

FÖRVALTARBERÄTTELSE

- Konkursnummer: K 6778-11
- Konkursdomstol: Vänersborgs tingsrätt
- Konkursgäldenär: SAAB Automobile Aktiebolag, 556258-8912,
under företagsrekonstruktion enligt Lag (1996:764) om företagsrekonstruktion
- Konkursbeslut: 2011-12-19
- Fristdag: 2011-09-07, såvitt kan bedömas
- Sökande: Egen ansökan
- Konkursförvaltare: Advokat Hans L. Bergqvist Advokat Anne-Marie Pouteaux
Advokatfirman Delphi Wistrand Advokatbyrå
Östra Hamngatan 29 Box 11920
411 10 Göteborg 404 39 Göteborg
E-post: hans.bergqvist@delphi.se E-post: anne-marie.pouteaux@wistrand.se
Tel: 031-10 72 00 Tel: 031-771 21 00
- Medförvaltare: Advokat Kent Hägglund
Advokatfirma DLA Nordic KB
Box 7315
103 90 Stockholm
E-post: kent.hagglund@dlanordic.se
Tel: 08-701 78 00
- Huvudsakligen avseende varumärkesfrågor
- Tillsynsmyndighet: Kronofogdemyndigheten i Göteborg
405 16 Göteborg
- Styrelse, ordinarie: Victor Muller, tillika verkställande direktör
Calle sa Vinya 2607
7157 Port Andratx
Mallorca
Spanien
- Suppleant: Martin Larsson
Kasenallén 14 A
462 60 Vänersborg
- Revisorer: Aukt. revisorererna Bertel Enlund och
Heléne Siberg Wendin
Ernst & Young AB
401 82 Göteborg
- Firmatecknare: Styrelsen samt Johan Formgren, Fredrik Gyllefjord och Michael Sandh, såsom
externa firmatecknare.
- Rekonstruktör: Advokat Guy Lofalk
Lofalk Advokatbyrå AB
Box 7764
103 96 Stockholm

1. Allmänna förutsättningar och förhållanden

SAAB Automobile AB, SAAB Automobile Tools AB och SAAB Automobile Powertrain AB försattes på egen ansökan i konkurs genom beslut av Vänersborgs tingsrätt den 19 december 2011, varvid undertecknade advokat Anne-Marie Pouteaux och Hans L. Bergqvist förordnades som konkursförvaltare. Advokat Kent Hägglund förordnades sedermera att som medförvaltare handlägga frågor rörande varumärket SAAB, figurmärket Gripen, firmadominanten SAAB och därtill anknyttande frågor. Advokat Kent Hägglunds förordnande utvidgades den 24 januari 2012 till att även omfatta hanteringen av SAAB Automobile AB:s mellanhavanden med Vicura AB.

Konkursbolagen hade under de närmaste åren före konkursbesluten varit föremål för först en första företagsrekonstruktion, därpå intensiva försök att säljas, bl.a. till Koenigsegg Group, därefter en av General Motors inledd avveckling genom likvidation, därpå en försäljning till Spyker Cars N.V. och ett och ett halvt år därefter stopp i produktionen och en åtföljande andra företagsrekonstruktion med en intensiv jakt på kapital, bl.a. genom försök med nya ägarkonstellationer. Den mediala uppmärksamheten kring bolagen under denna tid och kring konkursbesluten var betydande.

Konkurserna i de tre SAAB Automobile-bolagen är sannolikt, sammantaget sett, den största och mest komplexa konkursen i Sverige under senare tid. De ägarbyten, företagsrekonstruktioner och omstruktureringar som hade skett i bolagsgruppen med säkerhetskonstruktioner och pantsättningar av olika slag, och inte minst ett antal strategiskt betydelsefulla tredjemansintressen att beakta, har innefattat en stor mängd osedvanligt komplexa och juridiskt komplicerade avtal och andra förhållanden. Konkursförvaltarens utmaningar, vedermödor och resultat i dessa avseenden avhandlas emellertid inte i denna förvaltarberättelse, som enligt 7 kap 15 § Konkurslagen (KL) skall innehålla följande.

- En beskrivning av boets tillstånd;
- En beskrivning av orsakerna till och tidpunkten för obeståndet, såvitt det kunnat utrönas;
- En översikt över tillgångar och skulder av olika slag;
- Uppgift om det förekommit något sådant förhållande som kan föranleda återvinning till konkursboet;
- Uppgift om det finns skälig anledning att anta att någon enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen är skyldig att återbära olovlig vinstutdelning eller annan olovlig utbetalning;
- Uppgift om det finns skälig anledning att anta att någon enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen är skyldig att utge skadestånd;
- Uppgift om vid vilken tidpunkt skyldighet enligt 25 kap 13 § aktiebolagslagen att upprätta en kontrollbalansräkning kan antas ha inträtt, om denna tidpunkt kan utrönas; samt
- Uppgift om vilket bokföringssystem som gäldenären har tillämpat och hur bokföringsskyldigheten har fullgjorts.

I den utredning som företagits till fullgörande av ovanstående moment har fokus huvudsakligen legat på granskning och utvärdering av SAAB Automobile-koncernens bokföringssystem och de aktuella bolagens räkenskaper från och med tidpunkten för GM:s överlåtelse av bolagen till Spyker Cars N.V., genomgång och utvärdering av legala dokumentarkiv samt styrelseprotokoll, finansiella rapporter och andra bolagshandlingar. Vidare har intervjuer avhållits med rekonstruktören, advokat Guy Lofalk, med styrelseledamöter, VD:ar och andra personer i ledande ställning i konkursbolagen samt med bolagens revisorer. Också företrädare för andra intressenten i bolagen har hörts i vissa särskilda avseenden. Genomgång och granskning har även skett av viss e-post kommunika-

tion och underliggande handlingar omfattandes hundratals dokument, men också andra intressenters aktmaterial. Koncerninterna transaktioner och transaktioner med närstående har granskats särskilt. Som särskilt biträde i granskningen och utvärderingen av bolagens bokföring och ekonomiska förhållanden har konkursbona anlitat revisionsfirman Grant Thornton med auktoriserade revisorn Kent Lindholm som huvudansvarig revisor. Revisorernas granskning och utredning har fortlöpande bedrivits integrerat med konkursförvaltningens egen utredning till förvaltarberättelserna i de tre konkurserna. Grant Thorntons granskningsrapport bifogas här som [bilaga 1](#).

I denna förvaltarberättelse lämnas en övergripande redogörelse för SAAB Automobile-bolagens historik samt gjorda iakttagelser och bedömningar på grundval av hittills företagen utredning enligt ovan. Där så anges nedan fortgår utredningen i vissa specifika avseenden.

I dotterbolagen SAAB Automobile Tools AB:s konkurs och i SAAB Automobile Powertrain AB:s konkurs lämnas särskilda förvaltarberättelser. I förhållande till de två senare kan denna förvaltarberättelse betraktas som huvudförvaltarberättelse i koncerngemensamma avseenden.

1.1 Allmänt om SAAB Automobile-bolagens förhållanden

1.1.1 SAAB Automobile-koncernens historik i sammandrag

Svenska Aeroplan Aktiebolaget ("SAAB"), 556038-1567, grundades år 1937. SAAB:s fabrik i Trollhättan etablerades året därpå. SAAB:s främsta mål vid den tiden var att möta en efterfrågan inom den svenska försvarsmakten föranledd av inledningen till det som skulle bli det Andra Världskriget. Produktionen av SAAB:s första flygplan – det lätta bomflygplanet B17 – gjorde detta bolag till huvudleverantör till det svenska flygvapnet.

Efter Andra Världskrigets slut infann sig behovet av att differentiera och utvidga verksamheten utöver den militära flygindustrin med bilproduktion. Den första prototypen av personbilen SAAB 92 presenterades år 1947. En fullskalig produktion av SAAB 92 inleddes under december 1949. Det var en av de första personbilarna på marknaden som utvecklats med säkerhet i åtanke. SAAB:s ingenjörer hade bl.a. skapat en säkerhetsbur för att skydda passagerarna vid en olycka.



Svenska Aeroplan Aktiebolaget och Aktiebolaget Scania-Vabis slogs samman år 1969 och blev SAAB-Scania Aktiebolag ("SAAB-Scania"). SAAB-Scania kombinerade flyg- och personbilsverksamheten med lastbilar och bussar. Produktionen av personbilar flyttades år 1990 till SAAB Automobile AB, 556258-8912, ("AutoCo"), som då etablerades som ett joint venture mellan SAAB-Scania och

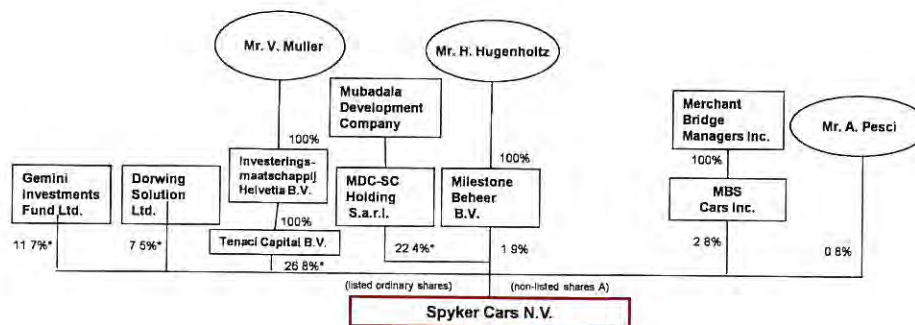
General Motors Company ("GM"). GM blev år 2000 ensam ägare av AutoCo. AutoCo och dess dotterbolag stod för design, teknik, produktion och försäljning av personbilar samt service och reservdelsförsäljning till eftermarknaden för personbilar. AutoCo utförde även olika uppgifter åt GM, t.ex. teknikutveckling och viss tillverkning.

Den 23 februari 2010 förvärvades AutoCo av det holländska sportbilsföretaget Spyker Cars N.V. ("Spyker"), sedermera namnändrat till Swedish Automobile N.V. ("SWAN").

1.1.2 SAAB Automobile-bolagens ägarstruktur

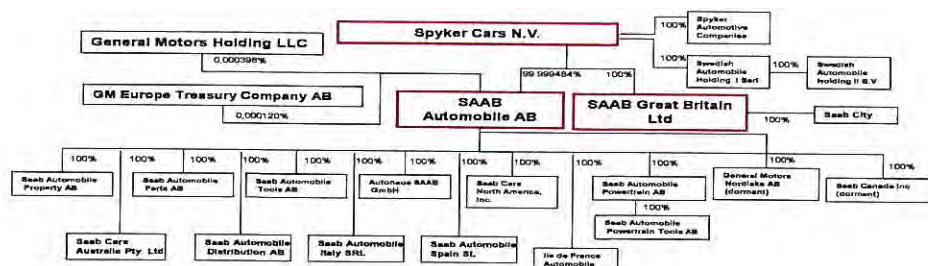
Ägarstrukturen i Spyker-SAAB Group såg i april 2011 ut på följande sätt¹.

Spyker-Saab Group – Shareholder Profile



* These percentages are based on public filings made pursuant to the Dutch shareholder disclosure rules. A change in the substantial holding percentage does not have to be reported as long as the percentage does not reach, exceed or fall below a certain threshold.

Spyker-Saab Group – Legal Entity Structure



¹ Denna bild, liksom andra bilder i det följande härrör från AutoCo Automobile AB, Refinancing Inquiry Presentation April 2011

AutoCo-koncernens organisation byggde på en struktur av försäljnings- och distributionsbolag samt filialer på olika marknader. Inför att Europeiska Investeringsbanken ("EIB") i februari 2010 beviljade AutoCo en kredit om 400 MEUR delades tillgångar och verksamheter i AutoCo upp på olika dotterbolag.

SAAB Automobile Powertrain AB ("Powertrain") utgjorde redan ett dotterbolag till AutoCo vid den omstrukturering som omnämns ovan och omfattades således inte av denna. Powertrains verksamhet utgjordes huvudsakligen av att tillhandahålla AutoCo anpassningar av motorer, växellådor och transmission som inköpts från utomstående leverantörer för integrering i SAAB-bilar. Visst utvecklingssamarbete bedrevs även tillsammans med Vicura AB, som också innehade en option att förvärva viss transmissionsutrustning som hade förts över till ett för ändamålet särskilt bildat dotterbolag till Powertrain, SAAB Automobile Powertrain Tools AB. Aktierna i det sistnämnda bolaget var vid konkursutbrottet pantförskrivna till Vicura AB som säkerhet för Vicura AB:s rättigheter i enlighet med optionsavtalet. Beträffande Powertrains historik, verksamhet och förhållanden hänvisas till i dess konkurs upprättad förvaltarberättelse (Vänersborgs tingsrätts mål nr K 6780-11).

SAAB Automobile Tools AB ägde samtliga verktyg, maskiner och utrustning för bilproduktionen. Avtal hade tecknats med AutoCo och SAAB Automobile Parts AB ("Parts") som reglerade dessa bolags möjlighet att använda den utrustning och de verktyg etc. som krävdes för deras respektive verksamheter. Beträffande Tools historik, verksamhet och förhållanden hänvisas till i dess konkurs upprättad förvaltarberättelse (Vänersborgs tingsrätts mål nr K 6778-11).

Automobile Property AB var ägare av den fastighet med byggnader på vilken verksamheten bedrevs i Trollhättan. Beträffande bakgrund och ägarförhållanden till detta bolag hänvisas till redogörelsen under p. 1.1.4 nedan.

AutoCo var vid konkursutbrottet ensam ägare till dotterbolaget Parts, som svarade för AutoCos eftermarknadsverksamhet med säte i Nyköping. Parts verksamhet beskrivs mer ingående under punkt 1.1.7 nedan.

AutoCo var också delägare i e-AAM Driveline Systems AB. Detta bolag var ett samriskbolag ("joint venture") mellan AutoCo och AAM International SARL. e-AAM Driveline Systems AB hade bildats i syfte att utveckla en elektrisk drivlina som skulle kunna användas i bl.a. framtidens SAAB-bilar. Som en följd av att AutoCo var i dröjsmål med vissa åtaganden sade AAM International SARL upp samarbetet under hösten 2011 och begärde i enlighet med det joint venture avtal som fanns mellan parterna att AutoCo skulle erbjuda sina aktier i e-AAM Driveline Systems AB till AAM International SARL som kompensation.

Vid konkursutbrottet var AutoCo vidare hälftenägare av aktierna i Swedish SAAB Automobile Development AB ("Development"). Övriga aktier ägdes av det kinesiska bolaget Zhejiang Youngman Lotus Automobile Co, Ltd. ("Youngman"). Development utgjorde ett tilltänkt joint venture med Youngman som tillskapats bl.a. för att finansiera framtida utvecklingsarbete baserat på de försäljningsöverläggningar som fördes under AutoCos senaste rekonstruktionsfas. Samarbetet inom ramen för detta joint venture kom emellertid aldrig till stånd.

Vid konkursutbrottet var AutoCo vidare ägare av det franska bolaget Ile de France Automobile, det spanska bolaget SAAB Automobile Spain SL, det italienska bolaget SAAB Automobile Italy SRL, det nordamerikanska bolaget SAAB Cars North America Inc, det australiensiska bolaget SAAB Cars Australia Pty. Ltd, samt det tyska bolaget Autohaus SAAB GmbH, vilka samtliga var distributions- och återförsäljarbolag för respektive land.

AutoCo var vid konkursutbrottet också ägare av samtliga aktier i bolagen GM Nordiska AB och SAAB Automobile Distribution AB. Bolagen innehöll tillgångar i form av likvida medel och fordringar men var inte rörelsedrivande. Dessa bolag har begärts och sedermera försatts i likvidation

genom konkursboets försorg.

Den juridiska strukturen i SAAB Automobile-koncernen med dotterbolag och filialer sådan som den såg ut vid konkursutbrottet framgår av tablån på nästa sida. Notera emellertid att denna tablå inte visar GM:s då alltså gällande innehav av preferensaktier i AutoCo, vilket däremot framgår av tablån här ovan.

1.1.3 Bolagens ledning – Formella förhållanden

AutoCo bildades den 20 februari 1985 och registrerades vid dåvarande Patent- och registreringsverket den 13 september samma år under firman Aktiebolaget Viggen Nitton. Den nuvarande firman antogs den 19 januari 1990.

Ett stort antal förändringar av styrelsens sammansättning har skett sedan AutoCo bildades. En redogörelse för samtliga funktionärer genom åren tjänar inte något självständigt syfte för denna förvaltarberättelse, varför det istället här nedan redogörs i sammandrag för styrelse, VD och firmatecknare för tiden från den 23 februari 2010, då Spyker förvärvade AutoCo, fram till konkursbeslutet i den 19 december 2011.

Då AutoCo gick ur den frivilliga likvidationen under GM:s ägande utsågs Jan-Åke Jonsson, xxxxx-xxxx, till ensam ledamot av AutoCo:s styrelse och till verkställande direktör. AutoCos bolagsjurist, Kristina Geers, xxxxx-xxxx, utsågs till suppleant. Den 2 mars 2010 registrerades en ny styrelse bestående av Victor Muller, xxxxx-xxxx, tillika styrelseordförande, Jan-Åke Jonsson, tillika verkställande direktör, och Kristina Geers, med Håkan Skött, xxxxx-xxxx, IF Metall, och Anette Hellgren, xxxxx-xxxx, Unionen, såsom arbetstagarrepresentanter. Som suppleanter, tillika arbetstagarrepresentanter, registrerades Håkan Danielsson, xxxxx-xxxx, Sveriges Ingenjörer, och Piia Kähkönen, xxxxx-xxxx, IF Metall. Den 2 mars 2010 registrerades Michael Sandh, xxxxx-xxxx, Christer Jacobsson och Jens Jirvell som externa firmatecknare. Mindre än en månad senare, den 1 april 2010, avregistrerades Michael Sandh och Christer Jacobsson som externa firmatecknare. Samma datum registrerades Karl Gustav Lindström, xxxxx-xxxx, som extern firmatecknare.

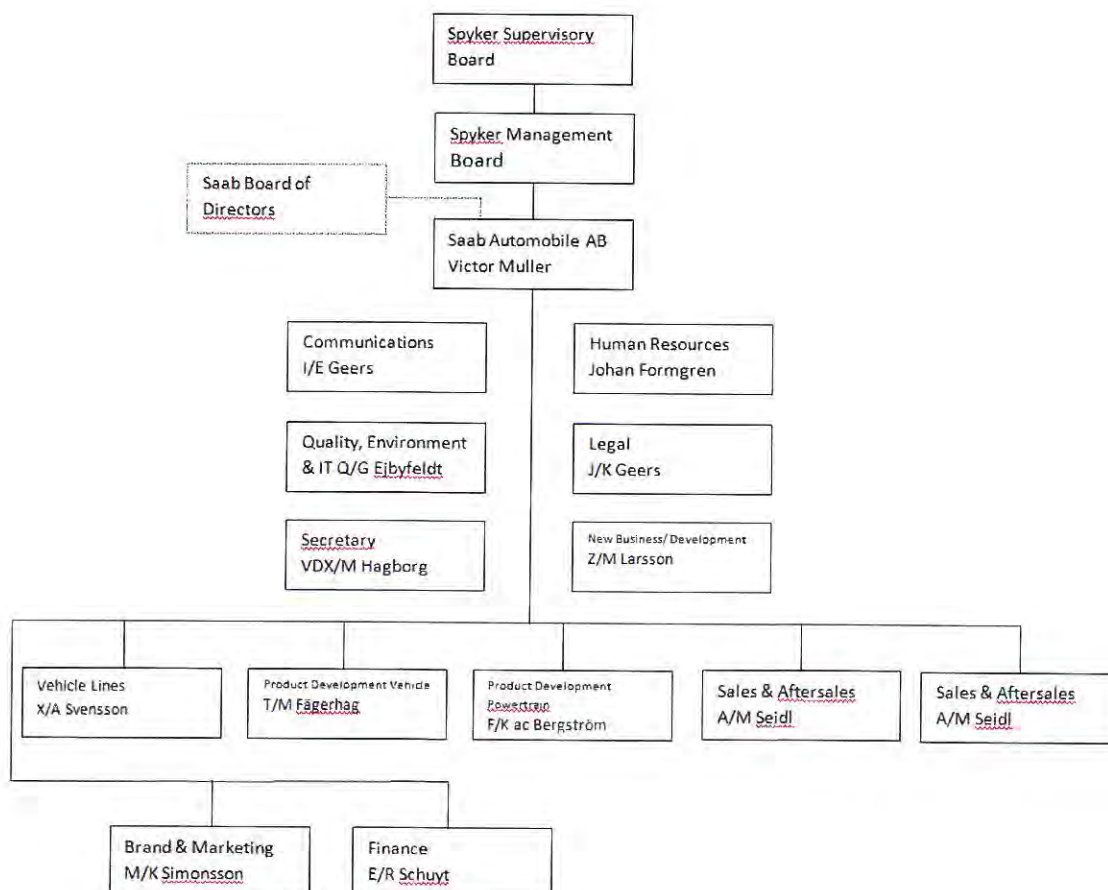
Den 18 april 2011 avregistrerades Jens Jirvell och Karl-Gustav Lindström som externa firmatecknare och registrerades Christer Jacobsson åter som extern firmatecknare tillsammans med Elisabeth Mosséen, xxxxx-xxxx, som ny sådan.

Jan-Åke Jonsson avregistrerades som verkställande direktör och styrelseledamot den 24 maj 2011. Kristina Geers har uppgett att hon utträdde ur styrelsen den 1 juni 2011. Utträdet registrerades hos Bolagsverket den 23 juni 2011.

