras av endast SL baseras på samma princip men är inte exakt lika. Beträffande US-leasar för SL-tågen är det endast SLL som garanterar dessa och de beskrivs därför inte särskilt i denna pm.

US-leasarna innebär att tågen leasas ut till ett amerikanskt specialbolag som är bildat enbart för detta syfte. Detta bolag är i sin tur ägt av en investerare. Därefter leasar Transitio tillbaka tågen igen. Leasingperioden är längre i leasen till specialbolaget än i återleasen men Transitio har en option att avsluta leasen när återleasen löper ut.

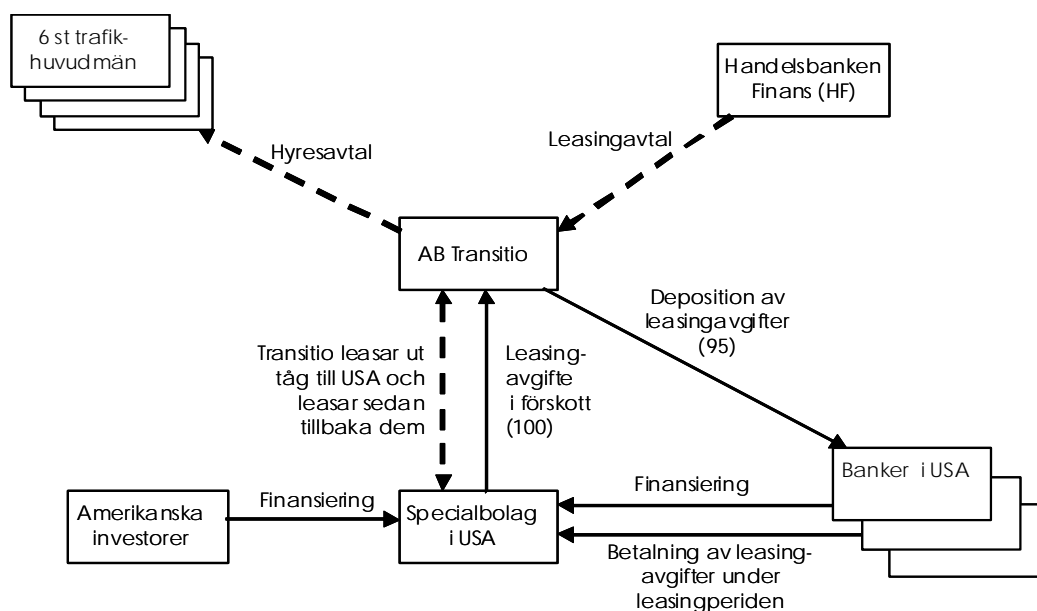
Skälet för konstruktionen med US-leasar är att tågen på detta sätt kan vara underlag för skattemässiga avskrivningar både i Sverige och i USA. I Sverige får HF göra skattemässiga avskrivningar på tågen, och i USA får specialbolagen också göra det vilket kommer investeraren till del. För de amerikanska investerarna innebär detta en skattekredit och de är villiga att dela med sig viss del av "förtjänsten" till Transitio.

Upplägget innebär att alla betalningar avseende US-leasarna som rör Transitio görs dag ett när kontrakten startas. Därefter skall Transitio inte beröras av fler in- eller utbetalningar. Dag ett erhåller Transitio i förskott alla sina leasingintäkter från specialbolaget avseende

leasen. Transitio betalar inte sina leasingavgifter till specialbolaget avseende återleasen på motsvarande sätt utan Transitio deponerar istället 95 % av sin förskottsbetalning hos olika banker i USA som tar på sig Transitios betalningsskyldigheter i återleasen. Vinsten för Transitio är att de leasingavgifter som Transitio deponerar i olika banker är ca 5% lägre än den totala leasingintäkt som Transitio erhåller i förskott från specialbolaget.

De deponerade pengarna placeras med fast ränta och med den fasta avkastningen kommer de deponerade medlen räcka exakt för att de bankerna skall kunna betala alla leasingavgifter och restvärden till specialbolagen.

