



STEFAN ENGSTRÖM OM SAABS KRIS

# SAAB-krisen idag kan vara en följd av att lagar ej följts tidigare

Publicerad: 2011-06-23, Uppdaterad: 2011-06-23

**Den som följt utvecklingen i bilföretaget sedan i våras har** kunnat läsa om Victor Mullers alla resor till Kina under våren och ingått avtal som medfört ett visst kapital till bolaget. Vid vissa resor har också bolagets tidigare VD Jan-Åke Jonsson deltagit. Men dessa resor medför också frågor. Har bolaget saknat förmåga att i tid förutse kapitalbrist?

Aktiebolagslagen 8 kap behandlar bolagets ledning och styrelsens och verkställande direktörens uppgifter. Styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter och skall fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation. Verkställande direktören skall sköta den löpande förvaltningen.

Om SAAB hade haft en ledning som med utgångspunkt från antalet sålda bilar och andra intäktsgenererande verksamheter kunnat budgetera det förväntade kassaflödet, borde ledningen kunnat se redan flera månader innan det första produktionsstoppet i mars att SAAB skulle bli i akut behov av kapital. Då hade Mullers och Jonssons kineser kunnat påbörjas redan då i syfte att kapitalet skulle ha varit på plats i sådan tid att produktionsstoppet uteblivit. Känslan är istället att man saknat framförhållning och när tiden kommit ikapp och den akuta krisen är ett faktum, så påbörjas kineserna. Om detta är korrekt så är det uppenbart att styrelsen och VD försummat ledningen av SAAB och inte heller haft kontroll på bilföretagets ekonomiska situation.

Men antag istället att detta är en felaktig slutsats. Istället har man redan i god tid kunnat förutse att produktionen skulle kunna bli stoppad i mars eller april. Då reser det frågan om styrelsen och VD redan långt tidigare insåg att SAAB var på väg in i en obeståndssituation. I konkurslagen 1 kap 2 § återfinns definitionen på obestånd som i korthet innebär att en gäldenär som inte kan betala sina skulder är på obestånd och att en sådan gäldenär skall försättas i konkurs. Undantag från detta gäller endast om betalningsoförmågan endast är tillfällig.

Det finns inte någon bestämd tidsangivelse för när en betalningsoförmåga ska anses endast tillfällig. Istället gör man en bedömning av gäldenärens ekonomiska situation i det särskilda fallet. Faktorer som förvärvsförmåga - att tjäna pengar på sin bilförsäljning t.ex. -, möjligheten att få lån eller betalningsanstånd, möjligheter att sälja egendom, konjunkurläget i branschen etc. I förarbetena till konkurslagen framhålls det att det inte bör godtas någon längre tids betalningsoförmåga med hänsyn till borgenärerna och det bör åligga på gäldenären att bevisa att betalningsoförmågan endast är tillfällig.

**När det gäller SAAB så kan mycket ifrågasättas av ovanstående. I tider där nybilsförsäljningen slår rekord lyckades SAAB sälja 30.000 bilar under 2010. Under första kvartalet 2011 har ca 10.000 bilar sålts. Det innebär att den s.k. förvärvsförmågan är synnerligen svag för SAAB och deras bilar. En annan faktor som möjlighet till betalningsanstånd verkar inte heller finnas. I så fall hade leveranserna inte stoppats p.g.a. uteblivna betalningar.**

Det är alltså mycket som talar för att biltillverkaren SAAB har varit på obestånd under en längre tid, något som enligt lagens förarbeten inte bör godtas med hänsyn till borgenärerna. Och under den tid som gått kan lätt konstateras att leverantörerna fått en klart försämrad ställning än tidigare genom löftet om att på kort sikt endast få betalt med 10 procent av fordringarnas ursprungsbelopp, något som de knappast förväntat sig när leveranserna skedde. Och knappast heller har de anställda förväntat sig att fira midsommar utan pengar på lönekontot.

**Även om det nu tillförs någon miljard kronor och löser** de akuta problemen så återstår ändå till synes oöverstigliga problem. Hur skall kapitalförsörjningen säkras för att utveckla och få igång produktionen av framtida modeller? Och vad finns för garantier att kunderna på marknaden litar på SAAB bara för att man kanske lyckas reda upp den akuta krisen? Förvärvsförmågan - att kunna sälja tillräckligt antal bilar och bli lönsamt - riskerar att förbli liten p.g.a. kundernas tvivel på bilmärket.

## OM FÖRFATTAREN:

Auktoriserad revisor, f.d. universitetslektor i företagsekonomi vid Stockholms universitet.

Därför finns förmodligen bara en lösning och det är att en välrenommerad biltillverkare tar över företaget och skjuter till nödvändigt kapital, vilket kanske måste vara 5-10 miljarder kronor med hänsyn till kostnader som rör utveckling av framtida modeller. Om sådant intresse ej finns återstår bara konkurs för att förhindra ännu större skadeverkningar för människor och företag som på något sätt är eller kan komma att bli involverade i SAAB. Hade konkursen skett i våras hade många SAAB-anställda hunnit hitta andra arbeten. Och om ej, så hade åtminstone lönegarantin kunnat medföra en någorlunda trevlig midsommarhelg.



**Stefan Engström** (2 artiklar)

## 6 kommentarer

I kommentarsfältet har kommentatorn juridiskt ansvar för sina inlägg.

