

FÖRVALTARBERÄTTELSE

Konkursnummer: K 6780-11

Konkursdomstol: Vänersborgs tingsrätt

Konkursgäldenär: SAAB Automobile Powertrain AB, 556602-9038,
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
Huvudsakligen avseende varumärkesfrågor

Tillsynsmyndighet: Kronofogdemyndigheten i Göteborg
405 16 Göteborg

Styrelse, ordinarie: Kjell Anders Carlericsson ("ac") Bergström (verkställande direktör, ordförande)
Carlandersplatsen 6
412 55 Göteborg

Mats Ivar Bryngelsson (arbetstagarrepresentant)
Edsgatan 1 B
462 34 Vänersborg

Per Mats Fägerhag
Skalldalsvägen 99
436 52 Hovås

Anders Eje Johansson (arbetstagarrepresentant)
Gullered
461 95 Trollhättan

Björn Nils William Pettersson
Hedåsgatan 11
412 53 Göteborg

Suppleant: Kjell Anders Ronnie Hermansson
Fagerliden 4
451 93 Uddevalla

Silvester Attila Gabor Vertetics
Slussvaktaregatan 20
461 55 Trollhättan

Revisorer: Bertel Enlund
c/o Ernst & Young AB
401 82 Göteborg

Heléne Marie Siberg Wendin
c/o Ernst & Young AB
401 82 Göteborg

Firmatecknare: Styrelsen

Rekonstruktör: Advokat Guy Lofalk
Lofalk Advokatbyrå AB
Box 7764
103 96 Stockholm

1. Formella uppgifter

SAAB Automobile Powertrain AB ("Powertrain") utgör ett helägt dotterbolag till SAAB Automobile AB, 556258-8912 ("AutoCo"). Båda bolagen samt systerbolaget SAAB Automobile Tools AB, 556790-3322 ("Tools") försattes i konkurs den 19 december 2011. Angående SAAB Automobile-koncernens bakgrund och historik hänvisas till förvaltarberättelsen i AutoCos konkurs (Vänersborgs tingsrätts Mål nr K 6778-11).

Powertrain bildades som ett lagerbolag den 5 december 2000 och registrerades hos Bolagsverket den 12 december samma år under firman Aktiebolaget Grundstenen 90586. Samtidigt registrerades Karl Sören Thunström, xxxxxx-xxxx, som styrelseledamot med Eva Margareta Eljans, xxxxxx-xxxx, som suppleant.

Den 2 maj 2001 avregistrerades Karl Sören Thunström och Eva Margareta Eljans från sina styrelseposter. Istället registrerades Kjell ac Bergström, xxxxxx-xxxx, Lars Helge Peter Danielsson, xxxxxx-xxxx, Anders Eje Johansson, xxxxxx-xxxx, Bo Håkan Karlsson, xxxxxx-xxxx, Lars Erik Börje Olsson, xxxxxx-xxxx, och Sergio Spinolo, xxxxxx-xxxx, som styrelseledamöter. Kjell ac Bergström var styrelseordförande och Sven Anders Hellman verkställande direktör. Som suppleanter registrerades Per-Inge Sune Larsson, xxxxxx-xxxx, och Pierre Johan Signell, xxxxxx-xxxx. Samtidigt, den 2 maj 2001, registrerades den nuvarande firman.

Den 23 februari 2010 förvärvade det holländska bolaget Spyker Cars N.V, under viss tid namnändrat till Swedish Automobile N.V, ("Spyker") samtliga aktier i AutoCo. Dessförinnan hade ett antal förändringar förevarit i Powertrains styrelsesammansättning

sedan den 2 maj 2011. Det saknas dock skäl att här redogöra för dessa förändringar. Styrelse och firmatecknare i Powertrain från den 23 februari 2010 och fram till konkursbeslutet i den 19 december 2011 har varit följande.

Den 23 februari 2010 utgjordes styrelsen av ordinarie ledamöterna Kjell ac Bergström, tillika styrelseordförande och verkställande direktör, Mats Fägerhag, xxxxxx-xxxx, Björn Pettersson, xxxxxx-xxxx, Ronnie Hermansson arbetstagarrepresentant (IF Metall) och Anders Eje Johansson, arbetstagarrepresentant (Unionen). Silvester Vertetics, xxxxxx-xxxx, var registrerad som suppleant.

Den 23 september 2011 avregistrerades Ronnie Hermansson som styrelseledamot och ersattes av Mats Bryngelsson, xxxxxx-xxxx, arbetstagarrepresentant (IF Metall). Ronnie Hermansson registrerades i stället som suppleant. Några ändringar i styrelsens sammansättning har inte förevarit därefter. Firman har tecknats av styrelsen.

Den 7 september 2011 ansökte AutoCo om företagsrekonstruktion vid Vänersborgs tingsrätt. Även Powertrain och Tools gav in motsvarande ansökningar samma dag.

Tingsrätten avslag rekonstruktionsansökningarna i beslut den 8 september 2011, vilka överklagades av bolagen till Hovrätten för Västra Sverige. Hovrätten beslutade att bifalla rekonstruktionsansökningarna den 21 september 2011. Därefter utsågs, på förslag från bolagen, advokat Guy Lofalk till rekonstruktör.

Den 19 december 2011 gav de tre SAAB Automobile-bolagen AutoCo, Tools och Powertrain in konkursansökan till Vänersborgs tingsrätt. Tingsrätten försatte bolagen i konkurs samma dag, varvid undertecknade advokat Anne-Marie Pouteaux och advokat Hans L. Bergqvist förordnades som konkursförvaltare. Den 12 januari 2012 förordnades advokat Kent Hägglund till medförvaltare i konkurserna att sköta handläggningen av frågor bl.a. rörande varumärket "SAAB", figurmärket Gripen, firmadominanten SAAB och därtill anknytande frågor. Kent Hägglunds förordnade utvidgades den 24 januari 2012 till att även omfatta hantering av Powertrains mellanhavanden med Vicura AB.