Förenklat kan US-leaser-konstruktionerna beskrivas enligt följande:



Som beskrivits ovan är tanken att alla betalningsströmmar som berör Transitio skall ske dag ett. Därefter skall Transitio inte direkt beröras av konstruktionerna. Det finns dock två typer av kvarvarande risker för Transitio;

- 1) Transitio har ansvaret att bankerna som löpande ska betala leasingavgifterna till specialbolagen inte understiger en viss kreditrating (3.3.1 nedan).
- 2) Om Transitio kommer på obestånd<sup>3</sup> så kan investerarna upplösa avtalskonstruktionen och investerarna i USA har då rätt till ersättning (positivt kontraktsintresse) som då främst består av en i förtid upplöst skattecredit som då inte kan avkasta ränta. (3.3.2 nedan).

<sup>3</sup> Innebörden av att Transitio är på obestånd framgår närmare av bilaga 2.

Riskerna ovan omfattas av den solidariska borgen som landstingen har lämnat avseende Transitios åtaganden.

Transitio tar ingen risk för att skattereglerna i USA ändras eller något annat inträffar som gör att investerarna i USA inte kan tillgodogöra sig de förväntade skattefördelarna.

Vid händelse av obestånd eller konkurs hos de amerikanska investerarna eller i specialbolagen finns det ingen rätt för dessa eller deras konkursbon att kräva att konstruktionerna skall lösas i förtid eller kräva att få tågen.

### 3.3.1 Ratingkrav

För att minimera kreditrisken för investerarna i USA har Transitio deponerat samtliga leasingbetalningar hos olika banker med hög kreditrating. Med de deponerade medlen har dessa banker åtagit sig att betala de löpande leasingavgifterna till specialbolagen. För att minimera risker för förluster för investerarna ansvarar Transitio för att vidta vissa åtgärder om kreditratingen för dessa banker går under en viss nivå. Berörda banker är alla stora internationella finansiella institut och minimikraven på kreditratingen varierar mellan BBB+ och AAA. Understigs dessa nivåer måste Transitio överföra depositionerna till andra banker med högre kreditrating alternativt tillskjuta säkerheter så att kreditratingen återställs till acceptabel nivå. Eftersom det är förenat med en kostnad att flytta placeringar från en bank med sämre kreditvärdighet till en bank med bättre kreditvärdighet innebär en sådan överföring kostnader för Transitio.

Depositionerna sker tekniskt på något olika sätt. Huvuddelen (ca 80%) benämns "A Deposit" och är en deposition hos banker som ingår i samma bankkoncerner som de banker som lämnar lån för att finansiera specialbolagen. Dessa banker har således en skyldighet att betala Transitios leasinghyror till specialbolagen, samtidigt som de har en fordran på specialbolagen avseende finansieringen.

Resterande delar av depositionerna benämns "B PUA" och "E PUA". För dessa delar sker depositionen genom att pengarna placeras i obligationer emitterade av vissa andra banker. Obligationerna har en fast avkastning som används för att betala leasingavgifter och garanterade restvärden.

Under 2008 inträffade situationen att kreditratingen för några av de berörda bankerna (E PUA) sjönk under den tillåtna nivån. Genom förhandlingar med parterna i USA förelåg Transitio i princip två olika alternativ:

1. Huvudalternativet (att placera om depositionerna)
2. Kompensera försämringen i kreditvärdighet med en bankgaranti från SHB

Transitios bedömde att kostnaderna för det första alternativet var högre än att komplettera säkerheten med en bankgaranti från SHB.

Efter avstämningar med berörda landsting valde Transitio alternativ 2. Bankgarantin löper i fem år och kostnaden för garantin uppgår till 1,9 MKR per år. Transitios förhoppning är

givetvis att kreditvärdigheten hos bankerna återhämtat sig om fem år och då behöver garantin från SHB inte förlängas.