Victor Muller registrerades som verkställande direktör den 28 juni 2011. Samma datum registrerades Kristina Geers och Rob Schuyt, xxxxx-xxxx, som externa firmatecknare. Den ordinarie styrelsen bestod vid den här tiden av Victor Muller, Anette Hellgren och Håkan Skött. Håkan Danielsson avregistrerades som suppleant och ersattes av Per-Olof Bränneby, xxxxx-xxxx, såsom arbetstagarrepresentant. Martin Larsson, xxxxx-xxxx, registrerades som ytterligare suppleant.

Anette Hellgren och Håkan Skött har uppgett att de anmälde utträdet ur styrelsen till Bolagsverket den 21 juni 2011. Utträdet registrerades hos Bolagsverket den 6 juli 2011. Samma dag avregistrerades Per-Olof Bränneby och Piia Kähkönen som suppleanter. Därefter var Victor Muller ensam ordinarie styrelseledamot och Martin Larsson ensam suppleant fram till konkursdagen. Den 5 augusti 2011 registrerades Johan Formgren, xxxxx-xxxx, Fredrik Gyllefjord, xxxxx-xxxx, och Michael Sandh, som externa firmatecknare.

Koncernledningens struktur vid konkursutbrottet är illustrerad i nedanstående tablå.



1.1.4 Industrianläggningen för bilproduktion

Industrianläggningen i Trollhättan är belägen på fastigheten Trollhättan Propellern 8, som tillsammans med fastigheten Trollhättan Propellern 6 tidigare ägdes av AutoCo. Den 30 december 2009 sålde AutoCo Trollhättan Propellern 8 till det helägda dotterbolaget SAAB Automobile Property AB ("Property"). Köpeskillingen, som uppgick till ca 814 MSEK, erlades på kredit. AutoCos fordran på Property kvittades herefter mot nytgivna aktier i Property. Samma dag ingick AutoCo och Property ett avtal om sammanläggning av all mark och övriga tillgångar som utgjorde fastigheten Trollhättan Propellern 6 med Trollhättan Propellern 8. Property var således vid konkursutbrottet den juridiska och registrerade ägaren av Trollhättan Propellern 8 (inklusive byggnader och mark som tidigare tillhörde Trollhättan Propellern 6).

Den 1 januari 2010 ingick AutoCo och Property ett hyresavtal avseende fastigheten Trollhättan Propellern 8. Property's hyresintäkt för fastigheten under 2010 uppgick till ca 138 MSEK enligt bolagets årsredovisning.

Den 30 juni 2011 sålde AutoCo 50.1 % av aktierna i Property till Trollhättan Property Investors AB ("TPI") och pantförskrev de resterande 49.9 % av aktierna till TPI som säkerhet för AutoCos förpliktelser enligt hyresavtalet, vilket också ändrades i anslutning till denna för-

säljning. Försäljningen föregicks av att Riksgäldskontoret ("RGK") friställde sin pant i aktierna i Property. Transaktionen och bakgrunden till denna beskrivs mer utförligt under punkterna 3.1 och 3.2 nedan.

Produktionsanläggningen i Trollhättan hade kapacitet att tillverka 190.000 bilar på årsbasis. Betydande investeringar hade gjorts i lokalerna de senaste tio åren för att modernisera och förbättra effektiviteten i anläggningen. Anläggningen hade stor volym och flexibilitet. Produktionsanläggningen ansågs vara modern och en av de anläggningar för bilproduktion i Västeuropa med låga tillverkningskostnader.

Trollhättan Capacity						
		Actual 2011	Max			
Platform		2	3 + pilot			
Bodystyles		5	7 + pilot			
Capacity / year		67,000 (1 shift)	190,000 (3 shift)*			
Press	Body	Paint	GA	Materials	Quality	
50	39	38	39	50	50	
		↓ 1 shift 67,000 cars / year 2 shifts 120,000 cars / year 3 shifts 190,000 cars / year				
*Note: Equipment Capacity at normal working time [cars/hour]						
Källa: SAAB Automobile AB						



1.1.5 Antal anställda före konkursen

I tabellen nedan anges antal anställda per avdelning i AutoCo i oktober 2011. Däri ingår cirka 280 anställda i Powertrain. Tools hade inga anställda vid konkursutbrottet.

Funktion/Avdelning	Anställda/Tj.man	Tim	Total
Produktutveckling (PWT / TDC)	903	270	1,173
Inköp & Tillverkning	275	1,114	1,389
Försäljning, Marknadsföring och Eftermarknad*	437	204	641
Administration (Senior Management, HR, Legal, IT & Quality, Vehicle Line, PR & Communications)	250	1	251
Total	1,865	1,590	3,455

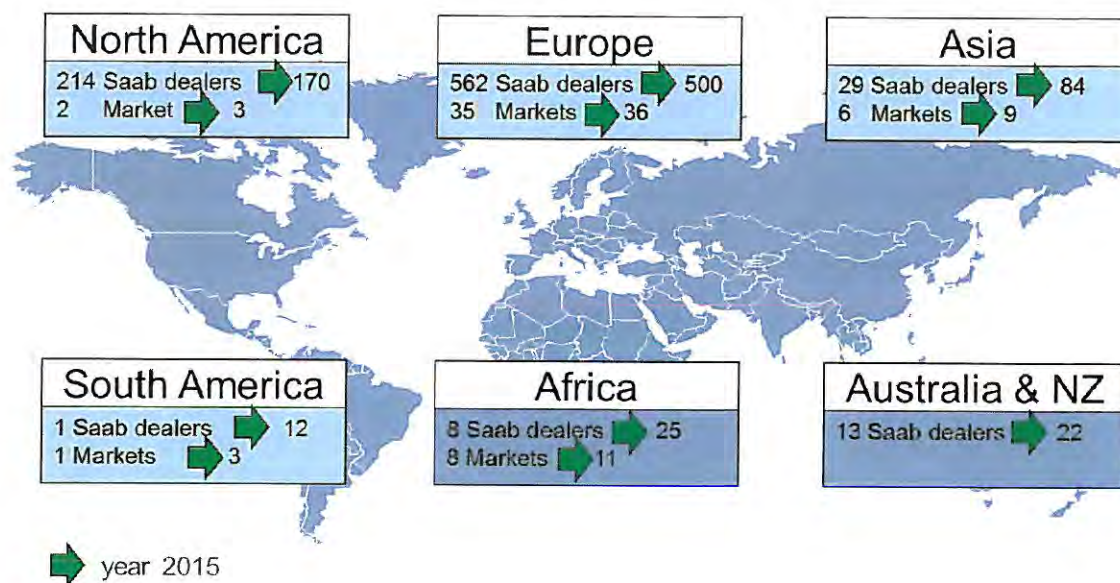
* Varav 166 personer utomlands
Källa: SAAB Automobile AB

Ovanstående uppgifter innefattar ej visstidsanställda och tjänstlediga.

1.1.6 Återförsäljare

AutoCos fordon hade sålts och distribuerats via ca 800 auktoriserade återförsäljare på ca 50 marknader världen över. Distributionsnätet var uppbyggt med dotterbolag på fem nyckelmarknader (återförsäljare); Sverige (44), US/Kanada (200), UK (60), Italien (50), Spanien (40) och Australien (13); med filialer på sju marknader; Tyskland (80), Frankrike (40), Schweiz (35), Österrike (10), Norge (20), Finland (14) och Danmark (7); med grossistverksamhet genom fristående importörer i Belgien, Holland, Irland, Grekland, Portugal, Baltiska länderna och Ungern, som också täcker Polen och sydöstra Europa, samt Ryssland, Kina, Mellanöstern, Japan, Taiwan, Hong Kong, Singapore, Nya Zeeland och Chile. I Brasilien och Mexico fanns s.k. identifierade partners.

AutoCos marknadsexpansionsplan, som hade etablerats under 2011, sammanfattas nedan¹.



1.1.7 Eftermarknad

Dotterbolaget Parts har till föremål för sin verksamhet att tillhandahålla reservdelar för SAAB-bilar på världsmarknaden samt att tillhandahålla och sälja logistik- och distributionstjänster. Eftermarknadsverksamheten riktade sig huvudsakligen till av AutoCo auktoriserade AutoCo-verkstäder och återförsäljare av SAAB-bilar genom AutoCo:s nät av dotterbolag och filialer i Europa, Nordamerika och Australien. Tillväxten i eftermarknadsverksamheten är beroende av en kontinuerlig förnyelse av vagnparken av SAAB-bilar på världsmarknaden. Verksamheten bedrivs på den egna fastigheten Nyköping Arnö 4:1 i Nyköpings kommun.



Key Figures

Direct Customers	~ 1000 on 69 markets
Warehouse Space	63,000 sq.m (owned) + 25,000 sq.m satellite (leased)
Stocked part numbers	>75 000
Parts Availability target	> 97% first pick
Received order lines	~300,000
Shipped order lines	~ 4,500,000
Order Shipment Quality	>99.80 % correct
Delivery Precision	>99 % on time
Shipped lines pr man-hour	19,1
Staff	50 White Collar (FTE) 200 Blue Collar (FTE)

Flexible Layout

Källa: SAAB Automobile AB

Eftermarknadsverksamheten fördes över från AutoCo till Parts den 30 december 2009, bland annat inkluderande anläggningstillgångar, lager, kommersiella avtal, kundfordringar och fastigheten Nyköping Reservdelen 1, som ett led i tillskapandet av säkerheter till RGK för dess garantier till EIB. Parts verksamhet fortgår.

Rekonstruktionen och konkursen i moderbolaget fick stor återverkan också på Parts. Återförsäljarbolagen på Parts två viktigaste marknader efter Sverige, nämligen Nordamerika och England, försattes båda i konkursliknande förfaranden. AutoCos betalningsoförmåga hade också återverkningar på reservdelsförsörjningen emedan AutoCo och Parts hade till vissa delar samma underleverantörer. Vissa tidigare koncerngemensamma funktioner behövde ersättas med egna och den tidigare koncerngemensamma It-plattformen behövde också ersättas med en egen. Omfattande åtgärder har vidtagits för att begränsa återverkningarna av rekonstruktionen och konkursen i moderbolaget och i systerbolagen och för att frigöra Parts från det tidigare koncernberoendet. Parts står nu väl rustat för att självständigt möta framtida utmaningar.

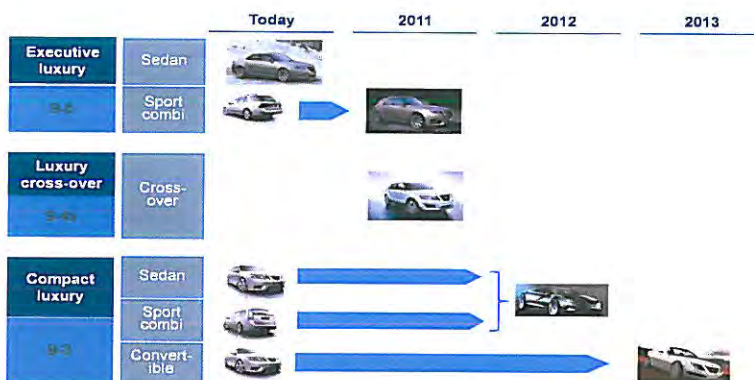
1.1.8 Produktportfölj och utvecklingsprogram

AutoCos vid konkursutbrottet föreliggande och planerade framtida produktportfölj utgjordes huvudsakligen av en uppgraderad 9-3 (Sedan, Combi, Cabriolet och Cross-over), den nya 9-5 (Sedan och Combi) och en ny 9-4X Cross-over. Den nya 9-4X Cross-overn tillverkades vid GM:s fabrik i Mexico. Vidare fanns under utveckling en ny generation 9-3 planerad för produktionsstart under 2012/2013 och därefter ett nytt modellprogram 9-5, baserade på den nya s.k. Phoenixarkitekturen.

The Saab 2011 Portfolio



Robust product pipeline within current planning



1.2 Immateriella rättigheter

1.2.1 Allmänt

AutoCo hade vid konkursutbrottet ett mycket stort antal registrerade patent, varumärken, mönster och domännamn och även ineliggande patentansökningar. Vissa av dessa var samägda med andra. Flertalet varumärken var samägda eller reglerades av avtal med tredje män. Även Powertrain hade ett antal patent och ineliggande patentansökningar.

Rättigheterna till varumärket SAAB och logotypen med Gripen reglerades av ett stort antal mycket svåröverskådliga avtal mellan AutoCo, SAAB AB och SAAB-Scania AB. AutoCos rätt till varumärket SAAB och figurmärket Gripen var föremål för olika tolkningar och anspråk.

AutoCo hade också ingått en stor mängd avtal avseende immateriella rättigheter till teknik, komponenter och design ingående i olika SAAB-modeller, bl.a. med GM Global Technology Operations Ltd, Beijing Automotive Industry Holdings Co Ltd, BAIC Hong Kong Investment Corp Ltd, Zhejiang Youngman Passenger Car Group och Jason Castriota Design Consultancy LLC.

1.2.2 *GM Global Technology Operations Ltd*

Den 23 februari 2010 ingick AutoCo ett "Automotive Technology License Agreement" ("TLA-Avtalet") med GM Global Technology Operations Ltd ("GTO"). Enligt avtalet beviljade GTO AutoCo en licens för viss teknik "the Legacy GTO-licens", under förutsättning att tillverkning inte utfördes i Korea, samt en tidsbegränsad, icke-överlåtbar licens, "the GTO Technology license". Genom Legacy GTO-licens erhöll AutoCo en i praktiken fullständig rätt att använda sådan teknologi som ägdes av GTO och som användes i "Legacy-Fordon", d.v.s. SAAB 9-3 modellår 2010, och gamla SAAB 9-5 (utgången modell).

AutoCo erhöll vidare genom GTO Technology-licens en licens att använda sådan teknologi som GTO per den 30 november 2009 innehade rättigheterna till och som var nödvändig för produktion, montering och/eller service av "Licensierade Fordon", d.v.s. SAAB 9-5 modellår 2010 och 2011 ("SAAB 9-5"), och SAAB 9-3 modellår 2010, med viss uppgradering. GTO Technology-licens innefattade inte motor, transmission eller system för hybridteknik, källkod, OnStar teknik, varumärken eller andra varunamn. GTO Technology-licens omfattades enligt TLA-Avtalet av ett antal begränsningar, bl.a. krävdes GTO:s godkännande för tillverkning i Kina och Ryssland, ingen tillverkning e. dyl. fick ske i Korea, underlicenser fick endast lämnas till Parts och modifikationer av SAAB 9-5 fick i praktiken endast ske i mycket begränsad utsträckning.

GTO erhöll å sin sida genom TLA-Avtalet en icke exklusiv licens till SAAB Background Technology, d.v.s. teknik utvecklad av AutoCo före den 29 januari 2005.

TLA-Avtalet gav en rätt för GTO att på vissa angivna grunder säga upp avtalet till förtida upphörande. Vid en förtida uppsägning av TLA-Avtalet stadgades att GTO Technology-licens skulle upphöra omedelbart. AutoCo skulle därmed omgående sluta utnyttja den teknologi som omfattades av GTO Technology-licens och dokumentation relaterad därtill. Legacy GTO-licens skulle å andra sidan inte påverkas av en uppsägning, utan rätten att använda den teknik som omfattades av Legacy GTO-licens skulle löpa vidare även efter en eventuell uppsägning av TLA-Avtalet.

TLA-Avtalet innefattade vidare ett förbud för AutoCo att överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt TLA-Avtalet utan GTO:s förtida skriftliga godkännande. Försök att överlåta TLA-Avtalet utan GTO:s godkännande var enligt TLA-Avtalet att betrakta som ett väsentligt avtalsbrott, vilket i sin tur gav GTO rätt att säga upp TLA-Avtalet i förtid

1.2.3 *Beijing Automotive Industry Holdings Co Ltd och BAIC Hong Kong Investment Corp Ltd*

AutoCo å ena sidan och Beijing Automotive Industry Holdings Co Ltd och BAIC Hong Kong Investment Corp Ltd (tillsammans "BAIC") å andra sidan hade ingått ett antal avtal under

åren 2009-2011. I enlighet med dessa avtal hade AutoCo överfört alla rättigheter inkluderande patent, mönsterrätt, bruksmönster, teknisk dokumentation, know-how, verktyg m.m., gällande 2004 års modell av SAAB 9-5 ("Old SAAB 9-5") sedan- och kombimodeller till BAIC, varvid BAIC gav AutoCo en uppsägningsbar icke-exklusiv licens tillbaka att bruka rättigheterna till Old SAAB 9-5. I avtalet ingick dessutom 50 % av rättigheterna till AutoCos patent, mönster, bruksmönster och teknisk dokumentation gällande 2003 års modell av SAAB 9-3 (baserad på GM 2400 plattform) och 2004 års modell av SAAB 9-3 (baserad på Epsilon I plattformen) ("Gamla SAAB 9-3") till BAIC. Utveckling av Gamla SAAB 9-3, som utförts efter 2004 ingick inte i överlåtelsen till BAIC. Följaktligen var rättigheterna till Gamla SAAB 9-3 samägda av BAIC och AutoCo. Rättigheterna som BAIC och AutoCo förfogade över gällande Gamla SAAB 9-3 och Old SAAB 9-5 var begränsad och innebar att Parts innehade ensamrätt till reservdelar och tillbehör för eftermarknaden gällande de fordonsmodeller som ingår i varumärket SAAB. Avtalet med BAIC inkluderade även en icke-exklusiv, oupp-sägbar, icke-tidsbegränsad licens beviljad av AutoCo till BAIC, tillförsäkrad genom Legacy GTO license.

1.2.4 *Youngman, JCD m.fl.*

Efter det att GM sålde aktierna i AutoCo till Spyker den 23 februari 2010 påbörjade AutoCo utvecklingen av en ny plattform på vilken en ny generation av AutoCos fordon avsågs byggas. Denna byggde huvudsakligen på av AutoCo efter denna tidpunkt utvecklade och ägd teknik.

Under 2011 hade AutoCo ingått ett antal olika avtal med Spyker, Swedish Automobile Coöperatief U. A och Youngman enligt vilka Youngman "förvärvade" en icke-exklusiv, oupp-sägbar, icke-tidsbegränsad licens till vissa delar av teknik ingående i den av AutoCo utvecklade plattformen för framtida bilproduktion, kallad Phoenix. Se vidare härom under avsnitt 3 nedan.

Den 1 maj 2010 ingick AutoCo ett avtal med Jason Castriota Design Consultancy LLC ("JCD") avseende design av nästa generations premium SAAB-fordon. Enligt avtalet kvarstår JCD som ägare till samtliga immateriella rättigheter av design under avtalet tills dess full betalning skett. Vid konkursutbrottet hade AutoCo en betydande skuld till JCD.

1.2.5 *Forskning och utveckling*

AutoCo hade också bedrivit forskning och utveckling, internt och tillsammans med andra enheter, med fokus på frågor som bl.a. rörde transporteffektivitet, energi/miljö och säkerhet.

1.2.6 *IT-system*

Innan AutoCo såldes till Spyker tillhandahölls IT-systemen till AutoCo via ett avtal mellan GM och Hewlett-Packard Development Company, L.P ("HP"). HP var vid den tidpunkten den främsta IT-leverantören. I samband med Spokers förvärv av AutoCo den 23 februari 2010 tecknades ett ramavtal på en femårsperiod gällande all IT-service mellan AutoCo och HP samt ett hyresavtal avseende service, PC:s och arbetsstationer.

AutoCo hade, förutom HP, även avtal med ett antal andra företag rörande IT-tjänster och support. AutoCo var vidare ägare av ett antal kommersiella licenser till olika mjukvaror, såsom Office Suites, cad program, databas licenser, SAP (business system) etc.

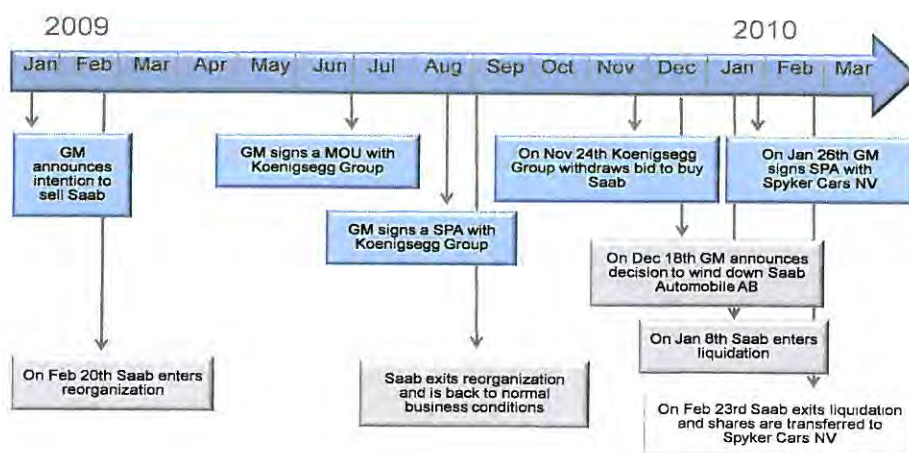
AutoCo ägde patentskyddade programvaror som utvecklats internt eller i samarbete med leverantörer såsom HP. Mjukvarorna användes dels till fordonsproduktionen och dels för

Parts eftermarknadsverksamhet. I dessa ingick orderhantering, materialkontroll, sekvenseringsystem, monteringskontroll, färg/målningskontroll, produktionsplanering, materialadministration, distributionssystem, reservdelshantering m.m.

Vissa IT-system ägdes av GM. Under 2011 hade ett projekt påbörjats för att ersätta GM:s system. Detta arbete avbröts dock med anledning av bristande finansiering och av konkurrens. AutoCos IT-miljö var således mycket komplex.

