

**Notulen Algemene Vergadering van Aandeelhouders van
Spyker Cars N.V., gehouden op 12 februari 2010
ten kantore van de vennootschap, Edisonweg 2, 3899 AZ Zeewolde**

1. Opening

De vice-voorzitter van de raad van commissarissen, de heer J.B.Th. Hugenholtz, heet om 10.00 uur de aanwezige aandeelhouders en hun gevolmachtigden welkom in de fabriek van Spyker in Zeewolde. Aangezien de heer Antonov verhinderd is en de vergadering in het Nederlands wordt gehouden zal de heer Hugenholtz de vergadering voorzitten op verzoek van de heer Antonov. De voorzitter informeert de aanwezigen dat verder de commissarissen La Noce, Bondars en Stancikas verhinderd zijn de vergadering bij te wonen. De heren Antonov, Bondars en Stancikas zullen aftreden als leden van de raad van commissarissen op het moment van *closing* van de Saab transactie.

De voorzitter stelt de mensen achter de tafel voor: de heer Molewijk, secretaris van de vennootschap; de heer Go (CFO) en de heer Muller, voorzitter van de directie. Daarnaast is aanwezig de heer Jonsson, CEO van Saab Automobile AB, die een presentatie zal geven over Saab. De voorzitter verzoekt ieder de mobiele telefoon uit te zetten, geen band- of filmopnamen te maken en bij het stellen van vragen duidelijk de naam in de microfoon te noemen.

De voorzitter deelt mede dat de aandeelhouders en hun gemachtigden tot het bijwonen van deze Algemene Vergadering zijn opgeroepen door middel van een advertentie, geplaatst in Het Financieele Dagblad en in de Officiële Prijscourant van Euronext Amsterdam N.V. in de edities van 28 januari 2010. Van beide edities is een bewijsexemplaar aanwezig. Bij de oproeping is vermeld de plaats, de datum en het aanvangsuur van de vergadering, alsmede de wijze waarop de vergadergerechtigden toegang kunnen verkrijgen tot de vergadering. Dit jaar is wederom gebruik gemaakt van de registratiemethode. Aandeelhouders konden tot en met 8 februari 2010 steminstructies geven via internet.

De in deze vergadering te behandelen stukken zijn gratis verkrijgbaar gesteld ten kantore van de vennootschap en van ABN AMRO te Amsterdam, handelend onder de naam RBS.

De voorzitter informeert de aanwezigen dat hij het aanwezige kapitaal zal vermelden zodra de stemmen zijn geteld en dat de heer Molewijk de notulen van de vergadering houdt. Als hem later in de vergadering de aantallen worden aangereikt, deelt de voorzitter mede dat blijkens de presentatielijst ter vergadering in persoon of bij volmacht aanwezig zijn: 45 houders van gewone aandelen, geen houders van aandelen A en de houder van het prioriteitsaandeel. Samen vertegenwoordigen zij een aandelenkapitaal van EUR 338.780 euro nominaal en kunnen ze 8.469.505 stemmen uitbrengen. Hiermee is 52% van het geplaatste aandelen kapitaal vertegenwoordigd. De stemming tijdens deze vergadering zal mondeling plaatsvinden, tenzij de vergadering daar bezwaar tegen heeft.

Volgens de statuten wordt in de aandeelhoudersvergadering mondeling gestemd. Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er niemand bezwaar heeft tegen mondelinge stemming wordt besloten dat mondeling te doen.

2. Goedkeuring van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Spyker Cars inzake de verkrijging van Saab.

Op 2 december 2009 bracht Spyker een persbericht uit dat met General Motors onderhandelingen gestart waren over een mogelijke overname van Saab. Twee maanden later, op 26 januari, kon u in een persbericht lezen dat de overname een feit was, onder voorbehoud van bepaalde condities. De belangrijkste conditie is de verstrekking van een lening van EUR 400 miljoen door de Europese Investeringsbank (EIB) aan Saab. Vanaf 4 februari jl. was een aandeelhouderscirculaire verkrijgbaar, waarin de transactie nader is toegelicht.

Vandaag is aan de orde de goedkeuring van de Algemene Vergadering voor de aankoop van Saab. De heer Muller zal een toelichting geven op de Saab transactie, waarna de heer Jonsson u het een en ander over Saab zal vertellen. Zijn presentatie zal, zoals u begrijpt, niet in het Nederlands maar in het Engels worden gehouden. De voorzitter geeft het woord aan de heer Muller.

Zoals gezegd heeft Spyker op 26 januari 2010 een koopovereenkomst gesloten met General Motors. De voornaamste *condition precedent* van deze overeenkomst is het verkrijgen van de lening van EUR 400 miljoen van de Europese Investeringsbank. Op dit moment is Spyker in afwachting van de goedkeuring van de lening.

GM heeft Saab na het uiteenvallen van de onderhandelingen met Spyker op 18 december 2009 in een soort van *controlled liquidation* gebracht. Dit liquidatieproces heeft nog niet geleid tot schade voor de onderneming, maar het is wel zaak dat de liquidatie zo snel mogelijk wordt opgeheven. Het liquidatieproces eindigt na verkrijging van de EIB lening en de daarop volgende *closing* van de acquisitie.

Spyker betaalt USD 74 miljoen voor Saab Automobile AB. Deze koopsom wordt betaald in twee termijnen. De eerste termijn van USD 50 miljoen wordt betaald bij *closing*, die gepland is rond 15 februari aanstaande. De tweede termijn van USD 24 miljoen dient uiterlijk op 15 juli 2010 te worden voldaan.

De Europese Investeringsbank geeft een lening aan Saab, die wordt gedekt door een garantie van de Zweedse overheid. In ruil daarvoor krijgt de Zweedse overheid alle zekerheden op Saab. Saab heeft zich in het kader van de voorbereiding op deze transactie min of meer geherstructureerd. Er is een aantal specifieke vennootschappen binnen Saab gecreëerd die dienen als onderpand voor de garantie. Het onderpand bestaat onder andere uit de aandelen van "PartsCo", een vennootschap die zich bezighoudt met het leveren van de onderdelen voor Saab auto's. De levering van die onderdelen is een uitermate winstgevende activiteit en om die reden is het onderpand zeer waardevol voor de Zweedse overheid. Daarnaast heeft Saab in het kader van het geven van zekerheden nog een aparte vennootschap opgericht voor onderdelen en onroerend goed. Op 8 februari jl. heeft de Europese Unie verklaard dat de staatsgarantie van de Zweedse overheid is toegestaan.