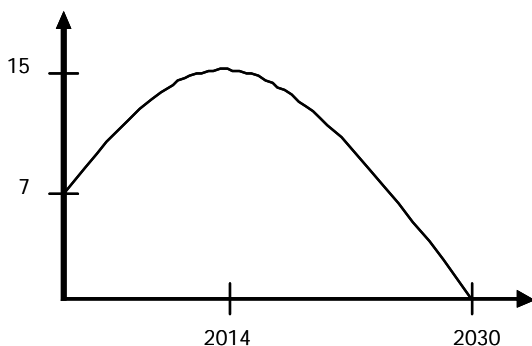
Bankgarantin från SHB innebär att landstingen lämnat en "undergaranti" till SHB. Detta innebär att om någonting inträffar i USA som gör att SHB måste betala enligt sin garanti, kan SHB kräva ersättning från landstingen. Denna garanti som landstingen lämnat till SHB ingår inte i den beräkningen av lämnade garantier som Transitio lämnar till landstingen. Skäl är att garantin till SHB inte ökar landstingens totala exponering. Oavsett garantin till SHB har landstingen ändå garanterat samma åtagande gentemot investerarna. Garantin som SHB har lämnat varken minskar eller ökar således landstingens totala exponering. Av detta skäl är det vår bedömning att det är rimligt att inte räkna in garantin till SHB separat i det totala utestående garantiåtagandet.

### 3.3.2 Ersättning vid Transitios obestånd

Om Transitio kommer på obestånd så har investerarna i USA rätt att avbryta US-leasarna och erhålla en ersättning från Transitio ("termination value" eller TV). Ersättning investerarna skall få beräknas enligt en särskild formel och skall ersätta investerarna för värdet på den förlorade skattekrediten. Om det antas, som i grafen ovan, att värdet på de leasingintäkter som Transitio erhåller dag ett är 100, då uppgår ersättningen (netto) dag ett till 7 enligt följande beräkning:

TV (brutto)	102	Den ersättning Transitio garanterar
A Dep	-76	} Ersättningsbeloppet reduceras med värdet på depositionerna
BPUA	-9	
EPUA	-10	
TV (netto)	<u>7</u>	

Nettoersättningen dag 1 är således något större än den initiala vinst på 5 som Transitio gör på upplägget. Under löptiden på 27 år utvecklas ersättningens storlek enligt följande princip:



Efter 11 år (2014) är ersättningsnivån maximal och uppgår till 15.

Det är dock viktigt att notera att storleken på nettoersättningen är beroende på verkliga värdet på depositionerna BPUA och EPUA eftersom dessa depositioner vid en ersättningssituation kommer realiseras på den amerikanska obligationsmarknaden. Om kreditratingen på de emitterande bankerna gått ned vid denna tidpunkt kommer värdet på obligationerna vara lägre än vad som antagits i kurvan ovan. Förutom de emitterande bankernas kreditvärdighet, så beror värdet på obligationerna på ränteläget och dollarkursen. Det finns ingen aktuell marknadsvärdering av de utestående obligationerna.

När Transitio beräknar det totala belopp som Transitio garanterar utgår bolaget från TV (netto) i kurvan ovan samt lägger till 20% av värdet på BPUA och EPUA. Tillägget avser att täcka den risk som finns att obligationerna under BPUA och EPUA måste realiseras till undervärden.

Transitio räknar inte med något risktillägg avseende värdet på depositionen enligt "A Deposit". Skäl till detta sammanhänger med vad som beskrevs under avsnitt 3.3.1 ovan. A Deposit är deponerat på inlåningskonton hos banker som har varit med och finansierat specialbolagen. Dessa banker har således en deposition, ett åtagande att betala leasinghyror till specialbolagen samt en finansiell fordran på specialbolagen avseende finansieringen. Dessa poster är identiska till belopp, valuta och betalningstidpunkt. Depositionerna är lämnade som säkerhet för bankernas åtagande att betala leasinghyror till specialbolagen. Det är Transitios bedömning att mellanhavandena kommer lösas genom kvittning. Baserat på den muntliga information vi erhållit från Transitio gör vi inte någon avvikande bedömning, men det finns inte något "legal letter" eller motsvarande som bekräftar Transitios bedömning.

## 4. Uppdelningen och omfattningen av landstingens borgensåtaganden

De nitton landsting som indirekt genom sina trafikhuvudmän är delägare i Transitio har mellan sig träffat en överenskommelse om att teckna solidariska borgensåtaganden avseende Transitios åtaganden. Överenskommelsen avser en totalram på upp till 8 Mdr. Överenskommelsen kombineras med regressavtal som innebär att även om borgensåtagandena är solidariska har det landsting där ett visst tåg används, ett regressansvar gentemot övriga landsting. Inom ramen för överenskommelsen har landstingen skrivit på borgensåtaganden avseende dels Transitios åtaganden att betala leasingavgifter till HF, dels Transitios skyldigheter gentemot de amerikanska investerarna i US-leasarna.