2. Separationen från GM

Saab Road to Independence 2009-2010



2.1 Rekonstruktionen 2009

AutoCo ansökte om och beviljades företagsrekonstruktion enligt lagen om företagsrekonstruktion genom beslut av Vänersborgs tingsrätt den 20 februari 2009. På förslag från AutoCo förordnades advokat Guy Lofalk som rekonstruktör.

I ansökan angavs bland annat att AutoCo inte kunde betala sina förfallna skulder och att förlusten för det föregående verksamhetsåret 2008 kunde uppskattas till tre miljarder kronor. Enligt ansökan hade förlusterna uppstått främst till följd av en nedgång i efterfrågan av AutoCos produkter, en åldrande produktportfölj, ett smalt produktutbud samt en alltför omfattande och outnyttjad produktionskapacitet med därmed tillhörande kostnader. Vidare angavs att AutoCo tvingats till omfattande nedskärningar av produktionen på grund av minskad efterfrågan till följd av den globala finanskrisen och den efterföljande kollapsen på den internationella bilmarknaden, vilket hade inverkat mycket negativt på AutoCos resultat. AutoCo anförde vidare att ett flertal av AutoCos produktutvecklingsprogram kraftigt försenats eller ställts in på grund av det finansiella trycket på GM. AutoCo hade påbörjat sin strävan att bli oberoende från GM och GM hade också meddelat att det inte fanns någon avsikt att finansiera ytterligare förluster hos AutoCo, dock medel för att finansiera en rekonstruktion. Mot den bakgrunden såg AutoCo en företagsrekonstruktion som det bästa sättet för att säkra en effektiv användning av AutoCos resurser, att undvika ytterligare

skuldsättning samt att utvärdera alternativ för uppnående av långsiktig lönsamhet. Enligt rekonstruktionsansökan uppgick antalet anställda i AutoCo till 4 108 personer per den 31 december 2008.

Enligt Jan-Åke Jonsson, som under ovanstående tid var verkställande direktör för AutoCo, inriktades rekonstruktionen omgående på en försäljning av AutoCo och på att förbereda bolaget för en separering från GM. GM anlidade Deutsche Bank som rådgivare för att ta fram förslag på potentiella köpare. Inför och såsom underlag till detta försäljningsuppdrag arbetades det fram en Managing Plan, eller affärsplan, med en strategi för att lyfta varumärket i nivå med Audi, som var det segment man konkurrerade med.

Den 5 april 2009 upprättade rekonstruktören i samråd med AutoCo en rekonstruktionsplan jämlikt 12 kap 2 § lag (1996:764) om företagsrekonstruktion. Planen föreslog i huvuddrag åtgärder i syfte att (i) koncentrera AutoCos utveckling och tillverkning; (ii) operativt genomföra separationen från GM-koncernen; (iii) utforma inriktningen och finansieringen för att slutföra utvecklingen och lanseringen av tre nya modeller samt (iv) att finna nya investerare i AutoCo. Rekonstruktionen avslutades den 28 augusti 2009 sedan rekonstruktören meddelat tingsrätten att syftet med rekonstruktionen uppnåtts.

2.2 Koenigsegg Group

Under företagsrekonstruktionen hade ett av Deutsche Bank utvalt antal spekulanter visat ett intresse för att närmare utvärdera AutoCo för ett eventuellt köp. Under hand utkristalliserades ett företagskonsortium, Koenigsegg Group ("Koenigsegg"), som "preferred buyer". Koenigsegg arbetade om AutoCos affärsplan, framför allt vad gäller produktprogrammet samt försäljnings- och produktionsnivåer. Koenigsegg hade också långtgående planer på samarbete med den kinesiska biltillverkaren BAIC. GM och Koenigsegg kunde emellertid inte mötas om vissa villkor och förhandlingarna drog ut på tiden. Koenigsegg, som hade ingått en avsiktsförklaring med GM om att förvärva AutoCo, lät den 24 november 2009 meddela att förhandlingarna hade avbrutits med motiveringen att deras tidsgräns för det planerade förvärvet, som var satt till senast den 30 november 2009, inte skulle kunna hållas och att affären därför inte skulle komma till stånd.

2.3 GM:s beslut att likvidera AutoCo samt försäljningen till Spyker

Kort efter det att förhandlingarna med Koenigsegg hade avslutats kontaktades GM av Spyker som meddelade att de var intresserade av att förvärva AutoCo. Förhandlingarna inleddes i december 2009.

Enligt Victor Muller, huvudägare i och företrädare för Spyker, föredrog dock GM en avveckling av AutoCo framför en försäljning. GM befann sig nämligen i en ekonomisk pressad situation och var enligt Victor Muller beroende av lån från den amerikanska staten. Enligt Victor Muller kunde GM genom en avveckling av AutoCo visa för den amerikanska regeringen att man reducerade kapaciteten i dess industrisystem på den europeiska marknaden och att de statliga lånen kom USA tillgodo.

Den 18 december 2009 meddelade GM att de avsåg att lägga ner AutoCo under ordnade former. Den 8 januari 2010 hölls extra bolagsstämma i AutoCo. Vid bolagsstämman beslutade GM att försätta AutoCo i likvidation. Till likvidatorer utsågs Stephen Taylor, Alix Partners, London, och Peter Mikael Törngren, 581110-1095, Juristfirman Törngren Magnell KB, Stockholm. Förhandlingarna med Spyker fortsatte dock och fördes parallellt med likvidations-

förfarandet. Den 22 januari 2010 lämnade Spyker ett bud på aktierna i AutoCo om totalt 188 MEUR. Budet accepterades av GM. Transaktionen slutfördes den 23 februari 2010 och Bolagsverket beslutade samma dag att likvidationen av AutoCo skulle upphöra.

Hur Spyker finansierade köpet av AutoCo har inte fullt ut kunnat klarläggas till denna förvaltarberättelse. Viss del av denna synes emellertid ha finansierats med lån från det av Spyker samtidigt förvärvade systerbolaget SAAB Great Britain Ltd ("SAAB GB"). SAAB GB var ursprungligen ett av GM ägt systerbolag till AutoCo som utgjorde försäljningsbolag för SAAB-bilar och reservdelar på den brittiska marknaden. Vid Spokers köp av AutoCo kom SAAB GB att förvärfas direkt av Spyker. Skälet härför skall ha varit att SAAB GB hade en underfinansierad pensionsplan, vilken enligt Spyker skulle medföra en oacceptabel finansiell risk för AutoCo om SAAB GB las in som ett dotterbolag till AutoCo. I samband med Spokers förvärv av SAAB GB sköt emellertid GM till medel till SAAB GB för att täcka pensionskulden. Medlen låstes dock inte för detta ändamål utan skall ha lånats av Spyker och använts till att finansiera slutlikviden för Spokers köp av AutoCo.

I december 2010 slutfördes den affär med BAIC, för vilken redogörs under punkt 1.2.3 ovan, varigenom AutoCo tillfördes 175 MUSD i likvida medel. Återstoden, 25 MUSD, betalades därefter uppdelat i tre lika trancher. Som ett led i försäljningsuppställningen med GM krävde emellertid GM att en del av den "överlikviditet" som man då förmenade förelåg i AutoCo, skulle användas till att reglera GM:s lånefordringar på AutoCo. AutoCo hade per den 31 december 2009 tre låneskulder på sammanlagt ca 1.069 MSEK till GM. Lånen återbetalades med 114 MUSD den 23 februari 2010 som en del i överlåtelseavtalet mellan Spyker och GM. I anslutning till att återbetalningen skedde efterskänkte GM 38,3 MUSD av dess fordran. Tillsammans med en kursvinst ledde detta till att låneskulden härefter var slutreglerad.

2.4 Lånet från Europeiska Investeringsbanken och pantsättningen till Riksgäldskontoret

Under 2009 upptogs förhandlingar om projektfinansiering genom lån från EIB. En förutsättning för sådan finansiering från EIB var dock att Svenska staten ställde säkerhet för krediten.

Under sommaren 2009 inledde AutoCo förhandlingar med Svenska staten genom RGK som förklarade sig villigt att utfärda garantier för AutoCo:s förpliktelser gentemot EIB. RGK begärde dock säkerhet för sitt åtagande. Av det skälet genomfördes omfattande omstruktureringar i AutoCo-koncernen under senare delen av 2009 i syfte att tillskapa för RGK godtagbara säkerheter. Detta genomfördes genom att de tre dotterbolagen Tools, Parts och Property bildades. Därefter överläts AutoCo:s maskiner och verktyg till Tools, dess industrifastighet till Property och dess eftermarknadsverksamhet till Parts.

Den 23 februari 2010, dvs. samma dag som Spyker förvärvade aktierna i AutoCo, träffade AutoCo ett låneavtal med EIB genom vilket EIB beviljade AutoCo en kredit om maximalt 400 MEUR. De från EIB upplånade medlen fick inte användas fritt. Istället var medlen öronmärkta för projekt rörande utveckling av alternativa bränslen samt säkerhet. De upplånade medlen fick vidare bekosta maximalt 50 procent av de aktuella utvecklingsprojekten. Resterande del skulle AutoCo självt skjuta till. Enligt låneavtalet skulle EIB göra utbetalningar från krediten enligt en fastställd plan fram till den 31 augusti 2012, allteftersom projekten fortlöpte och efter visst granskningsförfarande av en av EIB tillsatt konsultfirma, medan återbetalning skulle ske under 2017.

Samma dag, den 23 februari 2010, träffade AutoCo och RGK ett mycket omfattande Back-to-Back Agreement, enligt vilket RGK åtog sig att ställa ut statliga garantier till säkerhet för

AutoCo:s förpliktelser gentemot EIB. I avtalet åtog sig AutoCo att till RGK återbetala de belopp som RGK hade garanterat till EIB. Härutöver ingicks även separata pantavtal mellan AutoCo och RGK enligt vilka RGK erhöll pant i AutoCo:s aktier i Tools, Property och Parts. Även aktierna i AutoCo pantsattes till RGK genom avtal med moderbolaget Spyker.

De med EIB och RGK ingångna avtalen innebar även att nya ägare i AutoCo eller Spyker, med viss ägarandel, skulle godkännas av EIB, RGK och Sveriges regering. Pantsättningarna i förening med solvenskrav i låne- och säkerhetsavtalen kom emellertid också att verka begränsande på AutoCo:s möjligheter att kunna ta upp extern finansiering, ävensom koncernintern finansiering.

EIB-lånet, som emitterades i tre olika valutor; EUR, USD och GBP, skulle utbetalas i delar, s.k. trancher, för vilka RGK i ett vart fall hade att ställa ut säkerhetsförbindelser gentemot EIB. Utbetalningsperioden sträckte sig från februari 2010 t.o.m. augusti 2012. Med anledning av att RGK sedermera friställde dess pant i aktierna i Property för att möjliggöra försäljning av dessa (se härom under punkt 3.2 nedan) reducerades EIB krediten till 280 MEUR. Vid konkursutbrottet hade fem trancher betalats ut om sammanlagt ca 217 MEUR. För utfärdade garantier ägde RGK fakturera AutoCo en riskavgift, att betalas kvartalsvis i förskott. Fram till februari 2011 hade sådana avgifter fakturerats AutoCo och betalats med sammanlagt 83 MSEK. De totala riskavgifterna för hela låneutrymmer beräknades till ca 1.035 MSEK.

2.5 Verksamhetsåret 2010

Vid tidpunkten för Spokers förvärv av AutoCo förelåg en av Koenigsegg utarbetad affärsplan. Affärsplanen hade upprättats under förhandlingarna med Koenigsegg och innehöll bland annat ett försäljningsmål för 2010 om 64 000 bilar per år. Spyker bedömde affärsplanen som realistisk och antog densamma som sin egen utan större justeringar.

Det visade sig dock vara svårare än förväntat att uppnå de i planen angivna försäljningsvolymerna. Svårigheterna berodde till viss del på att produktionen hade legat nere sedan tiden omkring likvidationsbeslutet i januari 2010. Likvidationen hade också skapat oro i leverantörs- och återförsäljarleden, vilket påverkade försäljningen i negativ riktning. En väsentligt bidragande faktor till det låga försäljningsresultatet var dock att AutoCo var tvunget att etablera ett nytt självständigt distributionsnät och att etablera egna distributionsbolag runt om i världen. Tidigare hade AutoCo använt sig av GM:s distributionsnät. Under det första halvåret 2010 användes också GM:s försäljningsorganisation, vilken, enligt vad Jan-Åke Jonsson uppgett, agerade ointresserat och t.o.m. destruktivt i vissa avseenden..

Trots att bilbranschen överlag uppvisade en stark återhämtning under 2010 uppnådde AutoCo endast en försäljning om 28.284 bilar. I november/december 2010 hade man dock uppnått försäljningsvolymen i nivå med affärsplanens månadsmål, även om det fanns en fördröjning i volymen med två till tre månader.

2.6 Verksamhetsåret 2011

2.6.1 Utbetalningarna från EIB

I januari 2011 presenterade AutoCos ledning en reviderad affärsplan för det kommande verksamhetsåret. Enligt planen skulle 80.000 bilar säljas under året, dvs. en ökning med ca 20.000 bilar jämfört med affärsplanen för det föregående året.

Under våren 2011 ansökte AutoCo om att erhålla ytterligare en utbetalning på lånet från EIB med 29,1 MEUR enligt den utbetalningsplan som var fastställd. RGK tillstyrkte men EIB innehöll utbetalningen p.g.a. att AutoCo då var i "default", se nedan.

Under sommaren 2011 reducerades krediten hos EIB från 400 MEUR till 280 MEUR, som en konsekvens av att RGK släppte den pant som RGK hade i aktierna i Property. Panten släpptes för att möjliggöra en försäljning av Property och därigenom öka AutoCos likviditet. Property-affären beskrivs närmare under punkt 3.2 nedan.

2.6.2 Produktionsstoppet i april 2011

De inledande tre månaderna under 2011 blev mycket turbulenta. Resultatet för 2010 redovisades med en förlust om drygt 3.700 MSEK. Verksamheten fortsatte att gå med kraftig förlust. Likviditeten tangerade noll och kring mitten av februari hade AutoCo utestående förfallna leverantörsskulder om ca 70,9 MSEK och förfallna skulder till GM om ca 220 MSEK.

Rob Schuyt, CFO hos AutoCo, har uppgett att han och Jan-Åke Jonsson besökte GM:s juridiska och ekonomiska avdelning i Detroit den 10 februari 2011 för att diskutera AutoCo:s likviditet och möjliga vägar för att lösa den likviditetskris som var förutspådd till slutet av Q1 2011, tidigt Q2. GM hade tidigare varit flexibel avseende omförhandlingar av vissa betalningsvillkor som härrörde från tiden för förvärvet av AutoCo i februari 2010. Det som diskuterades vid mötet var att flytta den amerikanska nybilsgarantireserven (US New Car Warranty Reserve) som GM innehade för bilar som blivit sålda i USA innan försäljningen av AutoCo till Spyker. Efter mötet försågs GM med detaljerade kassaflödesprognoser och scenarios. Förhandlingarna med GM fortsatte för att försöka få GM:s stöd med att skjuta på eller reducera vissa betalningar och stärka likviditeten genom att flytta över den amerikanska nybilsgarantireserven till AutoCo. GM var medvetet om att AutoCo hade förfallna skulder till GM och till andra leverantörer under februari 2011. Den 24 februari avhöll GM ett internt möte då AutoCo:s likviditet och finansiella prognos för 2011 diskuterades. GM beslöt förmodligen då att tillställa AutoCo en "Notice of Default", att stoppa alla leveranser och att inte utsätta GM för någon ytterligare exponering vis-a-vis AutoCo.

Därefter, den 28 februari, meddelade GM att AutoCo var i "default" i dess skyldigheter enligt med GM ingångna avtal och krävde betalt för utestående förfallna skulder med sammanlagt ca 220 MSEK. GM stoppade vidare leveranser och ingenjörsarbeten, försåvitt inte betalning erlades i förskott och AutoCo ställde säkerhet för dess vidare förpliktelser enligt avtalen. Enligt Rob Schuyt kom detta som en överraskning då ledningen i AutoCo trodde att de fortfarande förhandlade om en mer vänskaplig lösning med GM. AutoCo:s driftspersonal informerade i anslutning därtill om att Opel och GM Powertrain Germany också hade stoppat materialförsändelser till AutoCo med omedelbar verkan den 1 mars, följt av motsvarande default-meddelanden från också dessa GM-bolag den 2 mars. Detta ska enligt Rob Schuyt ha diskuterats internt inom AutoCo mellan Victor Muller, Jan-Åke Jonsson, Gunnar Brunius, Anders Svensson, Kjell ac Bergstrom (VD för AutoCo Automobile Powertrain AB) och det seniora finansteamet. Enligt Rob Schuyt skall en överenskommelse därefter ha träffats med GM den 3 mars 2011 om återupptagande av leveranser den 7 mars baserat på (i) en frysning av den utestående balansen av förfallna betalningar till GM om 220 MSEK till slutet av april (55%) och slutet av maj (45%), (ii) leverans av nytt material mot veckovis kontant betalning och (iii) lösning av vissa engångsbetalningar.

Leverans- och betalningsfrågorna vis-a-vis GM skall ha avhandlats inom AutoCo vid ett av de

veckovisa Executive Leadership Team Meeting ("ELT-möte") den 7 mars 2011. Enligt Rob Schuyt beslöts det att behålla denna information strikt bland ELT-deltagarna och det seniora finansteamet för att inte oro andra leverantörer med att AutoCo drogs med problem med inleveranser av material och för att motverka att andra skulle komma att agera på motsvarande sätt som GM. Under andra halvan av mars 2011 fick inköpsavdelningen dock frågor från andra leverantörer som hört rykten om leveransstörningarna från GM.

AutoCo svarade aldrig på GM:s Notices of Default, enligt uppgift för att inte ytterligare förvärra situationen. Med överenskommelserna den 3-4 mars gällande den reviderade betalningsplanen och den efterföljande tillämpningen av denna under mars så var man inom AutoCo av uppfattningen att man hade "läkt" eventuella default i GM-avtalen.

Enligt protokoll från styrelsemöte den 14 mars 2011 var emellertid AutoCo:s likviditetssituation ytterst kritisk och i en PM skickad till Spyker Supervisory Board angavs att AutoCo behövde tillskott av 400–500 MSEK. Förfallna leverantörsskulder, exklusive skulder till GM, hade då ökat till ca 300 MSEK.

Den 25 mars 2011 offentliggjordes att Jan-Åke Jonsson skulle avgå som verkställande direktör i samband med påföljande ordinarie bolagsstämma i AutoCo. Enligt Jan-Åke Jonsson överlämnade han ett "Resignation Letter" till Victor Muller med kopia till AutoCo:s Executive HR Director Allan Rothlind den 1 november 2010. Uppsägningstiden löpte ut den 1 maj 2011. I avbidan på anställning av en ny verkställande direktör inträdde Victor Muller som sådan.

På styrelsemöte den 30 mars 2011 konstaterades att AutoCo hade förfallna leverantörsskulder om 350 MSEK, exklusive skulder till GM. Diskussioner fördes med RGK om att tidigare-lägga kommande EIB-utbetalningar. Godkännande från EIB erfordrades dock. På styrelsemötet upplystes vidare om att det hade uppkommit ett produktionsbortfall under den innevarande veckan om 90-100 bilar. Produktionsbortfallet var framförallt hänförligt till att leveranser av vissa för produktionen nödvändiga material uteblev. Bl.a. DB Schenker AB, som hade stora utestående förfallna fordringar på AutoCo, innehöll gods som var på väg och hävdade panträtt i detta såsom speditör. I protokollet från styrelsemötet den 30 mars 2011 anges att ytterligare produktionsbortfall med anledning av det inträffade samt omfattningen av ett sådant bedömdes som svårt att förutse. Jan-Åke Jonsson, som vid denna tidpunkt alltjämt kvarstod som verkställande direktör, bedömde den uppkomna situationen som allvarlig och att en lösning erfordrades omgående.

Den 5 april 2011 hölls ytterligare ett styrelsemöte i AutoCo. Vid mötet konstaterades att det tidigare produktionsbortfallet hade eskalerat och ökat till 400 bilar. Vid tidpunkten var ett flertal olika finansieringslösningar föremål för diskussion, vilka beskrivs mer utförligt under avsnitt 3 nedan. Bland annat hoppades AutoCo:s ledning att den ryske affärsmannen Vladimir Antonov skulle få tillstånd att gå in som aktieägare och finansiär i AutoCo, bl.a. genom Spyker. Styrelsen avvaktade godkännanden i frågan från RGK och EIB. Styrelsen planerade också en försäljning av aktierna i Property till ett bolag som skulle finansiera köpet genom den av Vladimir Antonov kontrollerade lettiska banken Snoras Bank. Vid styrelsemötet fördes diskussioner om att stoppa produktionen intill dess att AutoCo hade lyckats lösa den uppkomna situationen med leverantörerna. Produktionen stoppades också den 6 april 2011. Enligt en intern "Overdue Status Suppliers up to W13" rapport uppgick förfallna leverantörsskulder, exklusive koncerninterna skulder och skulder till GM-bolag, då till ca 439 MSEK och förfallna koncerninterna skulder uppgick till ca 36 MSEK

Emedan AutoCo:s leverantörsskulder kontinuerligt översteg dess kundfordringar innebar

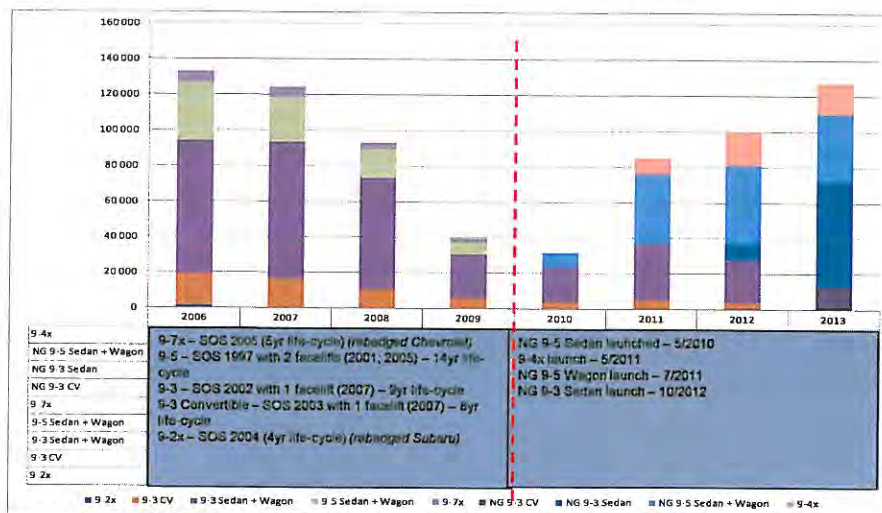
detta att AutoCo rullade en negativ kassalikviditet framför sig som finansierades genom leverantörskrediter. När produktionen stoppades och försäljningen sinade, sinade också flödet av kundfordringar medan leverantörsskulderna successivt förföll till betalning och de fasta kostnaderna tickade på. Per den 19 maj hade AutoCo förfallna skulder till mer än 2.000 leverantörer exklusive GM-bolag ökat till ca 1.380 MSEK.