Powertrains hos Bolagsverkets registrerade aktiekapital uppgår till 10.100.000 kronor fördelat på 10.100 aktier. Samtliga aktier ägs av AutoCo sedan 2007.

2. Verksamhetens inriktning och omfattning

Begreppet "Powertrain" (Sv. drivlina) är inom fordonsindustrin en engelsk samlingsbeteckning för motorer, växellådor, fyrhjulsdraft m.m.

Powertrains hos Bolagsverket registrerade verksamhetsföremål är att bedriva utveckling, tillverkning och försäljning av motorer, växellådor, komponenter och reservdelar för dessa inom fordonsområdet samt äga och förvalta fabriks- och kontorslokaler samt fastigheter för sagda ändamål, ävensom idka därmed förenlig verksamhet. Enligt uppgift från Kjell ac Bergström har det registrerade verksamhetsföremålet stämt väl överens med den faktiska verksamheten, dock med den avvikelserna att Powertrain saknar fastighetsinnehav och att Powertrain under de senaste verksamhetsåren endast bedrivit forskning och utveckling.

Verksamheten påbörjades den 1 april 2001 genom att utvecklings- och tillverkningsverksamheten av motorer och växellådor i AutoCo fördes över till Powertrain, som då hade bil-

dats för just detta ändamål. Dessförinnan hade powertrain-verksamheten bedrivits inom ramen för AutoCo:s egen verksamhet. Den 28 juni 2001 överlät moderbolaget aktierna i Powertrain till Fiat-GM Powertrain B.V, ett joint venture mellan Fiat och General Motors Corporation ("GM"). Vid denna tidpunkt ingick förutom utvecklingsenheter i Trollhättan också sådana i Södertälje samt produktionsenheter för motorer och växellådor i Södertälje och i Göteborg.

I maj 2005 upplöstes Fiat-GM Powertrain B.V, dvs. det joint venture som hade varit ägare av Powertrain sedan juni 2001. I samband med upplösningen såldes aktierna i Powertrain till GM. Kort därefter, den 20 juli 2005, ändrades Powertrains firma till General Motors Powertrain-Sweden AB. Efter ägarbytet inleddes en omstrukturering av Powertrains verksamhet. Den i Södertälje belägna fabriken för motortillverkning såldes till lastbilstillverkaren Scania AB under år 2007.

Under år 2007 förvärvade AutoCo samtliga aktier i Powertrain och blev därmed återigen dess moderbolag. Omstruktureringen fortsatte och i mars 2008 såldes växellådefabriken i Göteborg till Weigl Group AG, som är en tysk leverantör av transmissions- och motorkomponenter. Därefter såldes i december 2008 utvecklingsenheten för motorer i Södertälje till AVL MTC Motortestcenter AB. Scania, Weigl Group AG och AVL MTC Motortestcenter AB övertog även de anställda, som berördes av respektive överlåtelse. Powertrain fortsatte dock att bedriva viss tillverkning av motorer och växellådor även efter överlåtelsen till Scania respektive Weigl Group AG, bland annat på grund av att växellådor alltså tillverkades för GM:s räkning.

Från och med 2010 har verksamheten i Powertrain huvudsakligen varit inriktad på utveckling av manuella växellådor, fyrhjulsdrift, hybrider och styrsystem. De av Powertrain bedrivna utvecklingstjänsterna har framförallt utförts på uppdrag av AutoCo och GM. Ett antal egna testmetoder har utvecklats under årens lopp och Powertrain hade vid konkursutbrottet ett antal registrerade patent och även inregistrerade patentansökningar.



Källa: AutoCo Automobile Powertrain, Kjell AC Bergström, Presentation för konkursförvaltarna 2012-01-12

Verksamheten har efter försäljningen av AutoCo till Spyker uteslutande bedrivits inom AutoCo:s anläggningar i Trollhättan. Lokalerna har inrymt laboratorier för testning av motorer och växellådor samt för avgasrening m.m.

Under det första verksamhetsåret 2001 uppgick antalet anställda i Powertrain till 1.300 personer. Nedskärningar i personalstyrkan initierades dock under räkenskapsåret 2004 och fortgick därefter successivt fram till separationen från GM den 23 februari 2010. Vid utgången av räkenskapsåret 2009 uppgick antalet anställda i Powertrain till

444 personer. Vid tidpunkten för konkursbeslutet hade personalstyrkan minskat ytterligare och uppgick till ca 290 personer.

3. Separationen från GM

I februari 2009 meddelade GM att AutoCo skulle bli ett självständigt bolag och avskiljas från GM:s alla funktionella styrningar. Lågkonjunkturen med den s.k. finanskrisen var då ett faktum och fordonsindustrin drabbades hårt, särskilt i USA.

Den 20 februari 2009 ansökte AutoCo om företagsrekonstruktion vid Vänersborgs tingsrätt. 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. Vänersborgs tingsrätt beviljade rekonstruktionsansökan samma dag och utsåg, på förslag från AutoCo, advokat Guy Lofalk som rekonstruktör. Rekonstruktionen pågick fram till den 28 augusti 2009.

Trots att Powertrain inte formellt var i företagsrekonstruktion fick, enligt uppgift, företagsrekonstruktionen i AutoCo en negativ återverkan på Powertrain. Missförstånd om Powertrains legala status uppkom bland dess leverantörer, vilket ledde till svårigheter med krediter och leveranser. AutoCo lånade vidare 129 MSEK från Powertrain under rekonstruktionen och Powertrain nödgades dessutom skriva av en fordran på AutoCo med 65 MSEK vid det ackordsförfarande som genomfördes under rekonstruktionen.

Rekonstruktionen under 2009 syftade framförallt till att hitta en ny ägare till AutoCo. Vid tidpunkten för rekonstruktionens avslutande den 28 augusti 2009 pågick förhandlingar med företagskonsortiet Koenigsegg Group ("Koenigsegg"), som hade ingått en avsiktsförklaring med GM om att förvärva AutoCo.