Een belangrijk element van de acquisitie van Saab is geweest de verkoop van de oude 9-5 *tooling* aan de Chinese vennootschap BAIC. In tegenstelling tot wat werd gesuggereerd in de media is het niet juist dat dit heeft geleid tot een gedeeltelijke verkoop van het bedrijf dat uiteindelijk door Spyker is gekocht. Saab heeft aan BAIC uitsluitend verkocht de *tooling* van de Saab 9-5 van vóór de facelift in 2004. Dit model wordt derhalve niet meer door Saab gemaakt en kon om die reden verkocht worden aan BAIC. Deze BAIC 9-5 wordt niet onder het Saab merk verkocht.

De reden dat Spyker heeft besloten Saab te kopen is omdat zij van mening is dat dit een unieke kans is die zich maar 1 keer zal voordoen. Aangezien het slecht ging met GM was zij genoodzaakt haar merkenportfolio ingrijpend in te perken. Merken als Pontiac, Hummer en Saab stonden op de lijst om te worden verkocht of geliquideerd.

Nadat de transactie tussen GM en Koenigsegg was afgebroken in november 2009 heeft Spyker besloten een boekenonderzoek te doen met behulp van haar adviseurs Allen & Overy (juridisch), KPMG (financieel) en Booz & Co (commercieel). Voor wat betreft de structuur van de transactie heeft Spyker gebruik kunnen maken van de bestaande structuur van GM en Koenigsegg. Op 17 december 2009 liet GM echter weten dat zij afzag van de transactie. Deze beslissing was ingegeven door het feit dat de nieuwe CEO van GM de koers van zijn voorganger niet wenste te continueren, aangezien hij het geen goede deal vond voor GM. Daarnaast waren er vragen over de achtergrond van de heer Antonov, waardoor GM besloot af te zien van de transactie. Dit heeft ertoe geleid dat Spyker op 19 december 2009 een nieuw bod heeft gedaan op Saab, waarbij de aandeelhouderstructuur van de vennootschap was aangepast en de overige openstaande punten tussen GM en Spyker waren meegenomen. Intussen hadden zich meer bieders aangediend, waaronder Genii Capital. Naar aanleiding hiervan besloot GM om een gecontroleerd biedingsproces in te voeren en partijen tot begin januari 2010 in de gelegenheid te stellen om een onderbouwd bod te doen. Spyker heeft hierop een

zeer uitgebreid bod gedaan, dat gebaseerd was op haar eerdere bevindingen en de onderhandelingen van december 2009. Dit heeft geleid tot het feit dat GM uiteindelijk Spyker heeft gekozen als partij om de onderhandelingen voort te zetten, aangezien het bod naar zeggen van GM aanzienlijk beter was onderbouwd dan de andere biedingen. Deze onderhandelingen hebben uiteindelijk geleid tot een overeenkomst die getekend is op 26 januari jl. Het belangrijkste element van de transactie was het verkrijgen van een financiering voor Saab van de Europese Investeringsbank voor een bedrag van EUR 400 miljoen. Naast Spyker en haar adviseurs hebben ook de Europese Investeringsbank en de Zweedse overheid uitvoerig gekeken naar het business plan van Saab om te bezien of ze op basis daarvan bereid waren een financiering af te geven. Er is ongeveer 10 maanden aan het business plan gewerkt door Saab en haar adviseurs, hetgeen heeft geleid tot een resultaat waar Spyker vertrouwen in heeft. Daarnaast is het goed bevonden door de Europese Investeringsbank en de Zweedse overheid. Overigens is het onjuist dat Spyker de transactie uitsluitend zou doen om de EIB lening te gebruiken voor haar eigen activiteiten. Elke Euro van de EIB lening heeft een vooraf bepaald doel en mag uitsluitend worden gebruikt voor duidelijk gespecificeerde ontwikkelingsprojecten binnen Saab. Deze projecten hebben voornamelijk betrekking op de ontwikkeling van groene technologie. Spyker mag dit geld niet voor haar eigen activiteiten gebruiken en de besteding van de lening wordt achteraf nauwkeurig gecontroleerd door de Europese Investeringsbank.

Terugkomend op de vraag waarom Spyker Saab heeft gekocht. Saab is een merk dat zich al 62 jaar bezighoudt met het bouwen van auto's en een icoon is op dat gebied. Hoewel Saab een dochter wordt van Spyker Cars N.V., is het niet de intentie van Spyker om Saab te vertellen hoe zij auto's moet bouwen. Het huidige management van Saab blijft in tact onder leiding van de huidige CEO Jan Ake Jonsson. Het is de intentie van het management van Spyker om Saab te ondersteunen op het gebied van *brand building* en het terugbrengen van de Saab DNA die het afgelopen decennium is verwaterd. Saab moet weer een merk worden met een geheel eigen karakter.

Het was de aanvankelijk de intentie om tijdens deze Algemene Vergadering een naamswijziging voor te leggen aan onze aandeelhouders en de naam Spyker Cars N.V. te veranderen in Saab Spyker Automobiles N.V. Er is besloten dit uit te stellen, aangezien er hierover nog geen overeenstemming bereikt is met alle eigenaren van het Saab merk. Naast de Saab vennootschap die Spyker koopt (Saab Automobile AB) is het Saab merk ook eigendom van de vliegtuigtak van Saab (Saab AB). De overeenkomst tussen Saab Automobile AB en Saab AB voorziet in het recht om het Saab merk te gebruiken voor deze vennootschappen en haar dochters. Het voorziet echter niet in het recht het merk te gebruiken voor de moedervenootschappen, zoals Spyker. Op dit moment is Spyker in onderhandeling met Saab AB en indien er overeenstemming wordt bereikt over het gebruik van het Saab merk door Spyker zal de vennootschap de naamswijziging voorleggen aan de Algemene Vergadering.