Den 26 maj 2011 beslutades att återuppta produktionen nästkommande dag. Dagarna där- efter följde emellertid nya produktionsavbrott på grund av att flödet av delar och kompo- nenter till produktionen inte var säkrat. Den 9 juni 2011 stoppades produktionen igen till följd av materialbrist. Denna gång var stoppet definitivt och produktionen återupptogs aldrig.

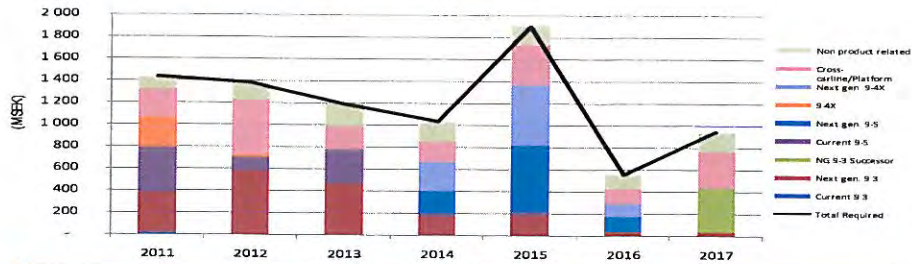
3. Finansieringsförsöken

Finansieringen av den affärsplan som AutoCo "ärvde" från Koenigsegg och sedermera reviderade var inte säkerställd. Vid ingången av år 2011 var verksamheten under alla förhål- landen inte tillräckligt och erforderligt finansierad. Olika finansieringslösningar söktes på kort och lång sikt, vilka med resultatutfallet för 2010 och en negativ kassalikviditet inför 2011, med ackumulerande leverantörsskulder, uteblivna materialleveranser och stopp i produk- tionen, alltmer kom att i första hand få fokus på "pengar för dagen". Allteftersom tiden gick ökade det omedelbara likviditetsbehovet med ca 150 MSEK per vecka. I april 2011 utar- betades en "Refinancing Plan" enligt vilken bolagets kapitalbehov utifrån affärsplanen med däri angivna produktionsvolymerna angavs till ca 8,5 miljarder SEK, varav 1.430 MSEK för 2011 och 1.378 MSEK för 2012 enligt följande.

Business Plan Built on Recovery to Historic Volumes
Broader Product Portfolio – Conservative Volume Outlook

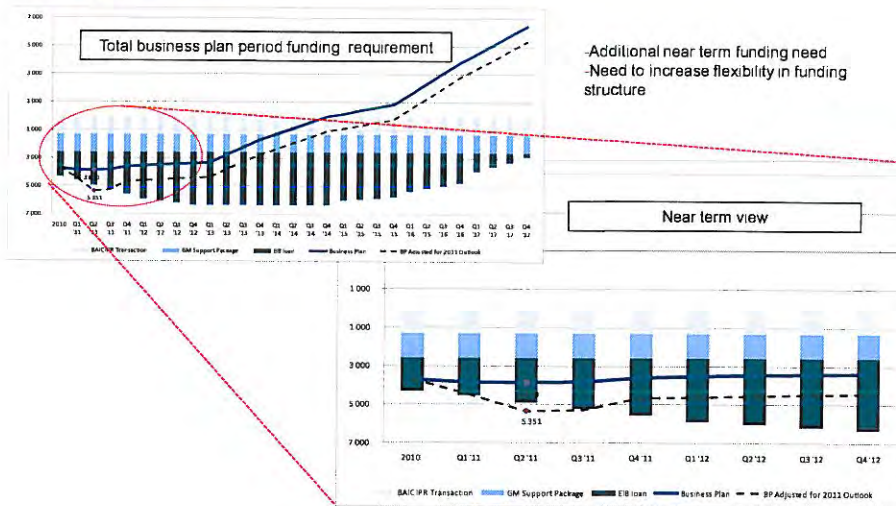


Capital Investment Requirements

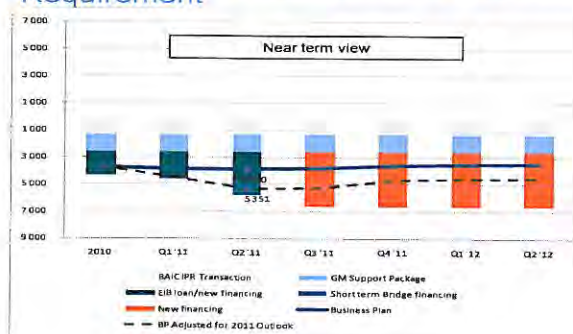


Projected Capital Investment							
MSEK	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Current 9-3	21	1	-	-	-	-	-
Next gen 9-3	381	585	468	172	186	35	35
NG 9-3 Successor	-	-	-	-	-	-	400
Current 9-5	412	118	311	32	32	-	-
Next gen 9-5	-	-	-	200	600	137	-
9-4X	268	24	-	-	-	-	-
Next gen 9-4X	-	-	-	264	550	126	-
Cross-carline/Platform	259	503	208	179	360	135	335
Non product related	109	147	205	183	170	120	170
Total Required	1 430	1 378	1 192	1 030	1 898	653	940

Current Funding Arrangements and Peak Funding Requirement



Target Funding Arrangements and Peak Funding Requirement



- Short term bridge funding solution to address 2011 additional funding requirement
- Replacement of EIB loan facility from Q2/Q3 2011

Såvitt omhändertagna styrelseprotokoll med underliggande dokumentation ger vid handen synes styrelsearbete och ekonomisk avrapportering och uppföljning ha fungerat tillfredsställande till och med utgången av december 2010. Därefter ger protokollen uttryck för en påtaglig skillnad. Mötena synes ha blivit alltmer av informationskaraktär, särskilt efter produktionsstoppet den 6 april 2011. Första halvåret avhölls ca 50 styrelsemöten, varav 25 stycken bara under april. Fokus ligger successivt alltmer på en växande brist på likviditet och disparata finansieringslösningar medan frågor om anpassning och styrning av verksamheten avhandlas summariskt, om ens alls. Intervjuer med ledning och annan dokumentation ger också uttryck för att ekonomisk rapportering och direktiv nedåt till produktionsledning, inköps- och ekonomifunktioner successivt blev alltmer knapphändig.

I det följande redogörs översiktligt för några av dessa finansieringsförsök, så som de kunnat förstås utifrån återfunnen dokumentation och information från intervjuer.

3.1 Vladimir Antonov

Den ryske finansmannen Vladimir Antonov ("Antonov") kontrollerade fram till slutet av år 2011 den lettiska banken Snoras Bank. Antonov ägde även aktier i Spyker, genom bolaget Convers Group Holding (UK) Ltd, fram till Spykers förvärv av AutoCo från GM. GM ska dock ha ställt sig avvisande till Antonovs ägarandel i Spyker och hans aktier i det bolaget skall därför ha avyttrats före överlåtelsen.

Efter Spykers förvärv av aktierna i AutoCo uppkom dock återigen kontakter mellan Spyker och Antonov, denna gång rörande eventuell finansiering av AutoCo. Enligt uppgift från Victor Muller inleddes diskussionerna under 2010 men intensifierades under 2011.

I mars 2011 framställde Antonov en begäran till RGK, EIB och GM om att bli godkänd som aktieägare i Spyker ej överstigande 29,9 % av aktiekapitalet i syfte att tillhandahålla Spyker och AutoCo vissa kreditfaciliteter upp till 100 MEUR. Ett "Funding Commitment Letter" avseende denna kreditfacilitet utfärdades av Antonov för Convers Group Holding (UK) Ltd, dock villkorat av vissa godkännanden och andra förutsättningar. Då man inte fick gehör för dessa villkor och förutsättningar omarbetades denna framställan underhand till ett upplägg enligt vilket det var tänkt att ett bolag ägt av affärsmannen Lars Carlström, som för övrigt

uppträdde i media som talesperson för Vladimir Antonov, skulle förvärva Property för sammanlagt ca 100 MEUR. Köpeskillingen skulle betalas med kontant 30 MEUR och resterande belopp genom reverser. Köpet skulle finansieras av Convers Group Holding (UK) Ltd med 30 MEUR samt genom att AutoCo skulle hyra fastigheten under en sexårsperiod för en hyra motsvarande 10 % av köpeskillingen till den del den allteftersom betalades kontant. Som villkor för köpet ingick, såvitt kunnat förstås, att Snoras Bank skulle bli AutoCo-bolagens huvudbank och ta över alla likvidflöden och transaktioner.

RGK meddelade den 28 april 2011 att RGK inte fann anledning att neka Antonovs begäran att godkännas som aktieägare. Den litauiska bankinspektionen förklarade emellertid i april 2011 att Snoras Bank skulle förlora sin banklicens om medel lånades ut till ett bolag med likviditetsproblem. Såvitt framgår av protokoll från styrelsemöte i AutoCo den 29 april 2011 kunde även GM tänka sig att acceptera Antonovs begäran, dock med villkoret att Antonov förvärvade GM:s preferensaktier i AutoCo. EIB kom dock aldrig att godkänna Antonovs begäran. Istället meddelade EIB den 28 juli 2011, att EIB-krediten hade lämnats till AutoCo under förutsättning att Antonov inte skulle ges möjlighet att överta ägandet av AutoCo.

3.2 Trollhättan Property Investors AB

Efter det att en affär med Antonov visade sig omöjlig att genomföra anlätades Catella AB för att försöka finna köpare till Property. Förhandlingar inleddes med ett konsortium av intressenter lett av Hemfosa Fastigheter AB. Den 30 juni 2011 träffades ett aktieöverlåtelseavtal mellan ett nybildat bolag tillhörande konsortiet, sedermera benämnt Trollhättan Property Investors AB, 556855-9073, ("TPI") avseende försäljning av 50,1 procent av aktierna i Property för en köpeskillning om 255 MSEK. Av köpeskillingen erlades 205 MSEK kontant i samband med tillträdet och resterande köpeskillning genom att TPI ställde ut ett konvertibelt skuldebrev till AutoCo på 50 MSEK. Det konvertibla skuldebrevet byttes den 19 juli 2011 ut mot två likalydande konvertibla skuldebrev om vardera 25 MSEK. Det ena skuldebrevet överläts av AutoCo den 13 juli 2011 till Bockasjö Logistic AB för 25 MSEK. Det andra skuldebrevet överläts den 5 september 2011 till Hemfosa Fastighet AB för 25 MSEK. Av detta belopp skall ovannämnde Lars Carlström ha erhållit 375 TSEK såsom provision, varför AutoCo tillgodoräknades 24,625 MSEK. Betalningen för detta belopp erlades emellertid inte direkt till AutoCo utan till Powertrain, förmodligen till skydd mot då pågående utmätningsåtgärder riktade mot AutoCo. Från Powertrain utbetalades påföljande dag 2 MEUR till Spyker. Transaktionerna bolagen emellan bokfördes som lån. Enligt låneavtal med Spyker var syftet med lånet att möjliggöra vissa kritiska betalningar, nödvändiga för att vidmakthålla kontinuiteten hos låntagaren och för att betala AutoCo:s rekonstruktör. Enligt låneavtalet löpte lånet med 4 % ränta och skulle återbetalas den 31 december 2011. Vid konkursutbrottet den 19 december 2011 utestod lånet alltjämt obetalt.

I samband med att AutoCo överlät aktieposten i Property till TPI gjordes ändringar i det tidigare ingångna hyresavtalet mellan AutoCo och Property. Ändringarna avsåg bl.a. hyres-tidens längd som i det nya hyresavtalet sattes till femton år. Även hyresnivån justerades innebärandes att AutoCo initialt erhöll vissa hyresrabatter. Första året blev därmed hyresfritt, år 2-5 uppgick årshyran till 90 MSEK och därefter till 150 MSEK. Som hyresgäst skulle AutoCo även svara för alla kostnader relaterade till driften och underhållet av industrianläggningen.

Vidare träffade TPI och AutoCo dels ett aktieägaravtal, dels ett pantsättningsavtal. Pantsättningsavtalet medförde i korthet att AutoCo, som i aktieöverlåtelseavtalet i förhållande till TPI garanterade sitt rätta fullgörande av hyresavtalet som hade ingåtts med Property, pantsatte

dess resterande 49,9 procent av aktierna i Property till TPI.

Hysesgarantin jämte pantsättningsavtalet utgjorde således ett sätt för TPI att få säkerhet i AutoCo:s resterande aktier i Property trots att TPI inte hade någon egentlig fordran på AutoCo. Om bl.a. AutoCo försattes i konkurs skulle TPI kunna realisera panten och ta över ägandet av Property till ett i förväg bestämt pris.

Om TPI begärde pantrealisation kunde emellertid AutoCo, alternativt en konkursförvaltare i händelse av AutoCo:s konkurs, enligt en bestämmelse i aktieöverlåtelseavtalet begära att hela Property skulle säljas. Köpeskillingen från en sådan försäljning skulle sedan fördelas mellan de båda aktieägarna som garanterade att TPI fick tillbaka sin investering i Property och även erhöll avkastning på sin investering. Det saknas anledning att i detta sammanhang ge en fullständig bild av de komplexa avtalsvillkor som gällde mellan TPI och AutoCo.

3.3 Zhejiang Youngman Passenger Car Group och Pang Da Automobile Trade Group Co., Ltd

I januari - februari 2011 påbörjades diskussioner avseende etablering av tillverknings- och distributionskanaler för AutoCo i Kina. Förhandlingar fördes under perioden bl.a. med BJEV (bolag inom BAIC-koncernen) och China Automobile Trading Co., Ltd ("CATC") parallellt med diskussioner med Youngman. Den 23 februari 2011 tecknades ett "Letter of Intent" med Youngman, AutoCo och Spyker. Parternas samarbete och affärernas upplägg kom till stora delar att bli styrda av vilka godkännanden som måste inhämtas från kinesiska myndigheter och vilka krav på ägande, styrning etc. som de kinesiska myndigheterna ställde för etablering av utländskt bolag i Kina och för kinesiska bolags investeringar i utländska bolag.

I Kina måste investeringar i utlandet av vissa slag och inom vissa belopp genomgå ett formellt byråkratiskt och tidsutdraget förfarande för godkännanden hos lokala och nationella myndigheter, såsom National Reform and Development Commission ("NDRC"), Ministry of Commerce and the State Administration of Foreign Exchange ("SAFE") och vid mer betydande transaktioner överstigande 100 MUSD State Council. Enligt vad som inhämtats får man räkna med att en sådan tillståndsprocess i bästa fall tar mellan tre till sex månader. Tillstånd till utförelse av medel avseende mindre investeringar, upp till 10 MUSD i t.ex. utvecklingsprojekt, kan emellertid ske snabbare hos lokala myndigheter.

För Youngmans investering i AutoCo diskuterades olika upplägg och det överenskoms att Youngman skulle investera upp till 30 % av aktierna i Spyker, och på så sätt få ett indirekt delägarskap i AutoCo. Vidare överenskoms att Youngman och AutoCo skulle etablera olika samriskbolag för att skapa förutsättningar för produktion och distribution i Kina; ett tillverkningsbolag som skulle ägas till hälften vardera av parterna, ett distributionsbolag i Kina och ett utvecklings- och tillverkningsbolag i Sverige, från vilket export skulle ske till Kina. För Youngmans investering i Spyker liksom för etableringen av samriskbolagen i Kina krävdes godkännanden från den kinesiska staten. Eftersom det tog tid för Youngman att erhålla erforderliga tillstånd från de kinesiska myndigheterna drog förhandlingarna ut på tiden och parterna började diskutera andra upplägg och sätt att få in pengar till dess att investeringen i Spyker kunde genomföras och samriskbolagen kunde etableras. Bl.a. diskuterades upplåtelse av licenser till tekniken i Phoenixplattformen som underlag för finansieringen. Av korrespondens framgår dock att syftet med sådan licensiering därvid endast skulle utgöra säkerhet för finansieringen fram till dess att godkännandena erhållits och att den primära avsikten var att investeringen skulle ske i Spyker. Av tillståndsskäl föreslog Youngman dock att licensieringen från AutoCo skulle ske via Spyker som i sin tur skulle upplåta en licens till

Youngman.

Parallellt med förhandlingarna med Youngman fördes även andra förhandlingar, bl.a. med Great Wall och Hawtai. Den 2 maj 2011 tecknades ett "Memorandum of Understanding" ("MoU") med Hawtai. På grund härav uppstod en tvist mellan Youngman och AutoCo/Spyker eftersom Youngman ansåg att avtalet med Hawtai utgjorde ett brott mot Youngmans och AutoCo/Spykers "Letter of Intent" från februari 2011. Samarbetet med Hawtai föll dock den 11 maj 2011 genom att Hawtai sade upp avtalet då de insåg att de inte skulle få erforderliga myndighetstillstånd.

Den 17 maj 2011 kallade NDRC till ett möte mellan Youngman, Hawtai, Pang Da och BAIC. Vid mötet beslutade NDRC att Youngman skulle få fortsätta förhandlingarna och transaktionerna med AutoCo tillsammans med Pang Da som skulle agera som distributör av bilarna i Kina. Youngman, som är ett tillverkningsbolag, innehade nämligen inte tillstånd att bedriva distribution och därför krävdes en separat part eller ett separat bolag för detta ändamål.

I syfte att få in kapital till AutoCo träffade AutoCo och Pang Da ett "Vehicle Sales Agreement" daterat den 16 maj 2011 med "amendments" daterade den 17 maj 2011 och 30 maj 2011, där det överenskomms att Pang Da skulle förvärva fordon från AutoCo mot förskottsbetalning med 45 MEUR. Pang Da betalade därefter in 30 MEUR till AutoCo den 17 maj 2011 och resterande belopp, 15 MEUR, den 2 juni 2011. Såvitt framkommit har Pang Da inte erhållit några fordon, eller i vart fall inte mer än några enstaka fordon i utbyte mot den erlagda förskottsbetalningen. Som säkerhet för köpet skall Pang Da ha erhållit pant i aktierna i SAAB GB. Pang Da som vid denna tidpunkt på detta sätt tillfört visst kapital till AutoCo ska ha satt press på Youngman att också tillföra AutoCo motsvarande tillskott.

Sedan Pang Da kom in som distributör i den tilltänkta framtida bolagsstrukturen, efter det att Youngman, AutoCo och Spyker träffade "Letter of Intent" den 23 februari 2011, förhandlades och tecknades den 30 juni 2011 respektive den 2 juli 2011 ett "Share Holders Agreement" ("SHA") och ett "Share Subscription Agreement" ("SSA") mellan Spyker, Pang Da och Youngman avseende deras tilltänkta investeringar i Spyker. Enligt SSA åtog sig Youngman och Pang Da att tillskjuta medel till Spyker i utbyte mot aktier i Spyker. Tillskotten skulle erläggas i två omgångar ("First Completion" och "Second Completion") och genomförandet av transaktionerna var förknippade med ett mycket stort antal villkor för att de skulle anses genomförda. Spyker förband sig i SSA å sin sida att använda de aktieägartillskott som Youngman och Pang Da skulle tillskjuta till Spyker enbart för att finansiera AutoCo:s verksamhet eller köp av delar till AutoCo:s verksamhet för att återuppta produktion, distribution och försäljning av fordon. Spyker fick dock använda maximalt 60 MUSD (exkl. skatt) för köp av preferensaktierna från GM och Spyker skulle vidare avsätta 25 MEUR (jämfört med årlig ränta om maximalt 10 %) för återbetalning av konvertibelt lån från Gemini Investment Fund. Annan användning av aktieägartillskott för återbetalning av lån etc. krävde skriftligt godkännande av Pang Da och Youngman.

Såvitt framkommit tillsköt Pang Da och Youngman aldrig de avtalade aktieägartillskotten till Spyker och torde därför ej heller ha erhållit några aktier i Spyker. Såvitt vissa handlingar ger uttryck för skall Spyker i slutet av oktober 2011 ha sagt upp SSA på grund av att Pang Da och Youngman inte fullgjorde sina betalningsåtaganden.