Under förhandlingarna med Koenigsegg genomfördes omstruktureringar i koncernen i syfte att skapa godtagbara säkerheter gentemot Riksgäldskontoret ("RGK"). AutoCo önskade nämligen uppta ett lån hos den Europeiska Investeringsbanken ("EIB") för finansiering av vissa utvecklingsprojekt, men det krävdes då att RGK ställde garantier för lånet gentemot EIB, för vilket RGK krävde tillfredsställande säkerheter. För detta ändamål bildades dotterbolagen SAAB Automobile Parts AB ("Parts"), Tools och SAAB Automobile Property AB ("Property"), till vilka AutoCos rörelse- respektive anläggningstillgångar överfördes. Enligt uppgift var dock Koenigsegg inte intresserat av att förvärva Powertrain med dess verksamhet. GM övervägde också att behålla Powertrain inom GM-koncernen. Powertrain omfattades därför inte av omstruktureringen och RGK:s säkerheter

Den tidigare påbörjade omstruktureringen av verksamheten i Powertrain fortgick under rekonstruktionen av AutoCo. Motortillverkningen i Södertäljde avslutades i juni 2009, varefter fabriken överlämnades till Scania. I december 2009 upphörde även verksamheten Powertrains växellådefabrik i Göteborg. Vid utgången av år 2009 hade sålunda Powertrains tillverkningsverksamhet helt avvecklats.

Koenigsegg lät den 24 november 2009 meddela att de drog tillbaka sitt köpintresse för AutoCo. Kort därefter inleddes förhandlingarna med Spyker, som sedan den 23 februari 2010 förvärvade samtliga aktier i AutoCo. GM var då inte längre intresserat av att behålla Powertrain inom dess industrisystem, varför även Powertrain kom att innefattas i Spykers

köp.

Samma dag som Spyker förvärvade AutoCo, den 23 februari 2010, ingick GM och AutoCo ett antal avtal enligt vilka AutoCo, GM och Adam Opel GmbH – som dittills varit tätt integrerade – åtog sig att även fortsättningsvis utföra vissa tjänster åt varandra. Powertrain var inte explicit part i dessa avtal. Bland annat ingicks ett "Engineering Services Agreement" ("ESA") med därtill hörande allmänna inköpsvillkor.

GM och GM:s dotterbolag har på grund av dessa inköpsvillkor hävdatt rätt att kvitta fordringar på ett bolag inom AutoCo-koncernen mot skulder till andra bolag inom AutoCo-koncernen. Den kvittningsrätt som GM gjort gällande är följaktligen ytterst långtgående och skulle enligt GM innebära rätt för GM att t.ex. kvitta fordringar på AutoCo mot fordringar som Powertrain hade på GM. Kvittningsklausulen och huruvida denna har kunnat och kan göras gällande är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

4. Spyker och de sista verksamhetsåren

Under de första verksamhetsåren var Powertrain relativt självständigt, även om det fanns starka kopplingar till AutoCo och GM, vilka utgjorde dess huvudsakliga uppdragsgivare.

Efter Snykers förvärv av aktierna i AutoCo den 23 februari 2010 blev styrningen från AutoCo alltmer påtaglig. Själva verksamheten drevs visserligen alltjämt relativt självständigt i förhållande till moderbolaget. Däremot kom ekonomin att bli alltmer påverkad och styrd av förhållandena i AutoCo. Bland annat fördes, enligt uppgift av Kjell ac Bergström, Powertrains kassahantering över till AutoCo:s treasury-funktion kort efter Snykers förvärv. Powertrains leverantörsbetalningar kom därför att styras, verkställas och kontrolleras av AutoCo.

Enligt Kjell ac Bergström gick Powertrains verksamhet sett för sig under många år relativt bra. Powertrain hade ett stort antal utvecklingsuppdrag åt AutoCo, som jämte GM Powertrain Germany, tidigare Adam Opel GmbH, ("GMPT-Germany") var dess största kund. Enligt Kjell ac Bergström utfördes Powertrains Engineering Service tjänster för GMPT-Germany inom ramen för ett "European Engineering Service Agreement" ("EESA") som ingicks 2006 mellan GMPT-Germany och Powertrain, som vid den tiden var ett systerbolag till Powertrain inom GM-koncernen. Powertrain var alltså inte ägt av AutoCo vid den tiden. AutoCo övertog Powertrain först under 2007. Bakgrunden till detta EESA var att GM intill dess att försäljningsförhandlingarna avseende AutoCo med Koenigsegg strandade hade haft för avsikt att behålla Powertrain inom GM. EESA tillkom för att säkerställa den interna avstämningen mellan GMPT-Germany och Powertrain. GMPT-Germany betalade för utfört arbete per tidsenhet enligt en Work Plan. Emellertid ändrades GM's globala förutsättningar som en följd av GM's egna rekonstruktionsaktiviteter. När Spyker kom in som intressent på AutoCo var GM inte längre intresserat av att Powertrain skulle stanna kvar inom GM-sfären. Dock kvarstod fortfarande GMPT-Germanys behov av tillgång till Powertrains motorkalibreringsingenjörer, som besatt den unika kompetens som krävs för att kunna kalibrera GM's egenutvecklade motorstyrningssystem. Enligt Kjell ac Bergström fortsatte detta arbete inom ramen för EESA med Work Orders enligt Work Plan.

Under våren 2011 fick emellertid AutoCo allvarliga betalningsproblem som föranledde att bilproduktionen stoppades den 6 april 2011. AutoCo:s likviditetsproblem medförde att betalningar till Powertrain upphörde, vilket fick stora återverkningar på likviditeten också i Powertrain.

I juni 2011 ansökte ett antal leverantörer om betalningsförelägganden mot Powertrain. Ett flertal ansökningar återkallas senare, men den ekonomiska situationen var fortsatt ansträngd under sommaren 2011, framförallt på grund av en alltmer kritisk utveckling i AutoCo, vilket ledde till fortsatt uteblivna intäkter och betalningar till Powertrain.