Voor wat betreft de nieuwe eigendomsstructuur van Spyker geldt dat zij ingrijpend is veranderd. De heer Muller geeft aan dat hij via een eigen vennootschap, Tenaci Capital B.V., alle 4,6 miljoen aandelen van de heer Antonov heeft gekocht onder de voorwaarde dat de acquisitie van Saab doorgaat. In dat geval zal de heer Antonov het prioriteitsaandeel van Spyker ook overdragen aan Spyker, zoals in 2007 overeengekomen bij de herkapitalisatie van Spyker. Daarnaast zullen de heer Antonov en de twee commissarissen die door hem zijn voorgedragen, de heer Stancikas en Bondars, terugtreden op het moment dat de transactie doorgaat. Dit betekent dat de raad van commissarissen vanaf dat moment zal bestaan uit de heren Hugenholtz en La Noce. Het is de intentie om tijdens de aanstaande Algemene Vergadering nieuwe kandidaten voor de raad van commissarissen voor te dragen, aangezien het van groot belang is om voor een omvangrijke onderneming als Saab/Spyker een stevige raad van commissarissen te hebben. Hierbij is Spyker in het bijzonder op zoek naar een kandidaat met financiële kennis en een kandidaat met kennis van de *automotive* industrie.

Tenaci Capital verstrekt twee leningen aan Spyker. De eerste betreft een lening van USD 25 miljoen die reeds op 26 januari jl. op een escrow rekening is geplaatst ter voldoening van een deel van de koopprijs voor Saab. De tweede lening betreft een lening van circa EUR 57 miljoen, waarmee Spyker de bestaande leningen met de vennootschappen van de heer Antonov zal aflossen. De lening van EUR 57 miljoen tussen Spyker en Tenaci is in grote lijnen hetzelfde als de leningen met de Antonov vennootschappen, waaronder een converteerbare lening van EUR 9,5 miljoen. Het pandrecht op alle activa van Spyker ten behoeve van Snoras Bank komen hiermee te vervallen.

Het business plan van Saab voorziet in een aantal stappen. Van oudsher heeft Saab een aantal modellijnen. De eerste hiervan is de bestaande 9-3, die wordt gemaakt als sedan, *hatchback*, stationwagen, cabriolet en een zogenaamde X-versie met vierwielaandrijving. Saab beschikt over een uitermate geavanceerd systeem voor vierwielaandrijving die ook interessant is voor de Spyker Peking-to-Paris. Daarnaast is Saab gestart met de productie van de nieuwe 9-5, die volgend jaar wordt uitgebracht als stationwagen. Volgend jaar wordt eveneens de 9-4X, een vierwiel aangedreven SUV, in productie genomen. Tot slot is het de intentie om een kleine Saab uit te brengen.

De belangrijkste ontwikkeling op dit moment is *downsizing*. Dit is de tendens om over te stappen naar kleinere motoren om het gebruik van fossiele brandstoffen te reduceren. De lening van de Europese Investeringsbank zal met name worden aangewend voor de ontwikkeling van groene technologie. Saab is op dit gebied toonaangevend, aangezien zij door haar kennis van de turbo technologie in staat is om meer vermogen uit kleinere motoren te halen. Een kleinere auto als een nieuw te ontwikkelen 9-1 past in deze strategie. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de financiering voor de ontwikkeling van een 9-1 niet is opgenomen in het huidige business plan. Dit betekent dat er additionele financiering moet worden aangetrokken. Het belangrijkste voor de ontwikkeling van zo'n kleine auto is het vinden van een technologie partner voor zogenaamde *platform sharing*. Dit betekent dat Saab het complete rollende chassis van een andere partij kan gebruiken, waarop de eigen carrosserie met eigen Saab karakter kan worden geplaatst. Op deze manier wordt er circa EUR 50 tot 100 miljoen bespaard. De technologie voor het ontwikkelen en bouwen van een carrosserie en het doen van de benodigde crash tests, windtunnel tests en andere zaken heeft Saab zelf in huis. Uiteraard zal er nader onderzoek moeten worden gedaan naar de precieze kosten voor de ontwikkeling en de vraag naar een auto als de 9-1, maar de heer Muller geeft aan dat hij er van overtuigd is dat een kleine Saab een succes zal worden.

Het bijzondere van Saab is dat het een onderneming is die het grootste deel van haar product portefeuille in een tijd van slechts 2 jaar zal vervangen. Naast de nieuwe 9-5 en de 9-4X krijgt de 9-3 in 2012 een facelift. De heer Muller is het niet eens met de veelgehoorde kritiek dat GM de Saab DNA zou hebben onttrokken aan Saab. Met het bouwen van de Aero X in 2006 heeft GM de basis gelegd voor de ontwikkeling van de nieuwe 9-5 en 9-4X die wel degelijk een duidelijk Saab karakter hebben. GM heeft veel geld besteed aan de ontwikkeling van die nieuwe modellen waar Spyker nu van profiteert, aangezien de modellen klaar zijn voor productie. Een belangrijke stap die zal worden genomen om Saab weer winstgevend te maken is om auto's te verkopen met de Saab DNA voor een prijs die circa 10% lager ligt dan die van de concurrentie. Op deze manier zal de nieuwe 9-5 de concurrentie aangaan met de Audi A6 en de BMW 5 serie.

Voor Spyker heeft de overname tot voordeel dat Spyker gebruik kan maken van Saab's kennis op het gebied van ontwikkeling. De komende jaren zal Spyker circa EUR 30 tot 40 miljoen uitgeven aan de ontwikkeling van modellen. Dit bedrag wordt verlaagd indien de ontwikkeling door Saab gedaan kan worden. Bovendien blijft het geld op die manier binnen de groep kan Spyker betere auto's maken voor minder geld. Daarnaast zal Spyker gebruik kunnen maken van de *parts bin* en het dealernetwerk van Saab dat bestaat uit 1.100 dealers wereldwijd. Het is aanzienlijk goedkoper om een onderdeel in te kopen voor 100.000 auto's dan voor 100 stuks per jaar. Zo betaalt Spyker EUR 600 voor een startmotor, waar Saab er slechts EUR 60 voor betaalt. Voor wat betreft het dealernetwerk is het zaak om het vertrouwen van dealers te herstellen. Het feit dat de dealers hebben aangegeven bereid te zijn geld in te zamelen voor de betaling van het laatste deel van de koopprijs voor Saab geeft aan dat Saab een grote groep trouwe dealers heeft die vertrouwen hebben in de toekomst.

Een belangrijk deel van de transactie zijn de zogenaamde *ancillary agreements* tussen Saab en GM. Het gaat hierbij om overeenkomsten die betrekking hebben op de levering van versnellingsbakken, motoren, IT diensten, etc. Deze overeenkomsten hebben een looptijd die varieert van 1,5 tot 7 jaar. Het is de bedoeling dat Saab over een aantal jaren zelfstandig door kan gaan zonder de overeenkomsten met GM. De komende periode is een overgangperiode waarin Saab de diensten van GM nog nodig heeft om haar activiteiten te continueren.