Enligt överenskommelsen mellan landstingen skall samtliga landsting skriva på nya borgensförbindelser. Antalet medverkande landsting har dock ökat successivt och tillkommande landsting omfattas ej av tidigare borgensåtaganden.

För varje nyanskaffning av fordon så påtecknas ett nytt regressåtagande av det/de landsting som äger den trafikhuvudman som beställt det nya fordonet.

Fullmäktige i respektive landsting har beslutat att teckna nya borgensförbindelser upp till total volym på 8 Mdr. För att Transitio skall kunna anskaffa nya fordon utöver denna nivå, krävs beslut av fullmäktige i respektive landsting.

Efter anskaffningen av 10 st Öresundståg under 2007 uppgår det totala garantiåtagandet till 4,2 Mdr. Därtill tillkommer pågående och planerade upphandlingar på totalt 3 Mdr.

Eftersom landsting endast är solidariskt ansvariga för åtaganden som uppkommit från det att de skrivit på överenskommelsen, så delas ansvaret in i olika skikt enligt följande:

Antal			Omfattas av		Skikt för borgens-ansvar	Garante-rat belopp (Mdr)
			US-leas?	Leasas ut till		
88	Tunelvagnar	Ägs av Transitio	Ja	SL	↓ A	0,2
39	Pendeltåg	Ägs av Transitio	Ja	SL		
47	Reginatåg	Leasas från HF	Ja	TiB, SL, VL, XT	↓ B	3,2
10	Reginatåg	Leasas från HF	Nej	XT, VTAB, UL		
2	Itinofordon	Leasas från HF	Nej	TiB		
10	Öresundståg	Leasas från HF	Nej		↓ C	0,8
						4,2
<u>Omfattas ej av borgensåtagande:</u>						
2	Reginatåg	Ägs av Transitio	Nej	Samtliga		

**Skikt A** (med ett borgande landsting). Avser borgensförbindelser från SLL för ”US-lease SL”.

**Skikt B** (sju borgande landsting). Avser åtaganden för de fordon som omfattas av ”US-lease övriga”.

**Skikt C** (sju borgande landsting). Avser Öresundståg anskaffade år 2007.

**Skikt D** (nitton borgande landsting). Avser pågående finansieringsupphandling. De två landsting som tillkommer jämfört med skikt C är Halland och Jönköping.

De två ägda Reginatågen omfattas inte av borgensåtagandet eftersom de ägs av Transitio och Transitio har inga skulder för finansieringen.

## 5. Upplysningar i årsredovisningarna

Bilaga 1 visar exempel på hur fem olika landsting lämnat upplysningar i sina årsredovisningar.

Det belopp som redovisas som ansvarsförbindelse är i samtliga dessa fall det ansvar landstingen har enligt regressavtalen. Det solidariska ansvaret innebär ju dock att de

borgensförbindelser som landstingen har påtecknat gentemot tredje man uppgår till större belopp. Flera landsting redogör på olika sätt också för detta vidare solidariska ansvar.

Det bör övervägas om det inte är varje landstings fulla solidariska ansvar som bör redovisas som ansvarsförbindelse inom linjen istället för det mer begränsade regressansvaret. Det är dock lämpligt att alla landsting redovisar på samma sätt och oavsett vilket belopp som anges inom linjen är det lämpligt att upplysa om båda beloppen; både det solidariska ansvaret och regressansvaret.

Landstinget Västmanland har en mycket heltäckande redogörelse där man dels anger den totala ramen på 8 Mdr, dels den del som omfattas av landstingets solidariska borgensåtaganden på 2,6 Mdr samt den del som utgör landstingets regressansvar på 449 Mkr. Problemet med en sådan redogörelse, som med nödvändighet är kortfattad, är givetvis att det är svårt för en läsare att förstå innebörden av de olika beloppsnivåerna.