GMPT-Germany betalade huvudsakligen rätttidigt sina leverantörsskulder till Powertrain fram till juli 2011, men därefter upphörde också dessa betalningar. Powertrains kundfordringar på GMPT-Germany uppgick därvid till ca 3,7 MEUR. Powertrain påminde om betalning, dock utan resultat. AutoCo:s bolagsjurist tillskrev GMPT-Germany den 30 september 2011 med förfrågan om grunden för de kvittningar som förmodades ha företagits. Av e-mailkorrespondens framgår att GMPT-Germany först den 25 oktober 2011, efter att ha förhört sig hos GM centralt, invände mot betalning under åberopande av rätt till kvittning under det mellan GM Global Technology Operations Inc. ("GTO") och AutoCo den 23 februari 2010 ingångna ESA som också omfattade deras respektive "Participating Affiliate". Med det senare avses enligt ESA "an Affiliate of either Party which signs a Project Plan to provide or receive Services on behalf of its affiliated Party without undertaking any liability under the Agreement."

Enligt Kjell ac Bergström hade varken ledningen i Powertrain eller GMPT-Germany intill denna tidpunkt fått någon som helst information om ESA och än mindre att det skulle innebära att Powertrains eget avtal med GMPT-Germany från 2006, EESA, inte längre gällde eller att GM på grund av ESA skulle kunna göra gällande rätt till kvittning av sina leverantörsskulder till Powertrain mot fordringar på andra SAAB Automobile-bolag.

Det antecknas att ovanstående motsägs av att det dels i Powertrains obetalda fakturor till GMPT-Germany anges att fakturorna avser arbeten "according to ESA", dels att det i AutoCo:s bolagsjurists förfrågan till GMPT-Germany om grunden för de uteblivna betalningarna refereras till "AutoCo Powertrain (PWT) ESA Payment Invoice not payed".

Kundfordringarna på AutoCo och GMPT-Germany växte och uppgick vid tidpunkten för konkursbeslutet till 414 MSEK respektive 58 MSEK. Följden blev att också Powertrains externa leverantörsskulder ackumulerades och uppgick vid konkursutbrottet till ca 155 MSEK.

Den 7 september 2011 beslutade styrelsen i AutoCo att ansöka om företagsrekonstruktion. Styrelsemöte hölls samma dag i Powertrain, varvid beslutades att ansöka om företagsrekonstruktion också för Powertrains räkning. Powertrain gav in rekonstruktionsansökan till Vänersborgs tingsrätt samma dag som AutoCo. I ansökan anfördes bland annat att en väsentlig del av Powertrains intäkter var hänförliga till AutoCo och att Powertrain var helt beroende av betalningar från AutoCo för att kunna fullgöra sina åtaganden gentemot externa fordringsägare. Den akuta likviditetskris som hade drabbat AutoCo hade därför resulterat i akut likviditetsbrist och betalningssvårigheter även för Powertrain.

Rekonstruktionen och vad som förevar under denna avhandlas i förvaltarberättelsen i AutoCo:s konkurs. Sedan förutsättningar ej befunnits föreligga för att kunna uppnå syftet med rekonstruktionen gav de tre SAAB Automobile-bolagen den 19 december 2011 in egen ansökan om att bli försatta i konkurs. Vänersborgs tingsrätt beslutande om konkurs samma dag.

5. Vicura AB och SAAB Automobile Powertrain Tools AB

Vid tidpunkten för konkursbeslutet ägde Powertrain samtliga aktier i SAAB Automobile Powertrain Tools AB, 5568334-7446 ("Powertrain Tools"), vilket inte är försatt i konkurs. Powertrain Tools har till föremål för sin verksamhet att direkt eller indirekt bedriva utveckling, tillverkning och försäljning av motorer, växellådor, komponenter och reservdelar för dessa inom fordonsområdet samt äga och förvalta fast och lös egendom. I realiteten har Powertrain Tools - precis som Tools - endast ägt och förvaltat vissa maskiner som tidigare förvärvats av Powertrain.

Powertrain Tools bildades den 15 december 2010 och registrerades hos Bolagsverket den 21 december samma år. Bakgrunden till bolagets bildande var följande.

Under 2010 minskade uppdragen från GM avseende transmissionsutvecklingstjänster. Powertrain önskade därför överlåta den del av verksamheten som omfattade utveckling av manuella växellådor. Den 22 oktober 2010 bildades därför SAAB Automobile Transmission AB, 556821-9025, som ett helägt dotterbolag till Powertrain, sedermera nämn-ändrat till Vicura AB ("Vicura"). Den 21 december 2010 överlät Powertrain samtliga aktier i Vicura till Fouriertransform AB, 556771-5700. Därefter ingick Powertrain och Vicura den 1 januari 2011 ett "Business Transfer Agreement" varigenom Vicura förvärvade vissa rörelsetillgångar, avtal och immateriella rättigheter kopplade till utvecklingen av manuella växellådor från Powertrain. Vicura och Powertrain ingick vidare ett lokalhyresavtal som gav Vicura rätt att nyttja delar av Powertrains rörelselokaler inom industriområdet i Trollhättan. I samband med överlåtelsen övergick 47 av Powertrains anställda till Vicura.

Den 4 januari 2011, överlät Powertrain viss laboratorieutrustning till det då nybildade dotterbolaget Powertrain Tools. Köpskillingen uppgick till 18.246.870 kronor, vilket motsvarade den överlåtna egendomens bokförda värde. Transaktionen registrerades hos Kronofogden den 21 januari 2011 i enlighet med lag (1845:50) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva.