Een van de redenen dat Saab nooit winst heeft gemaakt tijdens de GM tijd is dat de winsten vaak naar boven werden geschoven, zodat GM kon beslissen waar zij de winsten liet ontstaan. Zo leverde Saab auto's aan de Engelse distributeur, een GM organisatie, zonder dat de fabriek daar een marge

over mocht berekenen. Deze Engelse distributeur is zeer winstgevend en om die reden heeft Spyker besloten de aandelen te kopen voor een bedrag van GBP 1. Daarnaast maken deel uit van de transactie alle 218 dealers in de Verenigde Staten, een van de belangrijkste markten voor Saab.

Voor wat betreft de *funding* van Saab is er op basis van het business plan een bedrag van USD 1 miljard nodig. Zoals aangegeven in het persbericht van Spyker is deze *funding* volledig zeker gesteld. Het is opgebouwd uit de volgende componenten:

1. USD 326 miljoen *redeemable preference shares*;
2. USD 200 miljoen cash;
3. EUR 400 miljoen EIB lening.

Ad 1: Saab heeft voor een bedrag van USD 326 miljoen preferente aandelen uitgegeven aan GM. Die aandelen geven GM een stemrecht van slechts 0,0005% in Saab, aangezien ze uitsluitend zijn uitgegeven als financieel instrument. Over deze aandelen betaalt Saab dividend en dus geen rente. De verplichting om dividend te betalen ontstaat pas in 2012 en bedraagt 6%. Vanaf juli 2013 dient Saab 12% dividend te betalen tot het moment dat Saab de aandelen intrekt tegen betaling van USD 326 miljoen in 2016. Indien Saab dit bedrag niet kan betalen in 2016 dient zij uitsluitend een additioneel boetedividend te betalen van 4%. Saab kan niet verplicht worden de aandelen af te lossen indien het daarvoor geen middelen heeft. Aangezien de aandelen door Saab worden uitgegeven ontstaat er geen verwatering voor de aandeelhouders van Spyker.

Ad 2: De tweede component is een bedrag van circa USD 200 miljoen dat op dit moment op de bankrekening staat van Saab.

Ad 3: De derde component is de EIB lening van EUR 400 miljoen.

Tezamen vormt dit een bedrag van ruim USD 1 miljard. Dit betekent dat er voor Saab geen geld hoeft te worden opgehaald, indien Saab het business plan kan uitvoeren volgens de prognoses die zijn opgenomen in het plan. Spyker gelooft in de haalbaarheid van het plan. Dit neemt niet weg dat de kans bestaat dat het business plan niet kan worden uitgevoerd. Het grootste gevaar hierbij is een terugval in verkopen als gevolg van de aanhoudende recessie. Dit is niet voorzien in het business plan.

Voor wat betreft de *funding* van Spyker zullen de leningen van de vennootschappen van de heer Antonov als gezegd worden overgenomen door Tenaci Capital. Daarnaast is een bedrag van USD 25 miljoen geleend voor het eerste deel van de koopprijs van Saab, waardoor de totale lening EUR 74 miljoen bedraagt. Aangezien Spyker op *closing* van de transactie USD 50 miljoen dient te betalen was er nog USD 25 miljoen nodig. Hiervoor is Spyker een converteerbare lening aangegaan met een vennootschap van de heer Heerema voor de duur van 2 jaar en een conversieprijs van EUR 4 per aandeel. Daarmee is het bedrag van USD 50 miljoen dat Spyker op *closing* dient te betalen zeker gesteld.

Verder heeft Spyker een financiële faciliteit met GEM Global Fund afgesloten voor een totaalbedrag van EUR 150 miljoen. Op basis van deze faciliteit kan Spyker GEM binnen de beperkingen van de overeenkomst elk moment verzoeken om aandelen te kopen van Spyker tegen een prijs van de slotkoers over een periode van 15 dagen minus een korting van 10%. De faciliteit was een voorwaarde van GM om de transactie te doen en zal door Spyker alleen gebruikt worden als stand-by faciliteit. Verder heeft Spyker 1,5 miljoen warrants uitgegeven aan GEM tegen een prijs van EUR 4.

De tweede termijn van de koopprijs van Saab van USD 24 miljoen dient uiterlijk op 15 juli 2010 betaald te worden door een lening van de bank, het aantrekken van investeerders of gebruik van de GEM faciliteit.

Een van de belangrijkste elementen voor het herstel van Saab is het verkrijgen van een financiering voor auto's die verkocht worden aan dealers. Op dit moment is Saab in gesprek met GMAC over het verkrijgen van een dergelijke financiering, die ervoor zorgt dat elke auto die de fabriek verlaat naar een dealer binnen een week door GMAC wordt betaald. Dit heeft een enorm positief effect op het

werkkapitaal van Saab en is om die reden cruciaal voor het herstel van Saab. In dit kader heeft Spyker zich verplicht tot het afgeven van een garantie jegens GMAC voor een bedrag van EUR 10 miljoen.

Tenaci Capital is gefinancierd door partijen die geheim wensen te blijven. Als gezegd verkrijgt Tenaci Capital de aandelen van de heer Antonov. De heer Muller geeft aan dat zijn totale belang in Spyker hiermee boven de 30% komt. Als gevolg hiervan dient de heer Muller een openbaar bod uit te brengen op alle aandelen Spyker, indien dat belang niet binnen 30 dagen wordt gereduceerd tot onder de 30%. De heer Muller geeft aan dat hij ervoor zal zorgen dat zijn belang niet langer dan 30 dagen boven de 30% blijft om op die manier te ontkomen aan de verplichting tot het doen van een openbaar bod.

Om een indicatie te geven van de balans van Saab heeft Spyker in haar persbericht en de aandeelhouderscirculaire een pro forma balans opgenomen van Saab Automobile AB en Saab GB Ltd. Het balanstotaal bedraagt circa EUR 1 miljard. Spyker zal net als bij de aankoop van het Formule 1 team in 2006 ook voor de aankoop van Saab een zogenaamde *Purchase Price Allocation* (PPA) moeten doen om de waarde van de activa vast te stellen. Spyker zal hiervoor een derde partij opdracht geven.

De voorzitter bedankt de heer Muller voor zijn uitleg en geeft het woord aan de heer Jonsson, CEO van Saab Automobile AB.