På grund av Pang Da:s krav på att Youngman skulle bidra till AutoCos likviditetsbehov förhandlades det i maj och juni om en konstruktion härför genom etablering av ett svenskt samriskbolag, som senare kom att registreras som Swedish SAAB Automobile Development

AB ("Development") för utveckling och tillverkning av nya bilmodeller. Ett "Shareholders Agreement" avseende Development tecknades den 30 juni 2011 ("JVB-avtalet"). AutoCo och Youngman kom överens om att tillskjuta vardera 9,9 MUSD i aktieägartillskott till Development. Youngman ansökte om och erhöll godkännande från lokala myndigheter i Kina att föra ut upp till 10 MUSD. För utförelse av större belopp än 10 MUSD krävdes statligt godkännande. Youngmans tillskott till Development med 9,9 MUSD skulle sedan användas i Development till att förskottsbeta AutoCo för ingenjörsarbete åt Development. Sedermera ändrades detta så att betalningen istället skulle avse förskottsbetalning för köp av bilar enligt ett "Vehicle Sales Agreement". Betalningen av de utlovade 9,9 MUSD från Youngman dröjde dock och erlades först i september 2011, vilket enligt Youngman bl.a. berodde på svårigheter att få Development godkänt av de kinesiska myndigheterna. Enligt vad som redogörs för nedan har dessa medel sedermera inbetalats till Development och där använts av AutoCo till annat än det avtalade ändamålet. AutoCo:s tillskott till Development skulle främst bestå av teknologi och tekniskt kunnande. Såvitt framkommit har det dock inte upplåtits eller överlåtits några rättigheter eller andra tillgångar från AutoCo till Development.

I augusti 2011 utarbetades ett nytt finansieringsupplägg med en bryggfinansiering genom Deutsche Bank och Carnegie ASA baserat på en säkerhetskonstruktion enligt följande. Ett lån skulle tas upp från Deutsche Bank ("Långgivaren") genom ett nytt bolag som skulle sättas upp som ett "vehicle" för transaktionen. Bolaget som sattes upp gavs firman Swedish Automobile Coöperatief U.A. ("Coöperatief"). Youngman skulle som säkerhet för lånet ställa ut bankgarantier. Som ersättning för de utställda bankgarantierna skulle Youngman erhålla en teknologilicens till Phoenixplattformen (TLA) som skulle träda i kraft först om Youngman begärde det, vilket skulle fungera som en "back-up" för det fall Youngman inte kunde investera i Spyker enligt tecknat SSA och SHA. Teknologilicensen skulle därför i första ledet överföras till Coöperatief som i sin tur skulle överlåta teknologilicensen till Youngman. De medel som betalades in till Coöperatief skulle Coöperatief förbinda sig att överföra till AutoCo. Eftersom teknologilicensen endast var en "back-up-plan" och det egentliga syftet inte var att Youngman skulle hämta ut teknologin skulle den sättas i förvar. Långgivaren skulle få säkerhet för lånet dels genom pant i aktierna i Coöperatief, dels genom pant i teknologilicensen genom pantsättning av TLA. Lånet skulle initialt uppgå till ca 100 MEUR, men eftersom lånet skulle tecknas med Phoenixplattformen som säkerhet blev lånets storlek beroende av den värdering som gjordes av plattformen. Efter diskussioner och värderingar parterna emellan sattes värdet av Phoenixplattformen till 70 MEUR. Parterna kom därför överens om att lånet från Långgivaren skulle uppgå till motsvarande belopp.

Den 11 september 2011 tecknades TLA-avtalet mellan AutoCo och Coöperatief. Enligt avtalet skulle Coöperatief erlagga 70 MEUR (som skulle lånas av Långgivaren) till AutoCo medan AutoCo till Coöperatief skulle upplåta en icke-exklusiv, världsomfattande, upplåtbar och vederlagsfri licens till hela Phoenixplattformen enligt dess utvecklingsnivå per den 31 augusti 2011 "the Technology".

Den 11 september 2011, dvs. samma dag som TLA ingicks mellan AutoCo och Coöperatief, överfördes TLA från Coöperatief till Youngman genom ett "Technology License Transfer Agreement" ("TLTA"). Enligt avtalet skulle Youngman förvärva TLA till en köpeskilling uppgående till 70 MEUR. Därigenom skulle samtliga rättigheter som upplåtits till Coöperatief från AutoCo enligt TLA övergå till Youngman.

Ett "Side Letter Agreement I", tecknat den 12 september 2011 mellan Spyker, AutoCo, Coöperatief, Youngman-bolag och Pang Da, utgör en "länk" mellan å ena sidan bryggfinansie-

ringen och å andra sidan den investering som skulle göras i Spyker. Den finansiering som skulle ske under bryggfinansieringen och sedermera genom Youngmans delbetalningar för delar av tekniken skulle anses utgöra lån som togs med teknologilicenserna som pant. Parternas avsikt var, enligt uppgift, att den finansiering som Youngman skulle bidra med genom bryggfinansieringen skulle kunna kvittas mot investeringen i aktier i Spyker. I "Side Letter Agreement I" från den 12 september 2011 anges därför att Youngmans betalning av "Purchase Price" för teknologilicensen till Phoenixplattformen skulle utgöra en del av "Youngman First Tranche Subscription" enligt SSA. Om emellertid panten för lånet/finansieringen realiserades genom att Youngman hämtade ut den teknologi som sattes i förvar skulle finansieringen istället betraktas som ett köp av teknologilicenserna.

Emellertid ställde Youngman aldrig ut några bankgarantier, eftersom Youngman inte erhöll erforderliga tillstånd, och något brygglån erhöles därför inte heller från Långgivaren. TLA och TLTA som undertecknades av parterna den 11 september 2011 blev därmed utan effekt och någon teknologi deponerades därför inte heller till följd av dessa avtal. TLTA:s giltighet hade villkorats av vissa förutsättningar – "conditions precedent" – och eftersom dessa "conditions precedent" inte möttes av parterna (bl.a. eftersom bryggfinansieringen inte kom på plats) kom parterna istället överens om att Youngman skulle förvärva teknologilicensen till Phoenixplattformen direkt från AutoCo och därmed erlägga betalningen direkt till AutoCo istället för via brygglånet från Långgivaren. Eftersom Youngman inte hade möjlighet, och inte heller tillstånd, att betala 70 MEUR på "ett bräde" delades teknologilicensen upp i olika delar som skulle levereras i olika omgångar. Se vidare härom nedan.

4. Något om turerna under företagsrekonstruktionen 2011

Såsom ovan nämnts ansökte AutoCo återigen om företagsrekonstruktion den 7 september 2011. Ansökan beviljades efter överklagande den 21 september 2011. Motsvarande ansökningar gavs in och beviljades för dotterbolagen Powertrain och Tools.

Enligt rekonstruktionsansökan uppgick antalet anställda i AutoCo till 3.609 personer per den 31 juli 2011, varav 3.441 personer i Sverige. Personalstyrkan hade således minskat med 499 personer sedan den 31 december 2008.

I rekonstruktionsansökan framhölls att en mängd framgångsrika åtgärder hade vidtagits sedan avslutandet av den föregående rekonstruktionen. Som exempel nämndes att ett självständigt och innovativt företag hade skapats med fokus på "grön teknologi" och med ett ökat beslutsfattande från Sverige, att strategiska samarbeten etablerats med BMW och American Axle, att ett självständigt distributionsnät etablerats, att den nya bilmodellen AutoCo 9-5 etablerats på marknaden samt att bilmodellerna 9-4X och 9-5 Sports Combi utvecklats och var färdiga att introduceras på marknaden. Trots den positiva utvecklingen hade dock AutoCo återigen hamnat i betalningssvårigheter.

I rekonstruktionsansökan anfördes att de ekonomiska svårigheterna framförallt var hänförliga till att separationen från GM visat sig vara mer komplex än vad som från början kunnat förutses. I synnerhet avskiljandet från GM:s distributionsnät och etablerandet av ett nytt, självständigt, innebar större utmaningar och tidsåtgång än förväntat. Vidare hade förseningar uppstått i planerad försäljning med minskade intäkter som följd, vilket i sin tur kommit att belasta AutoCo:s rörelsekapital och likviditet mer än vad som förutsetts i AutoCo:s affärsplan.

Vid tidpunkten för rekonstruktionsansökans ingivande låg produktionen alltså nere. I

rekonstruktionsansökan angavs att AutoCo, alltsedan det andra produktionsstoppet den 9 juni 2011, arbetat med att säkra såväl den nödvändiga finansieringen som avtal med leverantörer om betalnings- och leveransvillkor för att möjliggöra ett hållbart återupptagande av rekonstruktionen. AutoCo upplyste vidare om de pågående förhandlingarna med Youngman och Pang Da och att nämnda parter förbundit sig att teckna aktier i Spyker samt om de finansieringsupplägg för vilka redogörs ovan. Det upplystes vidare om att finansieringen ännu inte kunnat säkerställas på grund av att Youngman och Pang Da var beroende av tillstånd från kinesiska myndigheter för att kunna föra ut kapital från Kina.

AutoCo anförde vidare att en företagsrekonstruktion skulle tillföra de bästa förutsättningarna för AutoCo att använda tid och resurser på ett optimalt sätt. Enligt AutoCo skulle en rekonstruktion ge AutoCo andrum att fokusera på förhandlingarna med de kinesiska intressenterna och erhålla erforderliga tillstånd från kinesiska myndigheter, allt i syfte att ordna upp AutoCos ekonomiska situation.

Vänersborgs tingsrätt avlog emellertid AutoCo-bolagens ansökningar i beslut den 8 september 2011. Som skäl för besluten anförde tingsrätten att ett stort antal åtgärder vidtagits efter den föregående rekonstruktionen i syfte att tillföra AutoCo nödvändigt kapital men att finansiella problemen trots det kvarstod. Enligt tingsrätten kunde därför den tidigare rekonstruktionen inte anses som framgångsrik. Tingsrätten anförde vidare att de av AutoCo planerade åtgärderna för att lösa den uppkomna likviditetskrisen framförallt utgjordes av de finansieringsavtal som förhandlats fram med Youngman och Pang Da under sommaren 2011, vilka var villkorade av godkännande av kinesiska myndigheter. Tingsrätten bedömde det som oklart om och när godkännanden skulle lämnas och ansåg det även ovisst om den planerade finansieringen skulle vara tillräcklig för att lösa AutoCo:s problem. Tingsrätten ansåg därför att det saknades skälig anledning att anta att syftet med rekonstruktionen skulle kunna uppnås, varför det saknades förutsättningar att bevilja rekonstruktionsansökan. Motsvarande avslagsbeslut meddelades samma dag för Tools och Powertrain.

AutoCo samt Powertrain och Tools överklagade tingsrättens avslagsbeslut till Hovrätten för Västra Sverige. I överklagandeskriften angav AutoCo-bolagen - utöver vad som tidigare anförts - att Youngman hade förbundit till att tillföra AutoCo en bryggfinansiering om 70 MEUR inom två veckor.

Hovrätten beslutade den 21 september 2011, med ändring av tingsrättens beslut, att bevilja företagsrekonstruktion för AutoCo, Powertrain och Tools. Enligt Hovrättens avslutande bedömning fanns det anledning att ifrågasätta om det förelåg förutsättningar för en framgångsrik rekonstruktion av bolagen. Mot bakgrund av uttalanden i lagförarbeten fann emellertid Hovrätten att prövningen av en ansökan om företagsrekonstruktion ska vara förhållandevis summarisk och att prövningen ska inriktas på om det finns objektiva förutsättningar för att en företagsrekonstruktion kan lyckas. Hovrätten gjorde bedömningen att en mer grundlig utredning kunde visa att förutsättningar för en framgångsrik rekonstruktion fanns. Enligt Hovrätten förelåg då inte skälig anledning att anta att syftet med företagsrekonstruktionen inte kunde uppnås. På grund av detta och då övriga förutsättningar för rekonstruktion var uppfyllda fann Hovrätten att företagsrekonstruktion för bolagen skulle inledas. Hovrättspresidenten Gunnel Wennberg var emellertid skiljaktig ifråga om utgången och ville fastställa tingsrättens avslagsbeslut samt anförde följande.

"Jag instämmer i de övriga ledamöternas bedömning att det finns anledning att ifrågasätta om det föreligger förutsättningar för en framgångsrik rekonstruktion av bolagen. Frågan gäller enligt min mening vilka krav som bör

ställas på bolagen för att rekonstruktion ska beviljas.

Den aktuella lagtexten är något svårtillgänglig. Där sägs att företagsrekonstruktion inte får meddelas om det saknas skälig anledning anta att syftet med rekonstruktionen kan uppnås. Detta krav uttrycks ofta i litteraturen så att det ska finnas skälig anledning att anta att syftet med rekonstruktionen kan uppnås för att sådan ska beviljas. I förarbetena till lagstiftningen talas om "ett rätt lågt beviskrav" och att en tämligen summarisk prövning av domstolen i fråga om ansökan om rekonstruktion. Där nämns också att möjligheten av att en rekonstruktion leder till att verksamheten kan rekonstrueras inte ska framstå som utesluten. Men samtidigt framhålls att en given utgångspunkt måste vara att söka undvika att företagsrekonstruktion beslutas utan att det verkligen finns fog för det. Gäldenärens plan för en rekonstruktion får i vart fall inte sakna realism, uttalar det. Det ska vidare bedömas om gäldenären verkligen har avsikt och förmåga att fullfölja en rekonstruktion, och det bör undvikas att gäldenärer som endast avser att utverka betalningsanstånd kommer i fråga för rekonstruktion.

Jag bedömer att de ekonomiska och andra förutsättningar som bolagen har beskrivit i ansökan om företagsrekonstruktion och i överklagandet inte når upp till de krav som bör ställas för att rekonstruktion ska beviljas. Jag beaktar då även den trängda finansiella situation som bolagen sedan en längre tid befinner sig i. Det förhållandet att den tidigare rekonstruktionen inte blivit framgångsrik är enligt min mening inte heller oväsentlig för att bedöma bolagens förmåga att fullfölja en rekonstruktion."

Som ovan sagts visade det sig att Youngman inte hade möjlighet, och inte heller tillstånd, att betala 70 MEUR på "ett bräde" varför teknologilicensen delades upp i olika delar som skulle levereras i olika omgångar. Den 11 oktober 2011 tecknades ett "Side Letter Agreement" i vilket AutoCo, Coöperatief och Youngman kom överens om dels att sänka köpeskillingen från 70 MEUR till 11 MUSD, vilken skulle betalas den 14 oktober 2011, dels ändra definitionen av den teknik som skulle omfattas av licensen till en del av Phoenixplattformen, vilken i avtalet benämns "Guarantee Technology", dels att upplåtelsen av licensen skulle ske direkt mellan AutoCo och Youngman i stället för med Coöperatief som mellanhand. Betalningen av köpeskillingen om 11 miljoner USD skulle emellertid alltjämt erläggas till Coöperatief. Motivet härför angavs vara att parterna ville försöka hålla den pågående företagsrekonstruktionen i gång trots att vissa förutsättningar ännu inte uppfyllts vid avtalets tecknande samt att innehållet i "Guarantee Technology" ännu inte fullt ut definierats mellan parterna. Det verkliga skälet till att betalningen gick via Coöperatief var emellertid att TLTA registrerats av de kinesiska myndigheterna och att Coöperatief därför var den betalningsmottagare som var godkänd av den kinesiska staten. Enligt betalningsplanen i "Side Letter Agreement" skulle 5 MUSD betalas den 12 oktober 2011, 1 MUSD den 13 oktober 2011 och resterande 5 MUSD den 14 oktober 2011.

Ett nytt "Side Letter Agreement" till TLA och TLTA, som tecknades den 12 oktober 2011, innehåller samma villkor som "Side Letter Agreement" från den 11 oktober 2011, dock med den skillnaden att "New Purchase Price" sattes till 10 MUSD istället för 11 MUSD. Avtalet är undertecknat av Victor Muller för både Coöperatief och AutoCo. Möjligen beror ändringen av "New Purchase Price" på anpassning till någon form av kinesisk stämpelskatt på transaktionen.

Tekniken som omfattades av licensen enligt "Side Letter Agreement", dvs. "Guarantee Technology" skulle läggas på en hårddisk och deponeras hos en betrodd tredje man senast den 14 oktober 2011.

Den 21 oktober 2011 ingav rekonstruktören en begäran till tingsrätten om att rekonstruktionen av SAAB Automobile-bolagen skulle upphöra. Som skäl för sin begäran anförde rekonstruktören att det varit en förutsättning för att lyckas med rekonstruktionerna att rekonstruktionerna varit finansierade. Rekonstruktionerna skulle ge andrum för att avvakta finansiering och skapa ordning mellan fordringsägarna i avvaktan på att planerade investeringar från Youngman och Pang Da godkändes av NDRC. Den utlovade bryggfinansieringen

från Youngman om 70 MEUR hade dock uteblivit och istället hade endast mindre tillkott erhållits, vilka enligt rekonstruktören var helt otillräckliga för att genomföra rekonstruktionen. Rekonstruktören upplyste vidare om att det efter rekonstruktionens inledande framkommit att Youngman och Pang Da inte längre var intresserade av att teckna aktier i Spyker. Istället önskade Youngman och Pang Da göra direktinvesteringar i AutoCo och därmed ta över hela ägandet av SAAB Automobile-bolagen. Mot bakgrund av nämnda omständigheter såg rekonstruktören ingen möjlighet att fortsätta rekonstruktionen om inte erforderlig finansiering erhöles.

Betalning motsvarande 10 MUSD inflöt från Coöperatief till AutoCo under tiden den 12 – 17 oktober 2011.

Den 27 oktober 2011 undertecknade Pang Da, Youngman och Spyker ett MoU i vilket Pang Da och Youngman bekräftade att de avsåg förvärva Spykers samtliga aktier i AutoCo och i SAAB GB för 100 MEUR. Ett aktieöverlåtelseavtal skulle tecknas senast den 15 november 2011, vid vilken tidpunkt MoU:t förföll om parterna inte hade kommit överens om annat.

Den 28 oktober 2011 återkallade rekonstruktören sin tidigare begäran om upphörande av rekonstruktionen. Skälet till återkallelsen angavs vara att AutoCo nu hade träffat en överenskommelse med Youngman och Pang Da om ett direktäggande av samtliga aktier i AutoCo. Överenskommelsen uppgavs vidare innebära att Pang Da och Youngman skulle tillskjuta erforderlig finansiering av rekonstruktionen samt finansiering av AutoCo:s affärsplan. Upplägget presenterades översiktligt i en preliminär rekonstruktionsplan, som föredrogs på borgenärssammanträde inför tingsrätten den 31 oktober 2011. Enligt överenskommelsen skulle AutoCo och dess dotterbolag samt SAAB GB, i planen tillsammans benämnda "SAAB Auto Group", komma att ägas och kontrolleras helt av de kinesiska parterna, vilket skulle ge AutoCo nya och finansiellt starka ägare med ett strategiskt och långsiktigt intresse. Youngman skulle äga 60 procent av aktierna i AutoCo Auto Group och Pang Da 40 procent. Vidare uppgavs en överenskommelse ha nåtts mellan Spyker och Pang Da samt Youngman som innebar dels en omedelbar bryggfinansiering om 50 MEUR som skulle tillföras AutoCo, dels långfristig finansiering om 610 MEUR för 2012 och framåt, dels ock ytterligare nyttjande av EIB-krediterna med 63 MEUR. Sammantaget bedömdes i rekonstruktionsplanen AutoCos framtidsutsikter och möjligheterna till rekonstruktionens förverkligande som goda. För att den planerade ägarförändringen skulle kunna förverkligas krävdes dock godkännanden från såväl GM som EIB och RGK. I den till rekonstruktionsplanen fogade tidsplanen förväntades godkännande från GM att erhållas mellan den 1-15 november 2011 och godkännanden från RGK och EIB mellan den 1 – 30 november 2011.

Rekonstruktionsplanen behandlades vid borgenärssammanträde inför Vänersborgs tingsrätt den 31 oktober 2011. Vid sammanträdet ställde sig flertalet av de närvarande borgenärerna positiva till fortsatt rekonstruktion och ingen begärde att den skulle upphöra. Ett antal branschorganisationer och vissa borgenärer begärde dock att tingsrätten skulle utse en borgenärskommitté. Efter sammanträdet avslutade beslutade tingsrätten samma dag att rekonstruktionen skulle fortsätta. Därefter utsåg tingsrätten den 3 november 2011 en borgenärskommitté bestående av Ingela Johansson, Skatteverket, Marcus Granlund, Semcon Caran AB och Kristoffer Bernström, GMAC Financial Services AB ("GMAC"), samtliga borgenärer i konkursen, samt Anette Hellgren, Unionen, och Håkan Skött, IF Metall, såsom representanter för AutoCo:s anställda.

Den 1 november 2011 tecknades ett låneavtal mellan AutoCo och Mega Earn International

Ltd, som enligt uppgift är ett dotterbolag till Pang Da, om 5 MUSD. Lånelikviden inbetalades till AutoCo:s konto den 31 oktober 2011.

Den 7 november 2011 lät GM meddela att GM inte skulle komma att medverka till den lösning som presenterades vid borgenärssammanträdet den 31 oktober 2011.

Den 8 november 2011 tecknades ett låneavtal mellan AutoCo och Youngman om 5,451,662 EUR som inbetalades till AutoCos konto samma dag.

Den 14 november 2011 tecknades ytterligare ett låneavtal mellan AutoCo och Mega Earn International Ltd om 5 MUSD. Lånelikviden inbetalades till AutoCo:s konto i två rater; den 14 november 2011 med 4 MUSD och den 18 november 2011 med 1 MUSD.

Den 16 november 2011 ingicks ett nytt "Technology License Agreement" ("TLA2") mellan AutoCo i såsom licensgivare och Youngman såsom av licenstagare samt Coöperatief såsom betalningsmottagare/betalningsförmedlare, d.v.s. med samma upplägg som i "Side Letter Agreement". Licensavgiften som Youngman skulle erlägga till AutoCo uppgick till 10 MUSD, vilken skulle erläggas utöver den köpeskillning om 10 MUSD som erlagts enligt TLA1. Enligt TLA2 skulle 5 MUSD betalas den 18 november 2011 och resterande 5 MUSD den 2 december 2011.