Den 4 januari 2011 ingick Powertrain och Vicura ett "Service Agreement", enligt vilket Powertrain åtog sig att köpa tjänster av Vicura till och med utgången av år 2013 till ett totalt belopp om 48 MSEK. Samma dag träffade parterna även ett "SAP Technology License Agreement", enligt vilket Vicura erhöll en kostnadsfri, icke exklusiv rätt att nyttja teknik utvecklad under vissa specifika patent. Även ett optionsavtal ingicks, enligt vilket Vicura erhöll en ovillkorad option att fram till den 13 december 2013 förvärva den utrustning som Powertrain hade överlåtit till Powertrain Tools. Samtliga aktier i Powertrain Tools pantförskrevs samma dag, den 4 januari 2011, till Vicura. Pantsättningen gjordes i syfte att säkerställa Powertrains åtaganden enligt options- och serviceavtalet. Transaktionen liknade därmed de omstruktureringar som företagits i AutoCo kring årsskiftet 2009/2010 för att tillskapa säkerheter gentemot RGK.

Powertrain Tools bildades således enkom i syfte att särskilja anläggningstillgångar från Powertrain för att användas som pantsäkerhet gentemot Vicura. Någon operativ verksamhet har inte heller bedrivits i Powertrain Tools. Vid tidpunkten för Bolagets konkurs hade köpeskillingen för laboratorieutrustningen alltså inte erlagts. Tanken var att denna skulle ha tillskjutits till Powertrain Tools som ägartillskott, men detta hade inte skett. Vid konkursutbrottet utestod således Powertrains fordran på Powertrain Tools obetald.

6. Bokföring

Powertrains räkenskapsår motsvarar kalenderåret. Powertrains senaste till Bolagsverket ingivna årsredovisning avser räkenskapsåret 2010. Kopia därav närslutes som bilaga 1. Vidare bifogas balans- och resultatrapport per den 30 juni 2011, bilaga 2, samt per den 19 december samma år, bilaga 3.

Auktoriserade revisorerna Bertel Enlund, 501012-1894, och Heléne Siberg Wendin, 650727-5508, båda verksamma vid Ernst & Young AB i Göteborg, är hos Bolagsverket registrerade revisorer för bolaget sedan den 16 juli 2010. Dessförinnan var auktoriserade revisorn Peter Gustafsson, 560112-5593, Deloitte, registrerad revisor för bolaget sedan den 18 oktober 2005.

Konkursförvaltarna har som särskilt biträde i granskningen och utvärderingen av Powertrains och övriga konkursbolags bokföring och ekonomiska förhållanden 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 bedömningar och slutsatser har redovisats i en för respektive konkursbolag upprättad granskningsrapport. Grant Thorntons granskningsrapport avseende Powertrain bifogas här som bilaga 4.

Powertrain har använt redovisningssystemet SAP som en central del i dess redovisning med integrerade kund- och leverantörsreskontror. Till detta system har sedan olika förssystem funnits för lönehantering, anläggningsregister, lagerhantering m.m. Redovisningsmiljön har varit såväl omfattande som komplex.

Grant Thornton har vid sin granskning funnit att Powertrains bokföring inte alltid varit förd löpande och i kronologisk ordning. Enligt Grant Thornton har dessa förhållanden inte haft sådan inverkan på bolagets bokföring att man inte utifrån denna löpande kunnat följa verksamhetens ekonomiska förlopp, resultat och ställning.

Konkursförvaltarna, som följt och löpande tagit del i de granskande revisorernas utredning, delar dessas bedömning. Skäl till anmärkning beträffande bokföringsskyldighetens fullgörande föreligger således inte.

7. Översikt över tillgångar och skulder

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

Sammandrag

Kassa/Bank	8.982.382,06
Fordringar	8.315.640,00
Övrig Fi egendom	<u>67.733940,00.</u>
Summa tillgångar	<u>85.031.962,06</u>
Förmånsberättigade skulder	73.449.895,00
Icke förmånsberättigade skulder	<u>1.127.734.119,19</u>
Summa skulder	- <u>1.201.184.014,19</u>
Brist i boet	- <u>1.116.152.052,13</u>

8. Bolagets resultatutveckling och ekonomiska ställning

I nedanstående tabell redovisas Powertrains resultatutveckling och ekonomiska ställning i nyckeltal för räkenskapsåren 2007 – 2010.

Bokslutsperiod	2007-12	2008-12	2009-12	2010-12
Nettoomsättning (tkr)	1 721 494	1 643 654	1 327 075	654 225
Nettoomsättning per anställd (tkr)	2 173	2 420	3 022	1 802
Förändrad nettoomsättning (%)	-28,2	-4,52	-19,26	-50,7
Antal anställda (st)	792	679	439	363
Avkastning eget kapital (%)	-48,64	-112,2	138,2	-2,17
Avkastning totalt kapital (%)	-7,36	-12,01	35,01	-0,29
Kassalikviditet (%)	73,9	70,86	100,1	162,12
Soliditet (%)	17,82	11,85	23,21	52,04
Nettomarginal (%)	-5,73	-7,19	15,25	-0,79
Vinstmarginal (%)	-5,73	-7,19	15,25	-0,79
Resultat efter avskrivningar (tkr)	-83 893	8 790	135 750	-3 825
Resultat efter finansnetto (tkr)	-98 648	-118 328	202 487	-5 202
Kapitalomsättningshastighet (ggr/år)	1,32	1,62	1,74	1,19
Revisor anmärkningkod		J		E

Källa: Infotorg

9. Orsakerna till och tidpunkten för obeståndet

Enligt bestämmelserna i 7 kap 15 § KL skall 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 kan rätteligen 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 således 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 hans intjäningsförmåga och möjligheter att få kredit.

I rubricerat avseende hänvisas till Grant Thorntons granskningsrapport sid 13-17 (bilaga 4), vartill sammanfattningsvis görs följande bedömning.