Noot: de Engelse presentatie van de heer Jonsson is in deze notulen vertaald naar het Nederlands.

De heer Jonsson geeft een presentatie over de business van Saab. Net als Spyker heeft Saab een geschiedenis in de luchtvaart. Met de introductie van de Saab 92 na de oorlog heeft Saab een overstap gemaakt naar de *automotive* industrie. De Saab 92 is een voorbeeld van waar Saab vandaag nog steeds voor staat: unieke styling en een luchtvaart verleden. Een van de meest klassieke Saab modellen is de Saab 900 turbo uit de jaren 80, die ook een belangrijke rol heeft gespeeld voor de introductie van Saab in Amerika. De kracht van Saab is haar onafhankelijke manier van denken, een drang naar vernieuwing en haar Zweedse oorsprong.

In de afgelopen 20 jaar is Saab eigendom geweest van GM. De positie van Saab binnen GM was dat van een Europees premium merk. Alle financiële focus was gericht op de winstgevendheid van GM als geheel en niet op die van Saab als onderdeel van GM. Om die reden liet GM het niet altijd toe dat haar dochters winst maakten. Dochters werden cash neutraal gehouden en de winst werd doorgeschoven naar de moeder. Aan de andere kant had het voor Saab ook voordelen om tot de GM groep te horen. Hierdoor had Saab toegang tot technologie en aanzienlijke schaalvoordelen voor de inkoop van onderdelen. Dit leidde wel tot standaardisering, hetgeen niet altijd goed is geweest voor Saab en haar image. Een andere moeilijkheid was de trage besluitvorming binnen de groep die het lastig maakte om snel beslissingen te nemen. Dit zal in de toekomst wel mogelijk zijn wat Saab/Spyker in staat stelt om snel en slagvaardig te werk te gaan. Tot slot is GM niet een bedrijf dat uitblinkt in *brand building*, terwijl dit juist van groot belang is voor een onderneming als Saab.

De heer Jonsson geeft aan dat hij gelooft in het geheel gefinancierde business plan van Saab dat het afgelopen jaar met veel zorg is opgesteld door het management van Saab en haar adviseurs. De komende twee jaar worden er drie nieuwe modellen geïntroduceerd en Saab heeft een zeer effectieve en efficiënte productie- en engineeringfaciliteit in Zweden. Saab focust op een niche markt en niet op de productie van 500.000 tot 600.000 auto's per jaar zoals Volvo bijvoorbeeld. Daarnaast zijn er verschillende OEM's die graag willen samenwerken met Saab en gebruik willen maken van de kennis van Saab. Met name de superieure turbo technologie voor 4 cilinder motoren geeft Saab de mogelijkheid om met de beste partners samen te werken op dit gebied. Saab heeft een uitstekend engineering centrum dat het in staat stelt om een auto van de eerste tot de laatste fase te ontwikkelen en te produceren. GM heeft altijd geïnvesteerd in het engineering centrum, dat bestaat uit wind tunnels, klimaatkamers, crash test faciliteiten, etc. Daarnaast heeft Saab op dezelfde plaats in Trollhattan, Zweden, een volledige productiefaciliteit met een body shop, spuitrij en volledige assemblage. Vorig jaar heeft Saab een prijs gewonnen als meest slanke productiefaciliteit van Zweden wat een bewijs is van de efficiëntie van de faciliteit in Trollhattan. De faciliteit is volledig flexibel, waardoor er meerdere modellen tegelijkertijd kunnen worden geproduceerd in dezelfde productielijn.

Een ander belangrijk element van Saab is haar merk. De Saab merk DNA is een belangrijk element van de onderneming en staat voor innovatie en design. Een goed voorbeeld is de Aero X. Daarnaast heeft Saab een sociale reputatie. Het gaat om verantwoordelijke prestaties: kleine motoren met een turbo voor veel vermogen en een efficiënt benzineverbruik.

Saab bevindt zich in het premium segment. De Saab klanten zijn loyaal en hebben veel aandacht voor het merk. Elke twee jaar wordt er een Saab evenement georganiseerd bij het Saab museum waar circa 20.000 tot 25.000 Saab rijders op afkomen.

De introductie van de 9-5 zal naar verwachting een groot succes worden. De auto rijdt geweldig en is goed ontvangen door het publiek. De 9-5 heeft verder bijgedragen aan het premium imago van Saab en stelt Saab in staat om de competitie aan te gaan met de BMW 5 serie en de Audi A6. Volgend jaar volgt de introductie van de stationwagen, die zeer belangrijk is voor Zweden en Europa. In Zweden is ongeveer 80-85% van de verkochte auto's een stationwagen. Daarnaast introduceert Saab volgend jaar de 9-4X. Hiermee breidt Saab haar productportfolio uit en begeeft zij zich in een groeiend segment. Tot slot volgt in 2012 de facelift van de 9-3.

Indien er wordt gekeken naar de productievolumes over de afgelopen jaren is te zien dat Saab in 2008 ongeveer 120.000 tot 130.000 auto's produceerde. Daarna is het volume afgenomen. Dit had de volgende redenen:

1. de 9-5 was 11 jaar oud;
2. de financiële crisis raakte zowel Noord Amerika als Europa;
3. er ontstonden eerste geruchten over de toekomst van Saab.

2009 was nog slechter, aangezien de 9-5 12 jaar oud was en de geruchten over een verkoop van Saab waarheid bleken. Toch zijn er in 2009 nog 40.000 auto's verkocht en zijn er nog 20.000 geproduceerd. Als gevolg hiervan is de voorraad aanzienlijk geslonken. In Amerika is er op dit moment nog maar een voorraad van ongeveer 700 auto's terwijl dat 5 of 6 keer zoveel zou moeten zijn. Het gevolg is dat er in 2010 een scherpe toename van de productie zal zijn, aangezien de pijplijn weer gevuld moet worden. Het is zaak dat de dealervoorraad weer wordt aangevuld zodat klanten weer de auto kunnen kopen die ze willen. In 2011 zal de productie verder worden verhoogd, aangezien dat het eerste volledige jaar is voor de nieuwe 9-5 en daarnaast de introductie van de 9-4X en de 9-5 stationwagen.

De heer Jonsson geeft aan dat hij gelooft in de toekomst van Saab, aangezien Saab een volledig gefinancierd business plan heeft, een *state of the art* productiefaciliteit en een geweldig merk. Met de hulp van Spyker kan dit merk alleen maar verder worden uitgebouwd.