Den 7 december 2011, d.v.s. drygt en månad efter borgenärssammanträdet, inkom rekonstruktören återigen till Vänersborgs tingsrätt med en begäran om att företagsrekonstruktionerna skulle upphöra. Som skäl för den förnyade begäran anförde rekonstruktören att den utlovade bryggfinansieringen alltjämt inte erhållits i den omfattning som utlovats, trots utfästelser härom från Youngman och Pang Da vid borgenärssammanträdet den 31 oktober 2011. Därutöver hade GM meddelat att GM inte hade för avsikt att medverka till den i rekonstruktionsplanen föreslagna lösningen med ett kinesiskt direktägande av AutoCo. Rekonstruktören anförde slutligen att det ännu var ovisst när godkännande från NDRC kunde påräknas samt att AutoCo saknade möjlighet att på egen hand finansiera rekonstruktionen.

Borgenärskommittén hade enhälligt ställt sig bakom rekonstruktörens begäran om upphörande. I protokoll från borgenärskommittén dagtecknat den 5 december 2011 antecknades att "Borgenärskommittén är införstådd med att rekonstruktören fattar beslut om att rekonstruktionen skall avbrytas men att detta skall fastställas på nästa möte innan begäran skickas in. Samråd behöver dessförinnan ske med bolaget". Nästa möte bestämdes till den 6 december 2011.

Den 9 december 2011 inkom rekonstruktören med en anmälan om att AutoCo hade ådragit sig nya förpliktelser under rekonstruktionen utan rekonstruktörens samtycke och därmed i strid med lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion. Enligt rekonstruktören hade AutoCo ådragit sig en skuld om 33 MSEK utan hans vetskap, vilken under rådande likvidationssituation inte kunde betalas.

SAAB Automobile-bolagen bereddes tillfälle att yttra sig över rekonstruktörens begäran om upphörande och motsatte sig i yttrande av den 13 december 2011 att så skulle ske och begärde att frågan skulle prövas vid ett sammanträde inför tingsrätten. Samma dag begärde SAAB Automobile-bolagen i ett separat yttrande att rekonstruktionen skulle förlängas med tre månader.

Den 14 december 2011, inkom rekonstruktören med en begäran om att entledigas från sitt uppdrag som rekonstruktör. Rekonstruktören anförde att han efter den 7 december 2011

informerats om att SAAB Automobile-bolagen kommit överens med Youngman om en ny finansieringsstruktur, vilken han inte hunnit bedöma i dess helhet. Mot bakgrund av sina tidigare ställningstaganden ansåg rekonstruktören dock att en ny rekonstruktör skulle förordnas för att med fräscha ögon kunna bedöma den nya strukturen och möjligheterna att rekonstruera SAAB Automobile-bolagen.

Det upplägg som här var aktuellt gick enligt ett Frame Work Agreement ("FWA") huvudsakligen ut på att Youngman skulle teckna sig för 19,9 % ägande i Spyker och Bank of China med 29,9 %. Sent den 18 december 2011 var avsikten att detta avtal skulle undertecknas samma dag. Omständigheterna ger uttryck för att GM informerades om huvuddragen i detta FWA men lät meddela att det inte skulle komma att godtas av GM. Transaktionsupplägget ändrades då på så sätt att Youngman inte skulle komma att ha något ägarinflytande överhuvud i vare sig AutoCo eller i Spyker utan skulle tillhandahålla AutoCo ett konvertibelt lån om 200 MEUR, som skulle kunna konverteras först sedan AutoCo slutat använda någon form av GM-teknik. Youngman skulle inte på något vis ha tillgång till GM-teknik. Istället skulle AutoCo och Youngman bilda ett joint venture på 50/50-basis för utveckling av framtida bilmodeller baserade på Phoenixplattformen. Youngman skulle åta sig att finansiera utvecklingen av detta, vilket skulle reducera AutoCo:s framtida utvecklingskostnader. Omständigheterna ger uttryck för att GM informerades också om detta upplägg.

Frågan om entledigande samt om utseende av ny rekonstruktör skulle prövas vid sammanträde inför Vänersborgs tingsrätt den 19 december 2011. Kl 03,27 lät GM i mail till Victor Muller meddela följande.

"We are in receipt of your email dated 18 December 2011. Rather than in a point by point rebuttal, GM stands by its public statements. GM cannot and will not support any of the various iterations of direct or indirect investment in AutoCo by Youngman through either equity or debt financing mechanisms. The approach you have taken with respect to proposing a continuing stream of equity and financing schemes with both Youngman and other potential international investors through the media and otherwise, despite GM's clear indication that we would not support any such approach is difficult to understand. We strongly encourage both AutoCo and any potential investors in AutoCo to proceed carefully as GM will take appropriate action to protect the interests of GM and its shareholders, including exercising our contractual rights."

Samma dag, före sammanträdet början, ingav AutoCo-bolagen egen ansökan till tingsrätten om att försättas i konkurs. Tingsrätten meddelade beslut samma dag.

I ett svarsmail från Victor Muller till GM kl. 09.58 skriver Victor Muller följande.

"Gentlemen,

Your email below, which makes it blatantly clear that GM would not support any transaction involving YM, has caused YM to decide to step back early this morning and not fund. As a result we had no other option than to file for bankruptcy which we did 30 minutes ago. We reserve our rights."

5. Bokföringen

AutoCo:s räkenskapsår motsvarar kalenderåret. AutoCo:s sista till Bolagsverket ingivna årsredovisning avser räkenskapsåret 2010, vilken är dagtecknad av styrelsen den 5 april 2011. Även revisionsberättelsen är dagtecknad den 5 april 2011. Årsredovisningen skall ha fastställts på årsstämman den 26 april 2011. Här bifogas kopia av densamma, [bilaga 2](#). Här bifogas även kopia av AutoCo:s senast framförda balans- och resultatrapporter, vilka är per den 30 november 2011, [bilaga 3](#).

Auktoriserade revisorerna Bertel Enlund, 501012-1894, och Heléne Siberg Wendin, 650727-

5508, båda verksamma vid Ernst & Young, har varit registrerade revisorer för AutoCo sedan den 16 juli 2010. Dessförinnan var auktoriserade revisorn Peter Gustafsson, 560112-5593, Deloitte, registrerad revisor för AutoCo sedan den 12 december 2002.

Beträffande AutoCo:s bokföringssystem samt redovisningens uppbyggnad, status och kvalitet hänvisas till Grant Thorntons granskningspromemoria, sid 12 - 15 (bilaga 1). I rapporten konstaterar revisorerna att bokföringssystemet varit svåröverskådligt och att vissa brister föreligger i AutoCo:s redovisningsrutiner. Manuella sidordnade system har tillämpats, vars koppling till redovisningen varit ofullständig, och således oklar. Brister har konstaterats i vissa verifikationsunderlag. Det har också noterats att AutoCo:s revisorer påpekat att det förekommit avstämningsdifferenser vid ett flertal rapporteringstillfällen under 2010 och 2011. Enligt Grant Thornton råder det vid dessa förhållanden osäkerhet om de fått ta del av hela redovisningen. De granskande revisorernas slutsats är dock att, i avsaknad av konstaterade väsentliga felaktigheter, rörelsens förlopp, ekonomiska resultat och ställning i huvudsak kunnat bedömas med ledning av bokföringen.

Konkursförvaltarna, som följt och löpande tagit del av Grant Thorntons utredning, delar deras bedömning. Skäl till anmärkning beträffande bokföringsskyldighetens fullgörande föreligger således inte. Däremot finner undertecknade skäl att beträffande årsredovisningen, revisionsberättelsen och fastställelsen av årsredovisningen påtala vad som närmare anges under avsnitt 9 nedan.

6. AutoCo:s resultatutveckling och ekonomiska ställning

Beträffande AutoCo:s resultatutveckling och ekonomiska ställning hänvisas till Grant Thorntons bilagda rapport (bilaga 1). Här redovisas denna utveckling i nyckeltal för räkenskapsåren 2007 – 2010.

Bokslutsperiod	2007-12	2008-12	2009-12	2010-12
Nettoomsättning (tkr)	21 722 000	15 641 000	6 080 000	6 301 000
Nettoomsättning per anställd (tkr)	5 337	4 044	1 624	1 640
Förändrad nettoomsättning (%)	-10,26	-27,99	-61,12	3,63
Antal anställda (st.)	4070	3867	3743	3840
Avkastning eget kapital (%)	-179,55	-126,75	869,12	-159,76
Avkastning totalt kapital (%)	-13,37	-41,74	45,9	-31,37
Kassalikviditet (%)	24,25	15,85	53,64	32,57
Soliditet (%)	-9,63	-35,81	5,18	20
Nettomarginal (%)	-9,98	-29,01	63,89	-51,03
Vinstmarginal (%)	-9,98	-29,01	63,89	-51,03
Resultat efter avskrivningar (tkr)	-2 194 000	-4 148 000	3 670 000	-3 126 000
Resultat efter finansnetto (tkr)	-2 169 000	-4 539 000	3 885 000	-3 216 000
Kapitalomsättningshastighet (ggr/år)	1,59	1,38	0,65	0,6

Källa: Infotorg

7. Översikt över tillgångar och skulder

Redogörelse för AutoCo:s tillgångar och skulder enligt i konkursen avgiven konkursbouppteckning lämnas här i följande koncentrerade sammandrag. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till konkursbouppteckningen med bilagor.

	"Bokfört"	Bouppteckningen
Kassa/Bank		458.606.711
Fordringar		22.158.363
Övrig Fi egendom		<u>2.314.083.963</u>
Summa tillgångar	<u>8.617.324.875</u>	<u>2.794.849.037</u>
Förmånsberättigade skulder		4.182.716.388
Icke förmånsberättigade skulder		<u>7.234.115.460</u>
Summa skulder	- <u>11.384.051.004</u>	- <u>11.416.831.848</u>
Brist i boet	- <u>2.766.726.129</u>	- <u>8.621.982.811</u>
Fordringar GM		167.087.556
Skulder GM		- <u>821.982.789</u>
Summa skulder GM		- <u>654.895.233</u>
Skuld anställda med förmånsrätt enl. 12 § FRL		<u>353.000.000</u>
Skuld avs. lönegaranti - Konkursen		530.720.000
- Rekonstruktion (II)		<u>268.248.043</u>
Summa skuld staten enl. 18 § FRL		<u>798.968.043</u>
Skuld anställda utan förmånsrätt		<u>120.000.000</u>
Summa skulder hänförliga till anställda		<u>1.271.968.045</u>

8. Orsakerna till och tidpunkten för obeståndet

Enligt bestämmelserna i 7 kap 15 § KL ska förvaltarberättelsen innehålla en beskrivning av orsakerna till och tidpunkten obeståndet, såvitt det kunnat utrönas. Enligt 1 kap 2 § andra stycket samma lag avses med obestånd (insolvens) att gäldenären inte rätteligen kan betala sina skulder, d.v.s. allteftersom de förfaller till betalning, och att denna oförmåga inte är endast tillfällig. Häri ligger att en gäldenär kan vara likvid på kort sikt men ändå vara insolvent på längre sikt. Detta förutsätter därför en allmän bedömning av gäldenärens förmögenhetsställning och förutsättningar att genom att realisera tillgångar då det behövs, kunna anskaffa medel nog för att infria sina skulder i rätt tid. Hänsyn skall också tas till gäldenärens intjäningsförmåga och möjligheter att få kredit.

I ovanstående avseenden hänvisas till Grant Thorntons utredningsrapport, sid 28-42, men också till redogörelsen i densamma på sid 16-27, (bilaga 1). Därtill kan sammanfattningsvis tilläggas följande.

När Spyker förvärvade AutoCo med dotterbolag den 23 februari 2010 hade verksamheten redovisat förlust under en lång följd av år. AutoCo hade visserligen två nya modeller, 9-5 och 9-4X. 9-5 modellen var till dels baserad på GM-teknik. Därtill skulle verksamheten bäras upp

av en uppgraderad redan 8 år gammal modell 9-3. AutoCo stod därtill inför mycket omfattande kvarvarande kostnader för att kunna färdigställa och lansera nästa generation SAAB-modeller, tänkta att byggas på den ännu ej heller färdigutvecklade Phoenixplattformen.

Härjämte avsattes, såvitt kunnat förstås, endast begränsade resurser för försäljningsstöd och marknadsföring av nya 9-5 och 9-4X. I en allt hårdare konkurrens är marknadsföring och försäljningsåtgärder en viktig faktor för försäljningen men normalt också en betydande kostnadspost i budgeten.

I anslutning till Spykers köp av AutoCo tecknades låneavtal med EIB. Lånelikviden var emellertid destinerad för miljö- och säkerhetsinriktade utvecklingsprojekt och förutsatte att AutoCo stod för hälften av kostnaderna. Soliditetskrav i lånevillkoren begränsade AutoCo:s möjligheter att tillföra AutoCo rörelsekapital genom externa lån. Motsvarande krav begränsade också AutoCos möjligheter att låna koncerninternt från Parts. Till säkerhet för statens garantier för lånet hade AutoCo till RGK pantförskrivit aktierna i bl.a. dotterbolagen Tools och Parts. Värdet av dessa tillgångar var såtillvida intecknade.

Emedan moderbolaget Spyker delfinansierade köpet av AutoCo genom lån från systerbolaget SAAB GB (se härom under punkt 10.1 nedan) kan det förmodas att dess finansiella ställning var sådan att något tillskott av rörelsekapital inte heller kunde påräknas från det bolaget i sig.

I samband med Spykers köp av AutoCo återbetalades lån till GM med ca 114 MUSD. Detta bidrog till att AutoCo kom att dras med en kassalikviditet understigande 100 % under hela 2010.

Frigörandet från GM visade sig också bli mer kostsamt och tidsutdraget än vad som möjligen var förväntat. Vissa interna funktioner som tidigare legat under GM fick etableras och besättas. En egen försäljningsorganisation fick byggas upp och egna leverantörskontakter etableras. Svårigheter förelåg också att återskapa förtroendet för varumärket på marknaden. Sammantaget resulterade detta i att det under 2010 producerades 32.048 bilar och såldes endast 28.284 bilar mot ett mål om 64.000 bilar med åtföljande återverkan på AutoCos resultat och likviditet. Den optimistiska försäljningsprognosen kom också att medföra alltför stora materialinköp, framför allt under hösten 2010, med ytterligare återverkan på en redan då ansträngd likviditet. Under perioden mars 2010 – 31 december 2010 pendlar månadsresultaten mellan -140 MSEK och -473 MSEK. Bortsett från en aktivering av vissa utvecklingskostnader i årsredovisningen för 2010 med 717 MSEK uppgick årsresultatet för det året till - 3.726 MSEK. Kassalikviditeten, beräknat utifrån årsredovisningen för 2010, uppgick till 32,6 %, vilket indikerar att AutoCo inte skulle komma att ha egen förmåga att betala sina kortfristiga skulder, såsom leverantörer, utan tillskott av likvida medel. Om inte lagertillgångar kunde omsättas i erforderlig omfattning var AutoCo hänvisat till att sälja långfristiga tillgångar eller att ta upp lån. Som ovan sagts var AutoCo:s lånemöjligheter begränsade på grund av solvenskrav i avtalen med EIB och RGK samt pantförskrivningarna av aktierna i Tools och Parts till RGK.

AutoCo var således i en i alla avseenden mycket prekär situation redan då Spyker förvärvade AutoCo, vilken successivt accentuerades under år 2010. Omständigheterna var sammantaget sådana att det ålegat AutoCo:s styrelse och ledning att fortlöpande särskilt noggrant följa, pröva och överväga AutoCo:s likviditetssituation och betalningsförmåga, på såväl kort som längre sikt, i förening med att fortlöpande bedöma om förutsättningar överhuvud fanns för fortsatt drift.

Inför verksamhetsåret 2011 reviderades AutoCo:s affärsplan. Försäljningsmålet sattes till 80.000 nyproducerade bilar, d.v.s. en väsentlig uppgradering i förhållande till 2010 års redan överoptimistiska prognos. Enligt det underlag konkursförvaltningen tagit del av låg break even kring en försäljningsvolym av ca 120.000 sålda bilar med aktuellt modellprogram. Enligt affärsplanen räknade emellertid AutoCo med att nå lönsamhet på helårsbasis redan under 2012 med ett positivt resultat fr.o.m. fjärde kvartalet 2011. Detta baserades på en försäljningsvolym om 99.727 bilar under 2012, d.v.s. en försäljningsökning med mer än 350 % i förhållande till försäljningsvolymen under 2010, vilket kan förefalla väl optimistiskt mot bakgrund av dels uppnådda resultat, dels de utmaningar bolaget stod inför. Affärsplanens mål och förutsättningar kom också successivt att förskjutas.

En rad omstruktureringar och kostnadsbesparande åtgärder vidtogs visserligen under 2010, men förlusttrenden fortsatte under inledningen av 2011. Under det första kvartalet uppgick månadsresultaten till mellan -350 MSEK och -500 MSEK. Kassalikviditeten sjönk under samma period till 24 % och AutoCo:s likvida medel i form av kassa/bank sjönk från 666 MSEK till 86 MSEK. Av styrelseprotokoll från denna tid framgår att AutoCo:s omedelbara behov av rörelsekapital då beräknades till 400 – 500 MSEK. Redan i januari och i början på februari 2011 indikerade försäljningssiffror att AutoCo inte skulle komma att uppnå försäljningsmålen för första kvartalet 2011. Dessutom fanns indikationer på att AutoCo:s marginaler var under stark press på de viktiga brittiska och nordamerikanska marknaderna, till dels på grund av en starkt svensk krona. AutoCo saknade möjligheter till valutasäkring på grund av sin låga kreditvärdighet.

Den 21 januari 2011 beslutade Kronofogdemyndigheten om verkställighet av Länsstyrelsens återkrav på utbetalade lönegarantimedel under den första företagsrekonstruktionen av AutoCo med 110,7 MSEK. Beslutet överklagades av AutoCo till tingsrätten, som meddelade inhibition, men innan dess hade redan under hösten 2010 avräkning företagits mot AutoCo tillkommande överskjutande skatt på dess skattekonto med sammanlagt 4,5 MSEK.

Den 17 februari 2011 hade AutoCo förfallna leverantörsskulder, exklusive förfallna skulder till GM, om 71 MSEK. Förfallna skulder till GM uppgick då till ca 220 MSEK.

Den 28 februari och de påföljande dagarna i mars 2011 tillskrevs AutoCo från ett antal GM-bolag om att AutoCo var i "default" i dess skyldigheter enligt med GM ingångna avtal och krävde betalt för utestående förfallna fordringar med sammanlagt ca 220 MSEK. I meddelandet angavs att GM stoppade alla vidare leveranser och ingenjörsarbeten, för såvitt inte betalning erlades i förskott och AutoCo ställde säkerhet för dess vidare förpliktelser enligt avtalen. I anslutning därtill flöt inte heller en med GM diskuterad ersättning in för att AutoCo skulle ta över ansvaret för lämnade nybilsgarantier under GM-tiden. Ingenjörsarbeten stoppades och leveranser av 9-4x fördröjdes.

Enligt protokoll från styrelsemöte den 14 mars 2011 var AutoCo:s likviditetssituation kritisk och en PM angavs skickad till "Spyker Supervisory Board" om att AutoCo behövde 400 – 500 MSEK. Under perioden den 21 mars – 5 april 2010 ökade de obetalda förfallna leverantörsskulder i AutoCo, exklusive skulder till GM men inklusive koncerninterna skulder, från 300 MSEK till 475 MSEK.

Den 25 mars 2011 offentliggjordes att Jan-Åke Jonsson skulle avgå som verkställande direktör i samband med påföljande ordinarie bolagsstämma i AutoCo.

På styrelsemöte den 30 mars 2011 konstaterades att AutoCo hade omfattande förfallna leve-

rantörsskulder. Diskussioner fördes med RGK om möjlighet att kunna tidigarelägga kommande EIB-utbetalningar. På styrelsemötet upplystes vidare om att det hade uppkommit ett produktionsbortfall under den innevarande veckan om 90-100 bilar. Produktionsbortfallet var framförallt hänförligt till att leveranser av visst för produktionen nödvändigt material uteblev. Bl.a. DB Schenker AB, som hade stora utestående förfallna fordringar på AutoCo, innehöll gods som var på väg och hävdade panträtt i detta såsom speditör. I protokollet från styrelsemötet den 30 mars 2011 anges att ytterligare produktionsbortfall med anledning av det inträffade samt omfattningen av ett sådant bedömdes som svårt att förutse. Jan-Åke Jonsson, som vid tidpunkt alltjämt kvarstod som verkställande direktör, bedömde den uppkomna situationen som allvarlig och att en lösning erfordrades omgående.

Den 5 april 2011 hölls ytterligare ett styrelsemöte i AutoCo. Vid mötet konstaterades att det tidigare produktionsbortfallet hade eskalerat och ökat till 400 bilar.

En ansökan med erforderligt underlag om utfående av ytterligare en lånetranch om 29,1 MEUR upprättades och gavs in till RGK och EIB. Det bedömdes som kritiskt att denna skulle kunna verkställas före den 15 april 2011. Godkännande från RGK och EIB erfordrades dock. RGK hade emellertid redan i februari indikerat för AutoCo att de bedömde att det fanns en betydande risk för att RGK:s säkerheter inte skulle komma att räcka till för att utfärda garantier för de sista lånetrancherna och att tilläggs säkerheter skulle komma att erfordras. AutoCo hade betonat att man bedömde sig ej ha några ytterligare säkerheter att ställa. Det förhållandet att AutoCo inte betalade sina leverantörer medförde att AutoCo också var i "default" i förhållande till EIB och RGK, som i ett brev till AutoCo den 6 april 2011 skriver bl.a. följande.