Powertrain blev efter separationen från GM alltmer beroende av AutoCo som dess huvudsakliga uppdragsgivare. Powertrain saknade vidare, enligt uppgift från Kjell ac Bergström, egen treasury-funktion, varför denna tjänst köptes in från AutoCo. AutoCo tog över kontrollen av Powertrains kassalikviditet. Det var därmed AutoCos treasury-funktion som verkställde Powertrains leverantörsbetalningar.

Betalningsproblemen i AutoCo under våren 2011 återverkade direkt på också kassalikviditeten i Powertrain och därmed på dess betalningsförmåga. Powertrains kassalikviditet var, med bortseende från koncerninterna mellanhavanden, huvudsakligen med AutoCo, negativ under hela 2011 och positiv, om man inkluderar mellanhavanden med AutoCo. Detta visar på ett likviditetsmässigt starkt beroende i förhållande till AutoCo. Likviditeten i Powertrain försämrades och betalningssvårigheterna förvärrades efter produktionsstoppet i AutoCo den 6 april 2011 och i juni 2011 hade ett antal av bolagets leverantörer ansökt om betalningsföreläggande mot bolaget.

Enligt balans- och resultatrapporten per den 30 juni 2011 (bilaga 2) uppgick Powertrains leverantörsskulder till 92 MSEK och ökar därefter för att vid konkursutbrottet uppgå till ca 155 MSEK. Omsättningstillgångarna uppgick per den 30 juni 2011 till 388 MSEK. Av omsättningstillgångarna utgjorde 338 MSEK fordringar på koncernbolag, framförallt på AutoCo, och återstoden huvudsakligen fordringar på GMPT-Germany, vilka alltjämt var obetalda då Powertrain försattes i konkurs.

Moderbolaget AutoCo var, enligt konkursförvaltarnas bedömning, på ekonomiskt obestånd i konkurslagens mening alltsedan inledningen av 2011, dock senast i samband med produktionsstoppet den 6 april 2011 (se härom avsnitt 8 i förvaltarberättelsen i AutoCos konkurs). Även Powertrains skulder och betalningsoförmåga accentuerades efter det att AutoCo nödgats stoppa produktionen den 6 april 2011.

Powertrains andra huvudsakliga kund, GMPT-Germany, upphörde med sina betalningar av förfallna leverantörsskulder till Powertrain fr.o.m. den 2 juli 2011 som en följd av att GM-koncernen hade betydande förfallna fordringar på AutoCo som inte betalades. Powertrains fordringar på GMPT-Germany uppgick därvid till ca 3,7 MEUR. Vid konkursutbrottet hade dessa fordringar ökat till ca 5,8 MEUR.

Orsaken till obeståndet i Powertrain har således varit en direkt följd av obeståndet i

AutoCo. Mot bakgrund av beroendeförhållandena till AutoCo - affärsmässigt och likviditetsmässigt - kan tidpunkten för obeståndet i Powertrain relateras till tidpunkten då det ej längre fanns förutsättningar att driva någon verksamhet i AutoCo, d.v.s. i samband med produktionsstoppet den 6 april 2011 och absolut senast då GMPT-Germany upphörde att betala sina leverantörsskulder till Powertrain i början av juni 2011.

10. Tidpunkt för skyldighet att upprätta av kontrollbalansräkning

Enligt 7 kap 15 § KL skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om vid vilken tidpunkt skyldighet enligt 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.

Powertrains hos Bolagsverket registrerade aktiekapital uppgår till 10.100.000 kronor. Den kritiska gränsen för styrelsens skyldighet att upprätta kontrollbalansräkning har således uppgått till ca 5 MSEK.

Det egna kapitalets utveckling under de senaste verksamhetsåren enligt bolagets årsredovisningar respektive balans- och resultatrapporter åskådliggörs i nedanstående tabell.

Räkenskapsår/TSEK	2009	2010	2011-06-30 ¹	2011-11-30 ²
Aktiekapital	10.100	10.100	10.100	10.100
Reservfond	<u>2.020</u>	<u>2.020</u>	<u>2.020</u>	2.020
Summa bundet kapital	12.120	12.120	12.120	12.120
Balanserat resultat	- 117.875	168.277	161.629	161.629
Årets/periodens resultat	<u>186.874</u>	<u>- 6.648</u>	<u>23.317</u>	21.764
Summa fritt kapital	68.999	161.629	184.946	183.393
Summa eget kapital	<u>81.119</u>	<u>173.749</u>	<u>197.066</u>	<u>195.513</u>
Obeskattade reserver			<u>90.822</u>	<u>90.822</u>
Kundfordringar	1.652	9.502	36.939	465.684

¹ Beloppen har hämtats från balans- och resultatrapport per den 30 juni 2011, fogad som bilaga 3 till Powertrains ansökan om företagsrekonstruktion av den 7 september 2011.

² Beloppen har hämtats från balans- och resultatrapport per angivet datum. Rapporten har inte granskats av bolagets revisorer.

Koncerninterna fordringar	<u>276.494</u>	<u>282.625</u>	<u>338.157</u>	<u>378.244</u>
	<u>278.148</u>	<u>292.127</u>	<u>375.096</u>	<u>843.928</u>
Leverantörsskulder	58.895	39.932	92.061	154.776
Koncerninterna skulder	<u>249.742</u>	---	---	<u>566</u>
	<u>308.637</u>	<u>39.932</u>	<u>92.096</u>	<u>155.342</u>

Såsom framgår av tabellen ovan har det egna kapitalet, enligt Powertrains bokföring, varit intakt från utgången av räkenskapsåret 2009 fram till den 30 november 2011. Såsom angivits under punkten 9 ovan har dock en betydande del av Powertrains omsättningstillgångar utgjorts av fordringar på AutoCo. AutoCo hade fr.o.m. mitten av februari 2011 ej längre förmåga att betala sina skulder allteftersom de förföll till betalning. Verksamheten i AutoCo avstannade med produktionsstoppet i april 2011, varefter AutoCo ej längre hade någon intjäningsförmåga.