De voorzitter bedankt de heer Jonsson voor zijn presentatie en stelt de aanwezigen in staat om vragen te stellen.

De heer de Vries geeft aan dat hij de heer Muller persoonlijk kent uit zijn Wijsmuller tijd en stelt vertrouwen te hebben in de toekomst van Saab. De heer de Vries vraagt zich af of de aandeelhouders van Spyker in de toekomst zullen verwateren. De heer Muller antwoordt dat het de doestelling is van het management om verwatering tot een minimum te beperken. Het business plan van Saab is volledig gefinancierd, maar Spyker heeft nog wel additionele financiering nodig voor de ontwikkeling van haar modellen. Het is op dit moment niet bekend hoeveel financiering er nodig is en het management heeft de intentie om dit zeker te stellen door financieringen in plaats van emissies indien dat mogelijk is.

De heer Slagter van de Vereniging van Effectenbezitters (VEB) vertegenwoordigt 1174 aandelen. De heer Slagter feliciteert de heer Muller met een deal die niemand voor mogelijk had gehouden. Naast de overname van Saab staat hij hier ook als een teleurgestelde belegger. Het Spyker aandeel kwam in mei 2004 op de beurs voor EUR 15,50. Sindsdien is er nooit dividend uitgekeerd en na een dollemansrit van ruim 5 jaar noteerde Spyker afgelopen november EUR 1,50. De afgelopen jaren zijn er door de heer Muller beloften gedaan die niet zijn uitgekomen en het is nooit precies duidelijk

geweest hoeveel Spykers er daadwerkelijk verkocht zijn. Dit is de reden dat de VEB sceptisch is over de transactie en haar beleggers waarschuwt voor de risico's van de aankoop van Saab. Spyker was altijd een riskant aandeel en dat risico is niet verminderd door de aankoop. De huidige schuldenlast van Spyker is aanzienlijk, hetgeen doet vermoeden dat dit op termijn zal leiden tot verwatering of een bijna ondragelijke rentelast. De heer Slagter hoopt voor de beleggers dat Saab/Spyker een succes wordt en dankt de heer Muller en Jonsson voor hun uitvoerige uitleg van de transactie en de toekomstplannen van Saab.

De heer Slagter vraagt zich af of de heer Muller een beter beeld kan geven van de verliezen van Saab over de afgelopen 20 jaar. Dit is kennelijk te wijten aan een opportunistische kostenberekening binnen GM, maar de vraag is of de heer Muller dit nader kan specificeren. De heer Muller geeft aan dat het moeilijk is om de kostenallocatie binnen GM precies te ontrafelen. Wel zijn er talloze voorbeelden te geven waaruit blijkt dat GM in het verleden generieke kosten doorberekende aan Saab. Een voorbeeld zijn de leasekosten. De Saab rijder is de best betalende leaserijder die men kan bedenken. Hij is hoog opgeleid en heeft een hoog inkomen. Als gevolg hiervan zou Saab een lease kunnen uitnemen met een laag risicoprofiel. Door GM werden echter kosten aan Saab doorberekend gebaseerd op een gemiddeld risicoprofiel. Dit werd met name ingegeven door de over het algemeen minder goed betalende Chevrolet rijder. Op deze manier kon Saab dus niet profiteren van het feit dat de leasekosten voor haar relatief laag zouden moeten zijn als gevolg van het lage risicoprofiel. Op jaarbasis gaat het hier om tientallen miljoenen. Het is echter moeilijk om een exacte analyse te maken van de gevolgen van de kostenallocatie. In plaats daarvan is er door Spyker gekeken naar de periode tot 2012. Op basis van het business plan komt Saab dan uit op een winst in 2012.

De heer Slagter vraagt de heer Jonsson of Saab met een productie van 120.000 tot 130.000 auto's per jaar winstgevend zou zijn geweest indien zij zelfstandig zou zijn. De heer Jonsson geeft aan dat er nooit een eerlijke winst- en verliesrekening is gemaakt voor Saab wereldwijd. Het enige dat gerapporteerd is in het verleden is het resultaat van de Zweedse entiteit Saab Automobile AB. De winst die werd gemaakt door de *sales companies* werd geconsolideerd in GM. Zo werd de zwaar winstgevende operatie in Amerika bijvoorbeeld geconsolideerd. Daarnaast heeft Saab de kosten voor de mislukte Cadillac GLS voor haar rekening moeten nemen, aangezien Saab had geïnvesteerd in capaciteit van haar productiefaciliteit.

De heer Slagter vraagt zich af of het management van Saab zal investeren in Saab of Spyker Cars. De heer Jonsson antwoordt dat het management van Saab geen investeerder is op het moment van de *closing* van de transactie, maar dat het management interesse heeft in een belang in de Spyker groep. De heer Muller geeft aan dat er een optieplan komt voor werknemers en dat er een beloningsbeleid zal worden ontwikkeld dat zorgt voor de juiste *incentives* voor belangrijke werknemers.

De heer Rienks geeft aan dat hij niet zoveel moeite heeft met een financiering door het uitgeven van aandelen. Hoewel dit zorgt voor verwatering voorkomt Spyker daarmee dat zij in een later stadium aanzienlijke leningen moet afbetalen. De heer Rienks stelt vast dat de heer Muller eerder aangaf dat men voor een Audi meer moet betalen dan voor een gelijkwaardige Saab, terwijl Audi door de grotere omvang meer kostenvoordelen heeft. Volgens de heer Rienks moet dit worden opgedraaid, aangezien een Saab straks meer moet opbrengen dan een vergelijkbare Audi. De heer Rienks vraagt zich af waarom dat op dit moment nog niet lukt. De heer Muller geeft aan dat dit heeft te maken met marketing. Het feit dat Saab de afgelopen jaren werd gezien als een luxe Opel heeft een negatieve invloed gehad. Indien Saab niet langer wordt gepositioneerd als een verfraaide Opel, maar als een onafhankelijk merk met hetzelfde aspiratieniveau als BMW of Audi, kan het prijsverschil worden verkleind. Daarnaast moet ervoor worden gezorgd dat er meer marge wordt gemaakt door verhoging van de verkoop van auto's. De heer Muller legt op verzoek van de heer Rienks uit dat het niet mogelijk is de prijs van de ene op de andere dag met bijvoorbeeld 10% te verhogen. Dit dient geleidelijk te gebeuren. Daarnaast dient de *content* van een Saab dichter te komen liggen bij dat van haar concurrenten. Dit heeft te maken met zaken als het afwerkingniveau en gebruikte materialen. Een verandering op dit gebied zal enige jaren in beslag nemen.