"We refer to the meeting at our office on 21 March between AutoCo, your owner representative and us and the presentation made by you and our communication thereafter. We have understood from this presentation and our communication inter alia that you are unable to meet your payment obligations and that payments are overdue, that you intend to suspend certain payments, and that you are negotiating with certain of your creditors. We note that these circumstances amount to an Event of Default under Sub-clauses 12.6 (b), (c) and (d) of the Agreement."

RGK tillstyrkte ändå den av AutoCo ansökta utbetalningen. Enligt uppgift grundades inte beslutet på några bedömningar av AutoCo:s förutsättningar för fortsatt verksamhet utan på det förhållandet att RGK ansåg sig ha fullgoda säkerheter för den ytterligare lånetranchen. Den 14 april 2011 meddelade emellertid EIB att den sökta utbetalningen om 29,1 MEUR inte skulle komma att utbetalas. I mellantiden, närmare bestämt den 6 april, hade AutoCo stoppat produktionen.

Av Grant Thorntons utredning framgår att fr.o.m. januari 2011 ökar AutoCo:s leverantörsskulder kraftigt. Under februari nedgår både lagervärde och kundfordringar samtidigt som leverantörsskulder fortsätter att öka. Enligt en presentation som framtagits inom AutoCo den 19 maj 2011 hade de förfallna leverantörsskulder, exklusive skulder till GM, därvid ökat till 1.380 MSEK.

AutoCo hade visserligen en finansieringslösning via det amerikanska bolaget GMAC som innebär att AutoCo vid försäljning av bilar fick betalt omgående. Däremot hade AutoCo mot sina leverantörer en genomsnittlig kredittid om 47 dagar. Effekterna av produktionsstoppet blev således att intäkterna upphörde med en i det närmaste omedelbar verkan medan leverantörsfakturorna fortsatte att strömma in, vilket påverkade likviditeten negativt.

Som översiktligt redogjorts för under avsnitt 3 och 4 här ovan pågick under hela 2011, från

januari och ända in i det sista intill dess att AutoCo fann för gott att begära sig självt i konkurs, omfattande arbete med att försöka finna intressenter och sy ihop kombinationer av intressenter och finansieringslösningar för att tillföra AutoCo nödvändig likviditet. Såvitt har kunnat förstås var inga sådana alternativ var för sig tillräckliga för att på kort och lång sikt trygga verksamheten utan var i flertalet fall beroende av att kombinationer av uppgörelser föll på plats, tidsmässigt och åtagandemässigt, och att erforderliga godkännanden av svenska och utländska myndigheter erhöles. Därtill utgjorde GM:s inflytande över möjligheterna till ägarförändring i AutoCo en starkt begränsande faktor, som också till sist bidrog till att AutoCo kom att begära sig självt i konkurs.

Ovanstående förhållanden i förening med den analys för vilken redogörs i Grant Thorntons bilagda rapport, talar enligt undertecknades mening starkt för att förhållandena sammantagna redan i inledningen av 2011 var sådana att AutoCo inte skulle komma att ha förmåga att betala sina skulder allteftersom de förföll till betalning. Denna betalningsoförmåga är dokumenterad i mailkorrespondens från den 17 februari 2011 och blev definitiv i samband med produktionsstoppet i början av april 2011. Vi delar således Grant Thorntons bedömning att tidpunkten för AutoCo:s obestånd är att hänföra till inledningen av 2011 och senast i samband med produktionsstoppet den 6 april 2011. Någon finansiering av verksamheten för räkenskapsåret 2011 fanns inte. De likviditetstillskott som underhand tillfördes AutoCo under 2011 var otillräckliga. Någon finansiering av verksamheten blev heller aldrig säkerställd. De många finansieringsupplägg och kombinationer av sådana som prövades under det året förleder oss inte till annan bedömning.

9. Tidpunkt för skyldighet att upprätta kontrollbalansräkning

Enligt 7 kap 15 § KL skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om vid vilken tidpunkt skyldighet en 25 kap 13 § aktiebolagslagen (ABL) att upprätta en kontrollbalansräkning kan antas ha inträtt, om denna tidpunkt kan utrönas.

Enligt 25 kap 13 § 1 st. ABL skall styrelsen genast upprätta och låta bolagets revisor granska en kontrollbalansräkning när det finns skäl att anta att bolagets eget kapital, beräknat enligt 14 §, understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet.

I 25 kap 14 § ABL återfinns bestämmelser om att en kontrollbalansräkning ska upprättas enligt årsredovisningslagen och vilka justeringar som får göras vid beräkningen av det egna kapitalet. Kontrollbalansräkningen skall undertecknas av styrelsen. Om Kontrollbalansräkningen utvisar att bolagets eget kapital understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet ska styrelsen snarast möjligt kalla till en särskild bolagsstämma som skall pröva om bolaget ska gå i likvidation. Ytterligare formaliebestämmelser finns i detta avseende i de följande paragraferna i detta kapitel, vilka inte återges här.

Fram till den 10 oktober 2011 uppgick AutoCo:s hos Bolagsverket registrerade aktiekapital till 632.003.260 SEK motsvarande 63.200.326 aktier med ett kvotvärde å vardera om 10 SEK. På bolagsstämma den 10 oktober 2011 beslöts, p.g.a. förluster under året, att sätta ner aktiekapitalet till 200.345.033 SEK. Ändringen registrerades emellertid hos Bolagsverket först den 1 december 2011, efter det att ett antal av verket infortrade kompletteringar inkommit till verket, bl.a. godkännande av rekonstruktören. Registreringen kungjordes den 5 december 2011. Enligt 20 kap 20 § 2 st. ABL fastställs minskningen av aktiekapitalet till det belopp som angetts i minskningsbeslutet genom registreringen av beslutet. Aktiekapitalet är minskat när minskningsbeslutet har registrerats. Den kritiska gränsen för det egna kapitalet uppgick såle-

des till 316 MSEK fram till den 1 december 2011.

Beträffande bakomliggande omständigheter och utvärderingen av dessa hänvisas till Grant Thorntons granskningsrapport, sid 16-27, men också till redogörelsen i densamma på 28-42. (bilaga 1). Därtill vill undertecknade sammanfattningsvis tillägga följande.

Enligt bolagets årsredovisning för 2010 uppgick AutoCo:s eget kapital vid det årets utgång till 2.013 MSEK. I denna hade då, till skillnad mot tidigare års redovisningsprinciper, utvecklingskostnader aktiverats med 717 MSEK. Årsredovisningen är dagtecknad, liksom revisionsberättelsen, den 5 april 2011. Årsredovisningen skall ha fastställts på årsstämma den 26 april 2011.

Under det första kvartalet 2011 redovisade AutoCo förluster med sammanlagt - 804 MSEK. Den 6 april 2011 stoppades produktionen. AutoCo resterade då med leverantörsbetalningar med avsevärda belopp. Likviditeten tangerade noll (se härom under avsnitt 8 ovan). Månadsresultatet för april uppgick till - 382 MSEK och för maj till - 568 MSEK. Enligt månadsrapport för maj uppgick det egna kapitalet därvid till 258 MSEK och underskred alltså hälften av det registrerade aktiekapitalet med 58 MSEK.

AutoCo erhöll en inbetalning den 3 maj med 254 MSEK. Dessa ursprungligen 30 MEUR härrör från ett lån till Spyker från Gemini Capital om 30 MEUR som utbetalades till Spyker. Spyker inbetalade 28,5 MEUR till AutoCo. Först per den 30 juni 2011 bokfördes emellertid denna inbetalning mot det egna kapitalet i AutoCo. I en tillskottshandling dagtecknad den 16 juni 2011 anges att inbetalningen skall anses utgöra ett ovillkorat aktieägartillskott. På styrelsemöte den 22 juni 2011 antecknas att AutoCo:s ekonomiavdelning har påtalat en möjlig kontrollbalanssituation men att denna eliminerats genom aktieägartillskottet. Vid juni månads utgång redovisade emellertid AutoCo fortsatt månadsförlust med - 452 MSEK och att det egna kapitalet, trots tillskottet, hade nedgått till 60 MSEK.

AutoCo:s egna kapital underskred alltså enligt AutoCo:s bokföring hälften av det registrerade aktiekapitalet vid utgången av maj månad 2011. Det tillskott som sköts till därefter var inte, med hänsyn till verksamhetens fortsatta förluster, tillräckligt för att återställa det egna kapitalet per utgången av juni 2011.

Det antecknas härvid att AutoCo:s revisorer påtalat att det under våren 2011 löpande diskuterades och utvärderades en möjlig kontrollbalansräkningssituation av AutoCo:s ekonomifunktion i samband med varje månadsbokslut. Eftersom det fanns ett verifierbart övervärde om minst 897 MSEK på AutoCo:s innehav av aktierna i Parts kunde man konstatera att om de bokförda värdena korrigerades med detta belopp så förelåg ingen kontrollbalansräkningssituation. Denna justeringspost fanns således hela tiden med i ledningens bedömning.

Vid utgången av augusti 2011 var AutoCo:s egna kapital enligt bokföringen kraftigt negativt, -744 MSEK. Under september upprättades en kontrollbalansräkning per den 31 augusti 2011, vilken behandlades på styrelsemöte den 24 september 2011. Efter uppskrivning av värdet på aktierna i Parts med 897 MSEK uppgick justerat eget kapital enligt kontrollbalansräkningen till 153 MSEK, vilket alltså även det underskred hälften av det registrerade aktiekapitalet. Kontrollbalansräkningen avhandlades på extra bolagsstämma den 10 oktober 2011, varvid beslutades att hålla en andra stämma senast den 6 juni 2012 för att kontrollera huruvida det egna kapitalet återställts. Kopia av kontrollbalansräkningen och revisorerna utlåtande över denna bifogas som bilaga 4. Revisorerna anmärker därvid bl.a. följande.

"/.../ Om kontrollbalansräkningen inte hade kunnat upprättas under antagande av fortsatt drift skulle detta ha resulterat i en omvärdering av väsentliga tillgångsposter."

Fråga är då om det vid tidpunkten för kontrollbalansräkningens upprättande eller t.o.m. tidigare ej fanns förutsättningar för antagande om fortsatt drift och om styrelsen, vid sådant förhållande, hade skäl att anta att det egna kapitalet kunde understiga den kritiska gränsen.

Beträffande de aktiverade utvecklingskostnaderna om 717 MSEK sett för sig är det av betydelse huruvida dessa avser avslutade projekt, som kan avsättas på marknaden, eller pågående ännu ej till fullo avslutade projekt. I det senare fallet är det av avgörande betydelse att kunna bedöma huruvida det fanns finansiella och andra resurser i AutoCo för att fullfölja utvecklingen av dessa och om de kunde förväntas komma till användning eller kunna om sättas på marknaden och om AutoCo kunde bedömas ha ekonomisk fördel härav. Alldeles avgörande för också denna bedömning blir följaktligen huruvida det fanns förutsättningar för antagande om fortsatt drift eller ej, och om inte, i så fall när.

Grundläggande för bedömningen av om förutsättningar för fortsatt drift var förhanden är om målen i AutoCo:s affärsplan vad gäller försäljningsvolym, priser, valutariskbedömningar och rörelsekapital i allt väsentligt skulle kunna uppfyllas, likaså att dess utvecklingsprojekt, delfinansierade genom lån från EIB kunde fullföljas enligt plan. Dessa utvecklingskostnader skulle finansieras av AutoCo till 50 %, varför rörelsekapitalbehovet i dubbel mening var den mest kritiska faktorn.

AutoCo hade en lång historik av negativ intjäning. Uppsatta försäljningsmål för 2010 nåddes inte ens till hälften. Förlusten för 2010 uppgick till ca - 3.726 MSEK före aktuell bokslutsdisposition. AutoCo hade ett dokumenterat behov av en kontinuerlig kassalikviditet i storleken 500 MSEK. Beräknat utifrån årsredovisningen för 2010 uppgick kassalikviditeten till 32,6 %, vilket visar att AutoCo inte hade förmåga att rörelsefinansiera verksamheten. Någon finansiering av verksamheten för räkenskapsåret 2011 var inte säkerställd. AutoCo saknade också möjlighet att ta upp normala rörelsekrediter, bl.a. p.g.a. låg kreditvärdighet och solvenskrav som fanns i kredit- och säkerhetsavtalen med EIB och RGK. Den krediten var öronmärkt för särskilda ändamål, som dessutom skulle finansieras av AutoCo till 50 %. Enligt Jan-Åke Jonsson utgjorde dessa utvecklingsprojekt 80-85% av AutoCo:s totala utvecklingskostnader. Detta torde än mer understryka betydelsen av att AutoCo skulle kunna rörelsefinansiera sin del av dessa för bolagets fortlevnad viktiga utvecklingsprojekt.

Redan kring månadsskiftet februari/mars 2011 kom AutoCo i "default" enligt dess avtal med GM, EIB och RGK på grund av då obetalda förfallna leverantörsskulder med sammantaget mycket betydande belopp, som från den 21 mars till den 5 april ökade från 300 till 475 MSEK, exklusive förfallna skulder till GM-bolag. Produktionsstoppet den 6 april 2011 var en direkt följd av AutoCo:s då föreliggande betalningsförmåga.

AutoCo:s årsredovisningen för 2010 och revisionsberättelsen över densamma är daterade den 5 april 2011. Årsredovisningen skall ha fastställts på årsstämman den 26 april 2011.

Av e-mailkorrespondens mellan AutoCo:s revisorer och AutoCo:s chefsjurist, tillika styrelseledamot, framgår emellertid dels att förvaltningsberättelsen till årsredovisningen inte var klar och godkänd den 5 april, dels att revisorerna hade synpunkter på formuleringar i förvaltningsberättelsen p.g.a. att AutoCo var i default i förhållande till GM-bolag, RGK och EIB, dels ock att revisorerna skulle komma att underteckna revisionsberättelsen först efter den 7 april. Vidare har balansräkningen i årsredovisningen ändrats efter den 27 april 2011 med betydande belopp, 295 MSEK, och har bytts ut i förhållande till det exemplar som påstås ha varit

föremål för fastställelse på årsstämma den 26 april 2011. Årsredovisningen i den lydelse och utformning som skall ha undertecknats av styrelsen den 5 april avviker också i sagda avseenden från det exemplar som med fastställelseintyg ingivits till Bolagsverket. I protokoll från årsstämma dagtecknat den 26 april hänvisas till en bilaga 3 med avseende på den årsredovisning som enligt protokollet fastställs på stämman. Någon sådan bilaga finns emellertid inte fogad till årsstämmoprotokollet. Omständigheterna ger därför uttryck för att såväl årsredovisningen i dess slutliga lydelse, ävensom fastställelsen av årsredovisningen, är av senare datum. Det antecknas att enligt AutoCo:s revisorer så avser ändringarna i balansräkningen omklassificering av koncerninterna fordringar till aktieägartillskott som givits under 2010 till dotterbolaget Tools, varigenom fordran på Tools minskades med 295 MSEK och värdet på aktier i dotterbolag ökades med motsvarande belopp. Enligt revisorerna innebar omklassificeringen för AutoCo:s vidkommande ingen förändring av redovisat resultat eller eget kapital och att bokfört värde på aktier i Tools överensstämde både före och efter omklassificeringen med redovisat eget kapital i Tools. Av e-mail korrespondens från AutoCo:s chefsjurist, tillika styrelseledamot, framgår att styrelsen i AutoCo informerades om dessa ändringar den 27 april 2011.

Vid sistnämnda tidpunkt, den 27 april, var det således känt för styrelsen att AutoCo var i default i förhållande till RGK och EIB på grund av betalningsoförmåga, att produktionen på grund därav hade stoppats, att leverantörsskulderna ökade från dag till dag och att EIB hade vägrat att utbetala den sökta lånetranchen på 29,1 MEUR.

Av vår utredning framgår vidare att situationen var sådan att ledande personer i AutoCo dagarna kring den 10 april väckte frågan om AutoCo inte borde ansöka om företagsrekonstruktion enligt lagen om företagsrekonstruktion för att komma i åtnjutande av "konkurskarantän". Andra medarbetare avstyrkte, bl.a. med hänsyn till den återverkan ett sådant förfarande skulle få på varumärket, leverantörskontakter och avtalen med EIB och RGK.

Mot denna bakgrund framstår det som anmärkningsvärt att styrelsen i förvaltningsberättelsen till årsredovisningen för 2010 dels inte tydligare upplyst om dessa faktiska förhållanden och dels, under rubriken "Företagets förväntade framtida utveckling", kan skriva att ledningen är *övertygad* om att *ökningen* (av försäljningstakten) *fortsätter* under 2011 och 2012 (här kursiverat av oss). Vidare sägs under rubrikerna "Osäkerhetsfaktorer" och "AutoCo:s fortsatta arbete" att *bolaget är övertygat* om att man kommer att kunna generera den extra finansiering som krävs (också här kursiverat av oss). Vi har vid vår utredning inte funnit någon dokumentation eller några omständigheter som kan ge stöd för sagda övertygelser, men väl det motsatta. Vidare anges att "redovisningsprinciperna som tillämpas i denna finansiella rapport bygger på ett antagande om fortsatt drift. Skulle bolaget däremot (*mot förmodan*) inte lyckas med detta, eller i händelse av en negativ utveckling gällande ovanstående osäkerhetsfaktorer, kommer förutsättningarna för fortsatt drift att bli osäker." (också här kursiverat av oss). Mot bakgrund av de faktiska omständigheter för vilka redogörs ovan och den betydande riskexponering som översiktligt anges i det följande i förvaltningsberättelsen till årsredovisningen, har vi inte heller funnit något underlag eller några omständigheter som ger stöd för den "förmodan" som ges uttryck åt i förvaltningsberättelsen.

Om förutsättningar för fortsatt drift inte var för handen – vi hänvisar härvid till redogörelsen ovan samt angående obeståndet under p. 8 ovan – ska materiella och immateriella tillgångar värderas till vad de kan förväntas inbringa vid en ändamålsenlig avveckling, d.v.s. till marknadsvärde.

Enligt en extern värdering per mars 2011 värderades Tools vid en ordnad avveckling till 676 MSEK, vilket var 3.065 MSEK under det i AutoCo bokförda värdet, och Parts till 2.220 MSEK, vilket var 1.255 MSEK över bokfört värde, eller en nettoavvikelse med sammanlagt - 1.810 MSEK i förhållande till de bokförda värdena. (Mot bakgrund av de budnivåer som erhöles under försäljningsprocessen i konkurserna kan realismen i denna värdering ifrågasättas i och för sig, särskilt som en avveckling av verksamheten under konkurs i en sådan situation utifrån den återfunna mailkorrespondensen tedde sig som mera näraliggande än en avveckling under andra former.) Med justering av det egna kapitalet för denna nettoavvikelse var AutoCos eget kapital vid utgången av mars 2011 negativt och uppgick till ca - 601 MSEK.

Vid en samlad bedömning av de omständigheter och förhållanden för vilka redogörs under punkt 8 och under denna punkt, talar övervägande skäl för att det i samband med produktionsstoppet den 6 april 2011, och i varje fall den 14 april då EIB lät meddela att den sökta lånetranchen om 29,1 MEUR ej skulle komma att utbetalas, ej längre fanns förutsättningar för fortsatt verksamhet. Vid sådant förhållande kan tillgångarna inte värderas utifrån "going concern" och fanns det i så fall anledning till antagande att det egna kapitalet kunde underskrida hälften av det registrerade aktiekapitalet.

I revisionsberättelsen till årsredovisningen skriver revisorerna bl.a. följande.

"Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningen övriga delar."

Revisorerna tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen, disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Avslutningsvis anmärker revisorerna följande.

"Utan att det påverkar vårt uttalande ovan vill vi fästa uppmärksamheten på av styrelsen och verkställande direktören lämnad information i förvaltningsberättelsen beträffande bolagets och koncernens fortsatta drift och finansiering. Som framgår av dessa beskrivningar finns det ett antal osäkerhetsfaktorer kring finansieringen av bolaget vilket innebär att om bolaget inte förmår ordna erforderlig finansiering, eller vid en negativ utveckling för bolaget, blir förutsättningarna för fortsatt drift osäker."

Som framgår ovan är det undertecknades bedömning att sagda osäkerhetsförhållanden var för handen då årsredovisningen fick sin slutliga utformning. Enligt ovan skall styrelsen ha informerats om ändringarna i balansräkningen den 27 april.

Det antecknas att förvaltarna här endast har tagit ställning till vid vilken tidpunkt befarad kapitalbrist kan antas ha förelegat utifrån ovan angivna antaganden och inte till frågan om faktisk kritisk kapitalbrist förelegat, och än mindre förekommande ansvar för enskilda styrelseledamöter. Den redovisade slutsatsen är vidare ett antagande baserad på angivna grunder och är inte ett resultat av någon utredning som kan läggas till grund för rättegång. Det ankommer på varje enskild borgenär att vid behov själv svara för sådan utredning.

10. Internlån och värdeöverföringar etc. samt förekomst av olovliga sådana

Enligt 7 kap 15 § KL skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om det finns skäl原因 anledning att anta att någon enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen är skyldig att återbära olovlig vinstutdelning eller annan olovlig utbetalning.