Varför har ingen lämnat in en konkursansökan? Vare sig underleverantörer eller anställda har ju inkommit med någon sådan, trots att det länge varit uppenbart vart företaget är på väg.

Facken som annars mot småföretagare är snabba med att lämna in KK-ansökningar har inte gjort det i detta fallet. Varför inte?

Det finns som Du säger många ärenden hos Kronofogden, men är det tillräckligt då man vet att gäldenären inte är solvent.

Mycket går att ifrågasätta i denna härva. Varför har inte Näringsdepartementet som har fordringar krävt företaget i Konkurs, är det ren politik för att inte bli anklagade för att sänka företaget. Kanske, men jag tycker och anser att Regeringen måste i första hand värna om skattebetalarnas pengar och krävt in dessa utestående fordringar. När dem inte betalas gå vidare så fort som möjligt med en konkursansökan. Varför har inte Kronofogden gått vidare, har dem nöjt sig med SAAB:s svar när delgivning nått ut till VD. Borde inte Kronofogden agera skyndsamt i sådana här ärenden. Inte enbart när det gäller småpengar ifrån småföretag och privatpersoner. Här i denna affär är det ju miljarder som står på spel.

#1 [Christer Borgström](#), 2011-06-23, 16:48

[Permalänk](#) | [Anmäl](#)

Art.förf. har helt rätt. Konkurslagens obeståndsrekvisit är uppfyllt med råge. Dock krävs det att antingen företaget självt eller någon gäldenär ansöker om att få företaget försatt i konkurs.

Och det är detta grundläggande steg som ännu inte tagits, huvudsakligen grundat på fromma förhoppningar till beg. bilhandlare Muller och dennes alltmer slitna talanger. Men samtidigt som tiden går kan en del gäldenärer finna att deras position försämrats av att konkursbeslutet dröjer. Och var finns det EBRD lån på fyra miljarder SEK, som säkert var det som triggade Mullers och Antonovs intresse för SAAB?

#2 [christina wegel](#), 2011-06-24, 10:59

[Permalänk](#) | [Anmäl](#)

I den borgerliga verklighetsbeskrivningen lever de stora svenska företagen sitt eget liv skilt från det offentliga. Denna bild är inte sann och det har den aldrig varit. Det var offentliga satsningar i telenätet som en gång i tiden banade väg för det vi idag känner igen som Sonyericsson. Det var miljonprogrammet med hundratusentals nybyggda lägenheter som var förutsättningen för framgångssagan Ikea. Det var offentliganställda läkare som skrev ut läkemedel som produceras av Astrazeneca. Så mycket till bilindustri hade det aldrig blivit utan ett vägnät som i allt väsentligt finansierats av det offentliga. Med enbart det privata initiativet hade vi överhuvudtaget aldrig haft några världsledande svenska företag. Av denna historia har Olofsson och Reinfeldt inte lärt något. Frågan är om arbetarrörelsen och vänstern lärt tillräckligt.

#3 [Bosse Johansson](#), 2011-06-24, 13:59

[Permalänk](#) | [Anmäl](#)

SAABs kris beror på att de inte säljer tillräckligt många bilar, varken mer eller mindre. Lägg ner och sluta slösa pengar i ett projekt som varit hopplöst i 60 år (med undantag för ett fåtal år då man faktiskt lyckades generera vinst).

[Permalänk](#) | [Anmäl](#)#4 [Kenneth Andersson](#), 2011-06-25, 09:11

SAAB har kommit på efterkälken med att ej utveckla miljö-bilar som ligger i fas och tid med de av politiker på nationell och global nivå, uppsatta miljömål, vari bilindustrin är högt involverad. I detta läge som SAAB därav hamnat i, är det som fördröjer hela den här återuppbyggnaden som SAAB med alla berörda parter nu kämpar febrilt för att få SAAB på marknaden med det antal sålda bilar som måste till för att Företaget ska överleva. Denna process tar av naturliga skäl sin tid i anspråk och måste åtföljas med tålamod och uthållighet från alla berörda parter med målsättningen att SAAB är och blir en bil som välkomnas av såväl Svenska som Europeiska köpare. Märkligt vore ju om dessa villiga investerare inte har tillräcklig kunskap om bilindustrin, och i synnerhet om SAAB:s framtid med dess senaste väl så konkurrens-kraftiga modeller och motorer. Man bör förstå att en seriös Företagsledare inget annat vill än att Företagen ska överleva och expandera. Det är ju deras livsverk och till Samhället en grundläggande bas för arbetstillfällen, skatteintäkter och välfärden, som jag ser det.

#5 [Rolf Bardå](#), 2011-06-25, 16:30 [Permalänk](#) | [Anmäl](#)

Det är förstås inte så konstigt att SAAB inte sålde mer än 30 tusen bilar förra året när löpsedlarna tapeseras med feta rubriker om företagets hädangång och att landets näringsminister dissas företaget. Detta ger ju många frågetecken för nybilsköparen, vad händer med andrahandsvärdet, kommer det att finnas reservdelar och reparationskompetens, dagens nya bilar är inget man fixar utan avancerad teknisk kompetens.

Man frågar sig vad GM skulle med SAAB till när man låter investeringar i nya bilmodeller sättas på svältkur.

#6 [Klerken](#), 2011-06-26, 16:04 [Permalänk](#) | [Anmäl](#)