De heer Rienks vraagt zich af wat de reden was dat de transactie tussen GM en Koenigsegg indertijd op het laatste moment is afgeblazen. De heer Muller antwoordt dat Koenigsegg en haar partner Beijing Automotive (BAIC) er samen niet uitkwamen, waardoor ze de transactie op het laatst moesten afblazen. Daarop heeft BAIC de *tooling* van de oude 9-5 gekocht, aangezien ze eigenlijk niet zo geïnteresseerd waren in de productiefaciliteit in Zweden.

De heer Rienks vraagt zich af of de ontwikkelingskosten van de modellen op de balans staan en terugverdiend moeten worden. De heer Muller geeft aan dat die kosten voornamelijk zitten in *property, plant and equipment* die voor EUR 470 miljoen op de balans staan. De *tooling* van de 9-5 is deel van de preferente aandelen, dus die wordt over 6 zes jaar aan GM betaald.

Tot slot vraagt de heer Rienks zich af of Spyker een beursnotering in Stockholm overweegt. De heer Muller geeft aan dat Spyker de mogelijkheden voor een tweede beursnotering overweegt. Een andere mogelijkheid is de *London Stock Exchange*.

De heer Swarte feliciteert Spyker als Saab rijder met de transactie, maar vraagt zich af of de heer Muller Saab overneemt of Spyker. De heer Muller antwoordt dat Spyker Saab niet had kunnen overnemen indien de heer Muller niet 10 jaar lang actief was geweest in de *automotive* industrie.

De heer Swarte vraagt zich af of er in de toekomst een duidelijke scheiding blijft tussen Spyker en Saab en of Spyker voor de toekomst behouden blijft. De heer Muller geeft aan dat Spyker en Saab twee gescheiden werkmaatschappijen zullen blijven van de holdingmaatschappij Spyker Cars N.V. Het management zal de activiteiten van Spyker bekijken tegen de achtergrond van Saab en een afweging maken van de investeringen in Spyker en de verwachte opbrengsten. Dit laat onverlet dat het model van Audi-Lamborghini succesvol is gebleken. Het management gaat ervan uit dat Spyker sneller winstgevend zal zijn in de combinatie met Saab door lagere kosten voor engineering en onderdelen. Indien dit niet het geval blijkt te zijn of indien Spyker niet voldoet aan de verwachtingen dan is het niet uitgesloten dat Spyker verkocht wordt.

De heer Swarte vraagt zich af wat de adviseurs gekost hebben. De heer Muller antwoordt dat de adviseurs totaal circa EUR 2 miljoen hebben gekost en dat dit nog meer was geweest indien Koenigsegg het afgelopen jaar niet al veel voorwerk had gedaan.

Tot slot vraagt de heer Swarte zich af hoeveel financiering Saab nodig heeft in een pessimistisch scenario. De heer Muller geeft aan dat dit moeilijk in te schatten is, maar dat het grootste risico is een W-vormige recessie. Indien het aantal verkopen van het business plan niet gehaald worden leidt dat al gauw tot aanzienlijke verliezen, waardoor er hard ingegrepen moet worden en het de vraag is of Saab kan overleven als zelfstandig bedrijf. Als het goed gaat met de economie is het mogelijk om al in een vroeg stadium winst te maken en de 9-1 wellicht uit eigen middelen te financieren. De kans van slagen is voor het grootste deel afhankelijk van de wereldwijde economische ontwikkelingen.

De heer van Rossum vraagt zich af of Spyker nog steeds de ambitie heeft om een Formule 1 team te kopen. De heer Muller antwoordt dat Spyker die ambitie zeker heeft gehad toen het begin 2009 in gesprek is geweest met Brawn GP. Met de acquisitie van Saab zijn die ambities voorlopig van de baan.

In punt 6 van de aandeelhouderscirculaire staat vermeld dat Tenaci Capital na betaling van de laatste termijn van de koopprijs het recht heeft om een zekerheid te vragen voor haar lening. De heer Slagter vraagt zich af of Tenaci daar gebruik van zal maken. De heer Muller geeft aan dat Tenaci Capital hiervan af zal zien indien een bank bereid is een additionele financiering te verstrekken op basis van die zekerheden. In dat geval zal Tenaci Capital de bank voor laten gaan in het belang van Spyker. De definitieve keuze van Tenaci zal afhangen van de ontwikkelingen in de komende maanden. De heer Muller bevestigt dat het alleen gaat om Spyker zekerheden, aangezien de activa van Saab zijn verpand aan de Zweedse overheid.

De heer Slagter vraagt de heer Muller om meer openheid te geven over de achterliggende investeerders van Tenaci Capital, aangezien Spyker in de toekomst een andere aandeelhouder heeft indien Tenaci Capital haar aandelen in Spyker heeft verpand aan haar financiers en op een zeker moment haar verplichtingen jegens de financiers niet meer kan nakomen. De heer Muller antwoordt

dat dit op basis van de wet is uitgesloten. Indien de financiers hun pandrecht uitwinnen dienen de aandelen openbaar geveild te worden en komen de aandelen dus niet in handen van de financiers. De heer Muller bevestigt dat de aandelen in Spyker zijn verpand aan de financiers. De heer Muller doet geen verdere uitspraken over de achterliggende financiers van Tenaci Capital.

De heer Slagter vraagt of de heer Muller wat meer kan vertellen over het zogenaamde 100-dagen plan van Saab. De heer Muller geeft aan dat het 100-dagen plan als doel heeft om het business plan op alle fronten in werking te stellen. Doordat GM de vrijwillige liquidatie van Saab in gang heeft gezet is men gestopt met het inkopen van onderdelen. Als gevolg hiervan zullen er in de eerste 5 weken na *closing* van de transactie geen auto's worden geproduceerd in Trollhattan. Vervolgens is het zaak om de dealers zo snel mogelijk van auto's te voorzien. In het eerste halfjaar zal Saab naar verwachting 15.000 auto's produceren. De tweede helft van 2010 moeten hier nog ongeveer 40.000 tot 45.000 auto's bijkomen. Er komt een *sales* offensief en het is van belang om duidelijke communicatie en PR naar zowel dealers als klanten in gang te zetten. Er zal een nieuwe CFO aangesteld worden, aangezien de financiële zaken voorheen altijd vanuit GM werden geregeld. Daarnaast dient er een verkoopdirecteur te worden aangetrokken. Al deze zaken moeten in de eerste 100 dagen geregeld zijn.