Årsredovisningen i Powertrain för räkenskapsåret 2010 fastställdes på årsstämma den 30 juni 2011. Det egna kapitalet, inklusive obeskickade reserver uppgick enligt årsredovisningen till ca 265 MSEK. I årsredovisningen upptogs omsättningstillgångar med sammanlagt ca 316 MSEK, varav ca 283 MSEK utgjorde fordringar på AutoCo. Powertrains revisorer avlämnade samma dag revisionsberättelse för räkenskapsåret 2010 och anmärkte att det fanns ett antal osäkerhetsfaktorer som kunde komma att påverka moderbolagets fortbestånd och därmed värdet av nämnda fordran.

Vid tidpunkten för årsredovisningens fastställande var AutoCos produktion stoppad sedan den 6 april 2011 och AutoCo befann sig i en akut likviditetskris. Likviditetsproblemen hade också uppmärksammats av Powertrains styrelse redan på styrelsemöte den 6 maj 2011. I protokollet från detta möte noterades att "the extremely tight cash situation for the AutoCo-group was discussed" samt att "based on the current financial situation it is very hard to reach agreements regarding outside work".

Under sommaren 2011 förvärrades situationen i AutoCo ytterligare. Oaktat att AutoCos grava likviditetsproblem var kända alltsedan våren 2011 och trots att Powertrain självt påverkades av situationen, gjordes inga nedskrivningar av fordringarna på moderbolaget. Vid tidpunkten för konkursbeslutet var fordringarna på AutoCo alltså obetalda och hade ökat till ca 414 MSEK. I den i Powertrains konkurs upprättade konkursbouppteckningen har fordringen värderats till 0 kronor. Sammantaget har det förelegat starka skäl för Powertrains styrelse till en mer försiktig värdering av fordringen på moderbolaget alltsedan våren 2011. Vid en sådan nedskrivning hade Powertrains eget kapital varit negativt.

Sammanfattningsvis är det undertecknades bedömning att det efter produktionsstoppet i AutoCo i april 2011 och följdverkningarna av detta, har förelegat anledning för styrelsen att senast vid utgången av april 2011 anta att dessa förhållanden kunde ha sådan återverkan på också Powertrain att det egna kapitalet underskred den kritiska gränsen. Vid sådant förhållande har det förelegat skyldighet för Powertrains styrelse att föranstalta om upprättande av och låta Powertrains revisorer granska en sådan kontrollbalansräkning

som föreskrivs i 25 kap 13 § ABL. Någon sådan har inte upprättats.

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

11. Internlån och värdeöverföringar samt förekomst av olovliga sådana

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

Enligt 17 kap 3 § ABL får värdeöverföringar från ett aktiebolag endast äga rum om det efter överföringen finns full täckning för bolagets bundna egna kapital. Beräkningen skall grunda sig på den senast fastställda balansräkningen med beaktande av ändringar i det bundna egna kapitalet som har skett efter balansdagen. Vidare krävs enligt den s.k. försiktighetsregeln att överföringen, även om den ryms inom det fria egna kapitalet, framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet, och bolagets konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Enligt vad som framkommit under konkursutredningen i rubricerat avseende noteras särskilt följande.

11.1 Utlåning till Spyker/Swedish Automobile N.V.

Såsom utvecklats i förvaltarberättelsen i AutoCo:s konkurs avyttrade AutoCo 50,1 procent av aktierna i AutoCo Automobile Property AB till Trollhättan Property Investors AB ("TPI") för en köpeskilling om 255 MSEK, varvid 205 MSEK erlades kontant i samband med tillträdet och resterande del genom skuldebrev. Slutbetalning enligt det sista skuldebrevet ägde rum den 5 september 2011, varvid AutoCo skulle erhålla 24,625 MSEK från förvärvaren Hemfosa AB. Beloppet utbetalades dock inte till AutoCo utan till Powertrains bankkonto. Inbetalningen bokfördes i avräkning på Powertrains fordran på AutoCo. Det kan noteras att AutoCo:s eget bankkonto då var föremål för utmätning. Dagen efter inbetalningen, den 6 september 2011, utbetalades 2 MEUR (ca 18 MSEK) från Powertrains bankkonto till Spyker. Utbetalningen bokfördes över Powertrains avräkningskonto med AutoCo, varigenom Powertrains fordran på AutoCo ökade med motsvarande belopp. I AutoCo bokfördes transaktionen som ett motsvarande lån till Spyker. Vid konkursutbrottet den 19 december 2011 utestod det i AutoCo bokförda lånet till Spyker alltjämt obetalt.

Powertrains vederlag för utbetalningen till Spyker utgjordes således av en motsvarande fordran på AutoCo. AutoCo saknade vid denna tidpunkt betalningsförmåga och den mot AutoCo uppbokade fordringen saknade därmed värde. Mot denna bakgrund samt med hänsyn till vad som anförts om Powertrains betalningsförmåga under punkt 9-10 ovan kan det ifrågasättas huruvida utbetalningen var förenlig med försiktighetsregeln i 17 kap 3 §

ABL. Utbetalningen synes dock ha genomförts via Powertrain enbart av det skälet att AutoCo vid den tiden var föremål för utmätningsåtgärder. Omständigheterna ger emellertid uttryck för att det inte funnits någon avsikt att de av Powertrain uppburna medlen, vilka utgjort slutlikvid för Hemfosa-transaktionen, skulle stanna i Powertrain. I realiteten har såväl inbetalningen av slutlikviden som den efterföljande utbetalningen till Spyker utgjort en transaktion mellan AutoCo och Spyker. Transaktionen synes således ha saknat självständig betydelse för Powertrain, som endast slussat medlen vidare uppåt i koncernen. Skäl till anmärkning mot utbetalningen utifrån Powertrains perspektiv torde därför inte föreligga. Dessa transaktioner är dock föremål för vidare utredning och överväganden.