10.1 SAAB Great Britain (UK) Ltd

10.1.1 Lån

SAAB GB var ursprungligen ett av GM ägt systerbolag till AutoCo som utgjorde försäljningsbolag för bilar och reservdelar på den brittiska marknaden. Vid Spykers köp av AutoCo kom SAAB GB att förvärfvas direkt av Spyker. Skälet härför ska ha varit att SAAB GB hade en underfinansierad pensionsplan, vilken skulle medföra en oacceptabel finansiell risk för AutoCo om SAAB GB las in som ett dotterbolag till AutoCo. I samband med Spykers förvärv av SAAB GB sköt emellertid GM till medel till SAAB GB för att täcka pensionskulden. Medlen låstes dock inte för detta ändamål. Enligt uppgift skall dessa medel ha lånats ut till Spyker och där använts till att finansiera slutlikviden för Spykers köp av AutoCo.

Såsom redogörs för under punkt 11.5 nedan har sammanlagt 1.350.000 EUR lånats ut från Coöperatief till SAAB GB av betalningsmedel från Youngman som var destinerade till AutoCo. Vidare har 10.360.000 SEK utbetalats till SAAB GB från JV-bolaget Development, som bokförts som lån till AutoCo.

Ovanstående mellanhavanden är föremål för fortsatt utredning.

10.1.2 Försäljning av bilar på kredit utan säkerhet

SAAB GB köpte bilar från AutoCo i eget namn och för egen räkning. AutoCos säljfinansiering, för att korta ner kredittiderna vid leverans av bilar till importörer och återförsäljare, skedde genom lån hos GMAC UK PLC om 12 MGBP, bl.a. mot pantsättning av SAAB GB:s varulager m.fl. förutsättningar. AutoCos försäljning och leverans av bilar till SAAB GB kom emellertid att ske mot en genomsnittlig betalningstid om 47 dagar utan äganderättsförbehåll, vilket innebar en betydande kreditrisk och motsvarade inte allmänt vedertagna affärsmässiga villkor för sådan försäljning på kredit. Denna avvikelse ska ha varit betingad av de säkerhetsavtal som hade ingåtts med GMAC. Också dessa mellanhavanden är föremål för fortsatt utredning.

10.2 Spyker Cars N.V.

Såsom redogörs för under punkt 3.2 ovan ingicks ett aktieöverlåtelseavtal mellan AutoCo och TPI den 30 juni 2011 avseende försäljning av 50,1 procent av aktierna i Property för en köpeskillning om 255 MSEK. Av köpeskillningen erlades 205 MSEK kontant i samband med tillträdet och resterande köpeskillning erlades genom att TPI ställde ut ett konvertibelt skuldebrev till AutoCo på 50 MSEK. Det konvertibla skuldebrevet byttes den 19 juli 2011 ut mot två likalydande konvertibla skuldebrev om vardera 25 MSEK. Det ena skuldebrevet överläts av AutoCo till Bockasjö Logistic AB den 13 juli 2011 för 25 MSEK och det andra skuldebrevet överläts den 5 september 2011 till Hemfosa Fastighet AB för 25 MSEK. Betalningen för det sistnämnda köpet erlades emellertid inte direkt till AutoCo utan till AutoCo Automobile Powertrain AB, förmodligen till skydd mot utmätningsåtgärder riktade mot AutoCo. Från Powertrain utbetalades påföljande dag 2,2 MEUR till Spyker. Transaktionerna bokfördes som lån från AutoCo. Enligt låneavtal med Spyker var syftet med lånet att möjliggöra vissa kritiska betalningar, nödvändiga för att vidmakthålla kontinuiteten hos låntagaren och för att betala rekonstruktören hos långgivaren. Enligt låneavtalet löpte lånet med 4 % ränta och skulle återbetalas den 31 december 2011. Vid konkursutbrottet den 19 december 2011 utestod också lånet alltjämt obetalt. Dessa transaktioner är föremål för

vidare utredning.

Såsom redogörs för under punkt 11.5 nedan har sammanlagt 300.000 EUR utbetalats från Coöperatief till Spyker av betalningsmedel från Youngman som var destinerade till AutoCo. Även dessa mellanhavanden är föremål för fortsatt utredning.

11. Återvinning

Enligt bestämmelserna i 7 kap 15 § skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om det förekommit något sådant förhållande som kan föranleda återvinning till konkursboet. Avgörande för avgränsningen för bedömning härvidlag är bl.a. tidpunkten för när AutoCo kom på obestånd (insolvensen), förhållandet mellan AutoCos tillgångar och skulder (sufficiensen) och boets omslutning. Med denna utgångspunkt har konkursförvaltningen uppdragit åt Grant Thornton att granska transaktioner huvudsakligen överstigande visst belopp, antingen var för sig eller sammantaget till samma borgenär, fr.o.m. den 1 januari 2011 och fram till konkursbeslutet den 19 december 2011 och särskilt med närstående bolag och intressenter till AutoCo. Vi hänvisar i övrigt till Grant Thorntons rapport, sid 43 f.f. (bilaga 1), varvid följande bedöms vara av särskilt intresse.

11.1 General Motors

AutoCo hade vid konkursutbrottet fordringar på flera GM-bolag i olika länder. En väsentlig del av dessa fordringar avsåg garantikostnader som i strid med ett avtal benämnt United States - Master Agreement ("Master Agreement"), som ingicks i februari 2010, hade kommit att belasta AutoCo. Bakgrunden var i korthet följande.

GM hade enligt Master Agreement förbundit sig att svara för de garantikostnader som uppstod vid försäljning av nya AutoCo-bilar av modellår före 2010 i USA. GM hade fullgjort detta åtagande genom att ersätta garantikostnaderna till AutoCos amerikanska dotterbolag, SAAB Cars North America, Inc. ("SCNA") under 2010, januari 2011 och en del av februari 2011. GM hade emellertid vägrat att acceptera att SCNA fakturerade garantikostnaderna för tiden efter februari 2011 och hade i stället begärt att garantikostnaderna skulle faktureras av AutoCo till GM.

AutoCo hade fakturerat GM för garantikostnader under september t.o.m. november 2011 med USD 4.794.311. Därutöver hade AutoCo haft garantikostnader om USD 18.820.785 under februari t.o.m. december 2011 som inte var fakturerade. AutoCo hade vidare flera andra krav mot GM-bolag i olika länder.

Sedan konkursboet krävt betalning av GM gjorde GM gällande att GM har rätt till kvittning. GM:s ståndpunkt föreföll grunda sig på att det skulle finnas en rätt för alla GM-bolag att var för sig kvittningsvis åberopa hela den fordran som GM-bolagen hade mot AutoCo. Konkursboet har inte godtagit GM:s ståndpunkt utan avser att begära återvinning av GM:s kvittningsförklaring.

Vidare hade AutoCo under våren 2011, då AutoCo bedöms ha varit på obestånd enligt ovan, erlagt betalningar till olika GM-bolag med sammantaget betydande belopp. Också dessa betalningar är föremål för vidare utredning och överväganden.

11.2 Trollhättan Property Investors AB

Som redovisats ovan överlät AutoCo 50,1 procent av aktierna i Property till TPI för 255 mkr under sommaren 2011. I samband med överlåtelsen pantsatte AutoCo sina resterande aktier i Property till säkerhet för en garanti till TPI avseende AutoCos rätta fullgörande av hyresavtalet med Property. Konkursboet fann anledning att återvinningsvis ifrågasätta dels den köpeskilling som aktierna hade åsatts vid försäljningen till TPI, dels pantsättningen i sig.

Bedömningen gjordes att avtalen med TPI träffades när AutoCo var på obestånd. Vidare gjordes bedömningen att försäljningen av aktierna kunde ha skett till underpris eftersom det fanns en värdering som hade tagits fram före överlåtelsen som indikerade ett värde på fastigheten som ägdes av Property på omkring 800 MSEK. Vidare bedömdes den konstruerade panträtten i praktiken innebära att hela Property överläts för en köpeskilling om 255 MSEK till TPI.

Konkursboet framställde underhand krav på återvinning mot TPI. Konkursboet gjorde gällande att konkursboet skulle kompenseras för den underpridförsäljning som konkursboet ansåg föreligga vid försäljningen av aktierna i Property till TPI. Konkursboet gjorde också gällande att pantsättningen skulle gå åter och således inte kunna göras gällande av TPI. TPI bestred konkursboets krav på återvinning och gjorde gällande att såväl överlåtelsen som pantsättningen skulle bestå.

Kraven på återvinning sammanföll i tiden med arbetet att avyttra AutoCos rörelse. Eftersom AutoCos fabrik och kontor i Trollhättan ägdes av Property kunde en försäljning av även Property komma att aktualiseras i samband med en rörelseöverlåtelse. Som redovisats ovan fanns en möjlighet för konkursboet enligt AutoCos aktieöverlåtelseavtal med TPI att begära att samtliga aktier i Property skulle avyttras. I aktieöverlåtelseavtalet var emellertid denna rätt för konkursboet begränsad i tiden och förföll därefter. Konkursboet förhandlade därför fram en uppgörelse med TPI som innefattade en förlängning avseende rätten att sälja hela Property i syfte att främja en fördelaktig försäljning av AutoCos anläggningstillgångar inklusive Property. Vidare fick Konkursboet kvarbli i lokalerna mot en starkt reducerad hyra. Sedermera kunde en försäljning av den s.k. helheten också komma till stånd inom de tidsramar som till dels kom att verka styrande på denna process, varigenom det ej längre fanns skäl att vidhålla återvinningskraven.

11.3 Spyker Cars N.V.

AutoCo och Spyker ingick den 24 februari 2010 ett "Service Agreement" enligt vilket Spyker skulle tillhandahålla tjänster inom management, finansiering, skatt, affärsutveckling, redovisningskontroll, budget, personalrekrytering m.m. Fakturering skulle ske månadsvis. För 2011 har fakturering och betalning skett av två fakturor avseende januari och februari 2011. Betalning av dessa har skett den 2 mars 2011 med 161.129,92 EUR (förfallodag 2011-02-10) och den 24 maj 2011 med 157.001,89 EUR (förfallodag 2011-03-04). För tiden mars – november 2011 har Spyker fakturerat AutoCo med sammanlagt 2.815,6 TEUR. Fakturorna var inte betalda vid konkursutbrottet. Spyker har anmält det obetalda beloppet som en fordran i konkursen och har gjort gällande rätt till kvittning mot lånet som utbetalades från Powertrain (se punkt 10.2 ovan). Dessa mellanhavanden är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

11.4 Latin American Tug Holding – Victor Muller

AutoCo och Latin Management NV f.d. Latin American Tug Holding NV ("TUG") ingick den 5 september 2011 ett Management Agreement. Avtalet undertecknades för TUG av Victor Muller och för AutoCo Kristina Geers och Rob Schuijt. Avtalet innefattar att TUG skall tillhandahålla specialkompetens i finansierings- och rekonstruktionsfrågor samt ta fram strategiska nya partners. I avtalet konstateras att TUG enligt ett muntligt avtal sedan tidigare tillhandahållit dessa tjänster men att avtalet nu bekräftas skriftligen. Avtalet arvoderar upp till 600.000 EUR per år och inkluderar alla utlägg inklusive resekostnader. Arvodet skall faktureras månadsvis. Även om det i avtalet inte uttrycks vilken eller vilka personer som skall utföra tjänsterna framgår det av andra handlingar att det är Victor Muller som är den person som utfört TUG:s tjänster gentemot AutoCo. På TUG:s fakturor anges också att betalning skall ske till Victor Mullers konto i Port Andratx på Mallorca. Beträffande utbetalningar till följd av avtalet hänvisas till Grant Thorntons granskningsrapport sid 47 (bilaga 1). Också dessa betalningar är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

11.5 Youngmans köp av licensrättigheter till Poenixplattformen

Enligt Grant Thorntons utredning av betalningar som influerat till AutoCo från Coöperatief avseende Youngmans köp av delar till Phoenixplattformen har 1.840.000 EUR betalats den 21 november 2011. Betalningen motsvarar ca 2,5 MUSD. Ytterligare 3.400.000 EUR har betalats från Coöperatief till AutoCo den 13 december 2011, vilket motsvarar ca 5 MUSD. Totalt motsvarar dessa betalningar således ca 7,5 MUSD, vilket inte stämmer överens med det belopp som skulle erläggas enligt mellanvarande avtal, 10 MUSD. Enligt återfunnen e-postkorrespondens från den 1 december 2011 synes utbetalning ha skett från Coöperatief till Spyker med 300.000 EUR och till SAAB GB med 1.150.000 EUR plus 200.000 EUR, eller sammanlagt 1.650.000 EUR. I e-postkorrespondensen påtalas att det måste finnas ett avtal mellan Youngman och Coöperatief, eller i vart fall en bekräftelse från Youngman innebärande att de betalade medlen får användas som lån och att Youngmans betalning endast till 8,35 MEUR skall anses utgöra betalning för tekniklicensen. Detta eftersom Coöperatief i annat fall kan anses begå avtalsbrott i förhållande till AutoCo genom att inte betala uppburna medel direkt till AutoCo. Något sådant avtal eller bekräftelse har dock inte återfunnits. Utifrån e-postkorrespondensen kan dock slutsatsen dras att Youngman betalat 10 MUSD för teknologilicensen enligt avtal till Coöperatief, vilket innebär att Youngman, i avsaknad av sagda bekräftelse, kan anses ha uppfyllt sina åtaganden. Youngman har också enligt bekräftelse av den 15 december 2011 hämtat ut den tekniska dokumentationen som deponerats genom TLA1, den tekniska dokumentationen som omfattas av TLA2 och har därmed fått tillgång och besittning till dessa.

Som framgår av redogörelsen under punkt 4 ovan värderades tekniken i Phoenixplattformen till 70 MEUR. När tekniken sedan delades upp i olika delar gjordes en värdering av varje del för sig där varefter man avtalsvis upplät delar av teknologin för sammanlagt 20 MUSD (10 + 10 MUSD). Upplåtelsen av framförallt den andra licensen till ett så lågt värde som 10 MUSD har satts ifråga.

Värderingarna av teknologin gjordes internt hos AutoCo med beaktande av dels kostnader som hade lagts ned på utvecklingen, dels kostnader som ett färdigställande skulle erfordra, dels en jämförelse av priser på plattformar på marknaden (i den mån det kunnat ske). Vid bedömningen av värdet av varje del för sig måste dock beaktas att helheten sannolikt har ett

värde som är avsevärt högre än det sammantagna värdet av varje del för sig eftersom användbarheten av varje enskild del för sig är liten.

Som framgår ovan har Youngman också erlagt överenskomna ersättningar till Coöperatief i enlighet med avtalen. Att AutoCo sedan inte fått del av hela köpeskillingen är en annan sak. De delar av köpeskillingen som inte kommit AutoCo till godo utan som synes ha utbetalats som lån till SAAB GB respektive Spyker är därför föremål för fortsatt utredning.

11.6 SAAB Automobile Development AB

Som ett led i de upplägg som redogjorts för ovan bildades AutoCo Development, i vilket AutoCo och Youngman tecknade sig för hälften vardera av aktierna. Det då primära syftet med detta JV-bolag synes emellertid ha varit i dubbel mening annat, nämligen dels att utgöra grund för Youngman att få ut medel från Kina, dels att möjliggöra betalningar av vissa förfallna skulder till kritiska leverantörer i AutoCo under den företagsrekonstruktionen med åtföljande betalningsinställelse i formell mening, som då förestod. Youngman har fullgjort sitt åtagande och inbetalat 9,9 MUSD till Development. Inbetalningen har bokförts som del av aktiekapital och till överskjutande belopp som aktieägartillskott. Under tiden den 14 september t.o.m. den 21 september har från Development betalats leverantörsskulder i AutoCo med sammanlagt ca 11,6 MSEK. Vidare har under tiden den 14 september t.o.m. den 27 september utbetalats ca 4,5 MSEK till utländska dotterbolag till AutoCo och ca 10,4 MSEK till systerbolaget SAAB GB, allt bokförts som lån till AutoCo. Härefter återstående bankmedel i Development skall enligt uppgift på direktiv av rekonstruktören ha förts över till AutoCo. Dessa transaktioner är föremål för fortsatt utredning.

11.7 Aisin AW Co Ltd, Japan

Aisin AW Co Ltd, Japan, har den 10 augusti 2011 krediterat AutoCo ca 490 MYEN, motsvarande ca 43,8 MSEK. Krediteringen synes avse varuinköp i februari och mars 2011. Vissa bokningar ger uttryck för att krediteringen till dels kan motsvaras av returnerat gods. Dessa transaktioner är därför föremål för ytterligare utredning och överväganden.

11.8 Beijing Zhongji Leye Automobile Sales Co. Ltd.

AutoCo, Parts och Beijing Zhongji Leye Automobile Sales Co. Ltd. Ingick den 30 augusti 2011 dels ett General Distribution Agreement ("GDA"), dels ett Trademark License Agreement ("TLA") med upplåtelse av exklusiva rättigheter i Kina. Ett villkor för GDA och TLA är att både Pang Da och Youngman tecknar aktier i Spyker, vilket inte har skett. AutoCo synes inte ha fått något vederlag för att ingå GDA och TLA. Konkursboet och Parts har sagt upp avtalen. Beijing Zhongji Leye Automobile Sales Co. Ltd har bestritt uppsägningarna såsom varandes ogiltiga, dock utan angivande av någon grund för bestridandet. Avtalen är därför föremål för fortsatt utredning och överväganden.

11.9 Utmätningar

Under perioden augusti – september 2011 hade Kronofogdemyndigheten i Uddevalla verkställt 145 utmätningar enligt 12 utmättningsbeslut för 21 utmätningssökanden. Samtliga utmätningar var gjorda inom tre månader före fristdagen den 7 september 2011. Det sammanlagda beloppet som utbetalats av Kronofogdemyndigheten uppgick till ca 10 MSEK. Efter genomgång av utmätningarna krävde konkursboet utmätningssökandena på återbetalning.

Efter kontakter, diskussioner och klarlägganden har samtliga utmätningssökanden återbetalat fordrade belopp, förutom en av dem, IAC. De återbetalade beloppen uppgår till sammanlagt ca 4,7 MSEK. Kravet på IAC uppgår till drygt 4,3 MSEK. Sedermera har IAC gjort kvittningsinvändningar genom att hävda motkrav av olika slag. Vidare utredning och åtgärder med avseende på detta mellanhavande fortgår.

11.10 Car Service Erkens GmbH

Car Service Erkens GmbH (Erkens) hade fordringar på AutoCo om drygt 100.000 Euro. För att delvis få betalt för sina fordringar hade Erkens accepterat att som dellikvid ta emot fyra AutoCo-bilar i Tyskland till ett åsatt värde om 85.000 Euro. Erkens hade sålt bilarna vidare för en obekant köpeskilling. Konkursboet har gjort gällande att betalningen på sett som skett skall gå åter till konkursboet p.g.a. konkurslagens återvinningsbestämmelser. Konkursboet har hävdats att svensk rätt är tillämplig och att konkursboet har möjlighet att instämma Erkens i Sverige enligt en tidigare EG-dom. Efter överläggningar har en förlikningsuppgörelse träffats.

11.11 SAAB museet

Vid konkursutbrottet var all egendom i AutoComuseet utmätt. Emedan den förmånsrätt som vunnits genom utmätningen inträtt senare än tre månader före fristdagen gjorde konkursboet i brev till Kronofogdemyndigheten gällande att densama skulle gå åter. Kronofogdemyndigheten beslutade i enlighet härmed.

11.12 Konton hos SEB

Vid konkursutbrottet fanns två utmäta konton hos SEB om sammanlagt 126.784 SEK. Dessa medel hade ännu inte betalats ut till utmätningssökandena. Sedan Kronofogdemyndigheten tillskrivits med begäran om att utmätningarna skulle gå åter, eftersom förmånsrätten inträtt senare än tre månader före fristdagen enligt 4:13 Konkurslagen, hävdades dessa och friställdes medlen till boet.

11.13 Leverantörsuppgörelser och betalningar

AutoCos betalningsoförmåga har föranlett omförhandlingar och uppgörelser under hand med ett stort antal leverantörer. Särskilt har uppmärksamats mer strukturerade sådana åtgärder i juni respektive i augusti 2011. Dessa förhållanden är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

12. Associationsrättslig skadeståndsskyldighet

Enligt 7 kap 15 § KL skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om det finns skäl原因 att anta att någon enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen är skyldig att utge skadestånd. I detta avseende hänvisas till redogörelserna under punkt 9 och 10 ovan.

Ledamöterna av SAAB Automobile-bolagens respektive styrelser, VD:ar och revisorer under 2011 samt rekonstruktören Guy Lofalk har fått del av ett utkast till förvaltarberättelse i respektive SAAB Automobile-konkurs och har beretts tillfälle att till konkursförvaltarna

inkomma med synpunkter och kommentarer på desamma. Såvitt avser utkastet till förvaltarberättelse i SAAB Automobile AB:s konkurs har sådana yttranden inkommit från Victor Muller genom ombud, Jan-Åke Jonsson, Kristina Geers, Håkan Skött och Anette Hellgren genom ombud samt från konkursbolagens revisorer Helene Siberg Wendin och Bertel Enlund. I vissa avseenden har synpunkterna föranlett förvaltarna till vissa tillägg och ändringar, huvudsakligen såvitt avser sakomständigheter. Detsamma gäller svar på vissa specifika frågor som underhand erhållits från Rob Schuyt, tidigare CFO i SAAB Automobile AB. I vissa väsentliga frågor, främst såvitt avser orsakerna till och tidpunkten för obeståndet samt tidpunkt för skyldighet att upprätta kontrollbalansräkning, föreligger med förvaltarna divergerande uppfattningar och bedömningar hos samtliga som yttrat sig. De inkomna yttrandena har föranlett viss revidering av redogörelserna också i dessa delar. Däremot har yttrandena inte föranlett förvaltarna till några ändrade bedömningar i förvaltarberättelserna i förhållande till vad som redovisades i utkastet till dessa.

Göteborg den 30 november 2012



Hans L. Bergqvist



Anne-Marie Pouteaux