Vi gör bedömningen att landstingen inte bör ange den totala ramen på 8 Mdr. Skäl till detta är att borgensåtaganden inte lämnats upp till hela denna nivå och att angivandet av beloppet kan ge en felaktig bild av utestående borgensåtaganden. Dessutom är det ju endast Stockholms Läns Landsting som för närvarande kan omfattas av hela totalramen i och med att det är Stockholm som ensamt ingår i ”skikt A”.

2009-12-14

Johan Månsson

Anders Lundberg

## Bilaga 1

### Upplysningar i årsredovisningar 2008

#### Örebro läns landsting (230 Mkr)

”Landstinget har 2000-11-29, LF § 156, tecknat en solidarisk borgen såsom för egen skuld för AB Transitio avseende finansiering av spårfordon. Ett avtal om regressrätt har träffats mellan samtliga landsting, vilka har ett direkt eller indirekt ägande i AB Transitio, vilket begränsar landstinget åtagande till att borga för de fordon Tåg i Bergslagen har beställt genom Transitio.”

#### Stockholms Läns landsting (1 259 Mkr)

Ingen förklarande text.

#### Landstinget Västmanland (449 Mkr)

”Landstinget Västmanland har ingått en solidarisk borgen såsom för egen skuld för AB Transitio avseende finansiering av spårfordon uppgående till maximalt 8 miljarder (LF 2000-10-09 § 147). Landstinget Västmanlands del uppgår till 2,6 miljarder. Detta borgensåtagande är i ett underavtal begränsat till den del det egna dotterbolaget Västmanlands Lokaltrafik AB beställt genom Transitio. 2008-12-31 var beloppet 449,4 Mkr.”

#### Landstinget Dalarna (230 Mkr)

Landstinget har tecknat en solidarisk proprieborgen beloppsbegränsad till 8 Mdkr, för närvarande utnyttjad till 4,0 Mdkr. Landstinget Dalarnas andel av åtagandet är 230 Mkr. Samtliga kommuner i Dalarna har ställt underborgen på 50 procent, eller 115 Mkr. Efter utnyttjande av regressrätt och underborgen uppgår landstingets åtagande sammanfattningsvis till 115 Mkr.

#### Landstinget Gävleborg (553 Mkr)

Landstinget har i beslut LF § 137/2003, ingått solidarisk borgen såsom för egen skuld för AB Transitio avseende finansiering av spårfordon. Detta borgensåtagande är i ett underavtal begränsat till den del det egna dotterbolagen X-Trafik AB beställt genom Transitio. Omfattningen av borgensåtagandet uppgår till 553 mnkr (543).

## Bilaga 2

### Definitionen av Transitios obestånd enligt US-lease avtalen

I Lease Agreement mellan US Trust och Transitio så är Transitio på Obestånd om något av följande har inträffat eller gäller.

- Transitio är i dröjsmål med någon betalning och inte åtgärdat detta senast 30 dagar efter skriftlig påminnelse,
- Transitio har åsidosatt annat väsentligt åtagande och inte åtgärdat detta senast 30 efter skriftlig påminnelse.
- Transitio har lämnat utfästelser som visat sig vara felaktiga eller vilseledande och inte åtgärdat detta 45 dagar efter skriftlig påminnelse,
- Transitio har ansökt om obestånd, företagsrekonstruktion eller ställt in sina betalningar eller genom någon annan åtgärd sökt skydd mot sina fordringsägare,
- någon annan part eller någon domstol har ansökt om Transitios obestånd eller liknande enligt ovan,
- Transitio inte uppfyller vissa utfästelser enligt Participation Agreement avseende A Deposit och B PUA och E PUA,
- Transitio inte utnyttjat US Option och inte fullgjort sina åtagande avseende inträdande i Service Contract,
- Transitio inte har upprätthållit det försäkringsskydd avseende Utrustningen enligt Lease Agreement,
- A Loan Bank inte längre har en förstahands pant i A Deposit och Transitio inte åtgärdat detta inom fem dagar efter skriftlig påminnelse,
- något eller samliga Landsting meddelar att Garantierna inte längre gäller till fullo eller upphör av vara gällande såvida inte annan godtagbar garanti har utfärdats, samt
- A Deposit Bank inte längre har säkerhet i de betalningar som Transitio är skyldiga att göra enligt avtal och Transitio inte åtgärdat detta fem dagar efter skriftlig påminnelse.