11.2 Koncerninterna kvittningar

Kvittningar som skett av GM-bolag för fordringar mot andra bolag inom AutoCo-koncernen än gäldenärsbolaget kan ha inneburit värdeöverföringar mellan bolagen och är föremål för vidare utredning och överväganden i såväl rubricerade avseenden som utifrån konkurslagens återvinningsbestämmelser.

12. 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 denna bedömning är bland annat tidpunkten för gäldenärens obestånd (insolvensen), förhållandet mellan dess tillgångar och skulder (sufficiensen) och boets omslutning. Med denna utgångspunkt har konkursförvaltningen uppdragit åt Grant Thornton att granska transaktioner huvudsakligen överstigande 5 MSEK fr.o.m. den 1 januari 2011 och fram till konkursbeslutet den 19 december samma år. Vid granskningen har särskild uppmärksamhet ägnats åt närstående bolag och intressenter till AutoCo. Mot bakgrund av vad som framkommit vid utredningen kan följande noteras.

12.1 GM

Såsom angivits under punkten 3 ovan föreskrev de av GM tillämpade allmänna inköpsvillkoren en mycket omfattande kvittningsrätt. Vid tidpunkten för konkursbeslutet hade Powertrain en nettofordran på GM med 58 MSEK. Denna fordran hade ökat med 54 MSEK under 2011 på grund av att GM - under åberopande av kvittningsklausulen - motsatte sig att betala Powertrains fakturor mot GM avseende av GM köpta tjänster av Powertrain. Den sista betalningen från GM och dess närstående bolag till Powertrain erlades den 28 februari 2011, dock med undantag av GM Powertrain Germany GmbH ("GM GmbH") som betalade utställda fakturor fram till den 30 juni 2011.

Konkursboet har mot Adam Opel AG ("Adam Opel") framställt krav på betalning med 5.699.790 EUR avseende otillåten kvittning (återvinning av kvittning i konkurs). Fakturorna som kravet grundar sig på är ställda till GM GmbH men efter en fusion mellan bolagen har fordringarna övergått att gälla mot Adam Opel. Adam Opel har framfört kvittningsinvändning mot konkursboets krav under åberopande av kvittningsklausulen. Saken är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

12.2 Försäljning av tillgångar till Powertrain Tools

Såsom redogjorts för ovan överlät Powertrain genom lösöreköpsavtal den 4 januari 2011 viss laboratorieutrustning till dotterbolaget Powertrain Tools. Köpeskillingen uppgick till ca 18,2 MSEK och har erlagts genom utställande av skuldebrev. Vid tidpunkten för konkursbeslutet var fordringen enligt skuldebrevet alltså obetald.

Powertrain Tools är inte i försatt i konkurs. Powertrain Tools saknar tillgångar utöver den från Powertrain förvärvade laboratorieutrustningen. I kontrollbalansräkning per den 13 januari 2012 har denna utrustning åsatts ett bokfört värde om ca 15,3 MSEK. Aktierna i Powertrain Tools är sedan den 4 januari 2011 pantsatta till Vicura AB. Pantsättningen omfattar visserligen enbart aktierna men i pantavtalet anges även att Powertrain Tools inte får avyttra laboratorieutrustningen utan samtycke från Vicura AB. Sådant samtycke har inte kunnat påräknas med mindre än att Powertrain först löst sina förpliktelser gentemot Vicura AB, vars fordran per dagen för konkursbeslutet uppgick till ca 39 MSEK. Powertrain Tools möjligheter att omsätta laboratorieutrustningen i likvida medel har därmed alltså sedan överlåtelsen den 4 januari 2011 varit ytterst begränsade.

Mot bakgrund av ovanstående kan det knappast anses ha varit affärsmässigt betingat för Powertrain att överlåta egendomen på det sätt som skett. Powertrain borde – mot bakgrund av Powertrain Tools begränsade möjligheter att generera intäkter för betalning av skulden – rimligen ha betingat sig kontant betalning. Det kan därför ifrågasättas om inte överlåtelsen har utgjort ett sådant undandragande av egendom från Powertrains borgenärer som ska gå åter enligt 4 kap 5 § Konkl. Dessa förhållanden är föremål för fortsatt utredning.

12.3 e-AAM Driveline Systems AB

e-AAM Driveline Systems AB ("e-AAM") utvecklar och säljer hybrida och elektriska drivsystem. Vid konkursutbrottet hade Powertrain utestående kundfordringar på e-AAM, som beräknats till 3.587.855 SEK. e-AAM hade inga fordringar på Powertrain. Däremot hade e-AAM en utestående kundfordran och en fordran på obetald licensavgift på AutoCo om 2.335.841 SEK respektive 1.100.000 USD. Konkursboet har framställt krav mot e-AAM på betalning av del av det beräknade fordringsbeloppet, eller 363.943 SEK. e-AAM har invänt mot betalning och gjort gällande att e-AAM haft rätt att kvitta skulden mot fordringar på AutoCo enligt en klausul i e-AAM:s allmänna inköpsvillkor, dvs. samma typ av klausul som tillämpats av GM (se punkten 12.1 ovan). Härefter har Powertrains konkursbo framställt ytterligare krav mot e-AAM om totalt 3.587.855 SEK, inkluderande det ursprungliga kravet. Detta krav har ännu inte bemötts av e-AAM. Saken - och huruvida kvittning lagligen kan ske - är föremål för fortsatt utredning och överväganden.

13. Associationsrättslig skadeståndsskyldighet

Enligt 7 kap 15 § KL skall förvaltarberättelsen innehålla uppgift om det finns skäl att anta att någon enligt bestämmelserna i aktieföretagslagen är skyldig att utge skadestånd. I detta avseende hänvisas till redogörelsen under punkt 11 och 12 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 Powertrain AB:s konkurs har sådana yttranden inkommit från Kjell ac Bergström samt Mats Bryngelsson och Eje Johansson genom ombud. I vissa avseenden har synpunkterna föranlett förvaltarna till vissa tillägg och ändringar, huvudsakligen såvitt avser sakomständigheter. 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