De heer Slagter vraagt waarom Spyker ervan overtuigd is dat de heer Jonsson de juiste persoon is om leiding te geven aan Saab. De heer Muller antwoordt dat de heer Jonsson zeer goed werk heeft verricht sinds hij CEO werd in 2005. Zoals eerder aangegeven tijdens deze vergadering was de heer Jonsson gebonden aan de regels die hem werden opgelegd door GM. Het zou om die reden onjuist zijn om te concluderen dat de heer Jonsson Saab niet winstgevend kan maken. De heer Muller is stellig overtuigd van het tegendeel en zijn vertrouwen in het Saab management is zeer hoog.

De heer Slagter constateert dat Spyker de afgelopen jaren 5 CFO's heeft gehad. Daarnaast is bekend dat de heer Muller een goede *marketeer* is maar niet altijd uitblinkt in management. De vraag van de heer Slagter is of de huidige directie van Spyker de competentie heeft om de nieuwe organisatie op een juiste manier te leiden.

De voorzitter geeft aan dat de heer Muller Saab niet gaat leiden, maar dat dit zal worden gedaan door het bestaande management onder leiding van de heer Jonsson. Dit neemt niet weg dat de heer Muller een zeer knappe prestatie heeft geleverd door de zeer complexe transactie vorm te geven en tot een goed einde te brengen. Voor wat betreft de CFO's heeft Spyker in de persoon van de heer Go een zeer capabele CFO, die op een andere manier werkt dan zijn voorgangers. De raad van commissarissen heeft vertrouwen in de huidige directie.

De heer Slagter vraagt zich af of de directie van Spyker zal worden aangepast naar aanleiding van de transactie. De heer Muller legt uit dat er een verschil blijft tussen Spyker en Saab. De heer Muller zal zich meer gaan bezighouden met Saab, waardoor er voor Spyker voor het operationele dagelijkse management op termijn iemand bij moet komen. Voor wat betreft het management van Saab zijn er op dit moment drie belangrijke vacatures: een CFO, een verkoopdirecteur en een designdirecteur. De heer Muller zal zich met name gaan toeleggen op het uitbouwen van het Saab merk en met de wereldwijde verkoop. De heer Muller zal zich als gezegd niet gaan bemoeien met de operationele kant van Saab, aangezien dat op dit moment uitstekend is geregeld. De heer Muller benadrukt nogmaals dat Spyker Saab niet gaat vertellen hoe zij een autofabriek moeten runnen. Indien nodig zal Spyker de nodige assistentie verlenen aan het Saab management. Daarnaast is Spyker wellicht in staat om deuren te openen, aangezien de heer Muller de afgelopen 10 jaar veel contacten heeft opgebouwd binnen de *automotive* industrie. De heer Muller blijft het aanspreekpunt voor beleggers in de combinatie Saab Spyker.

De heer Toeset zou graag meer willen weten over de productie in Mexico. De heer Muller antwoordt dat de productie van de 9-4X zal plaatsvinden in Mexico op basis van een contract met GM. De 9-4X deelt zijn technische basis met de Cadillac SRX. Het nadeel is dat de auto dus niet in Trollhattan wordt gemaakt. Het voordeel is dat er met de productie in Mexico een soort dollar *hedge* wordt gecreëerd. Op dit moment is het de intentie om de 9-4X te bouwen in Mexico, maar indien er redenen zijn om dat in de toekomst te veranderen zal het management dat overwegen.

Nadat de voorzitter constateert dat er verder geen vragen zijn brengt hij het voorstel in stemming tot verkrijging door Spyker Cars N.V. van de aandelen in Saab Automobile AB te Trörlhattan, Zweden door betaling van een koopprijs van USD 74 miljoen aan General Motors Company. Op grond van art 2:107a, lid 1 van het Burgerlijk Wetboek moet de Algemene Vergadering de verkrijging door Spyker van Saab en de betaling van de koopprijs van USD 74 miljoen goedkeuren.

De VEB, houder van 1174 aandelen, onthoudt zich van stemming evenals 5 stemmen die zijn uitgebracht per e-voting. Alle overige aandeelhouders stemmen voor, waardoor het voorstel is aangenomen.

3. Wijziging van de statuten van de Vennootschap en volmacht om de statutenwijziging te effectueren.

De voorzitter opent punt 3 van de agenda: de wijziging van de statuten van Spyker Cars en de volmacht om de statutenwijziging te effectueren. In de aandeelhouderscirculaire was nog sprake van de wijziging van de naam. Zoals eerder aangegeven heeft Spyker besloten hiervan af te zien. Op dit punt zal de voorgestelde statutenwijziging dus niet worden geïmplementeerd.

Het tweede punt is de wijziging van het maatschappelijk kapitaal. Volgens de huidige statuten bestaat het maatschappelijk kapitaal van Spyker uit 44 miljoen aandelen, verdeeld in 32.999.999 gewone aandelen, elf miljoen aandelen A en één prioriteitsaandeel. De gewone aandelen zijn toegelaten tot de notering aan de beurs van NYSE Euronext Amsterdam. Om het laatste deel van de Saab acquisitie te financieren en eventueel gebruik te kunnen maken van de *equity facility* van GEM Global Yield Fund, dient Spyker in de toekomst mogelijk aandelen uit te geven. Het management zal terughoudendheid betrachten met betrekking tot het uitgeven van aandelen en heeft op dit moment niet de intentie om nog verder onder deze GEM-faciliteit te trekken. Voorgesteld wordt om het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap te verhogen van EUR 1.760.000 tot EUR 3 miljoen, verdeeld in 75 miljoen aandelen. De 75 miljoen aandelen zijn verdeeld in 56.249.999 gewone aandelen, 18.750.000 aandelen A en één prioriteitsaandeel. Alle aandelen hebben een nominale waarde van vier Eurocent. Ter informatie deelt de voorzitter mede dat op dit moment het geplaatste kapitaal van Spyker bestaat uit 16.055.992 aandelen, waarvan 15.789.476 gewoon, 266.515 aandelen A en één prioriteitsaandeel.

Het derde onderdeel van de statutenwijziging betreft de rechten van de prioriteit. Zoals bekend zullen de 4,6 miljoen aandelen, die de heer Antonov in Spyker houdt, bij *closing* van de Saab transactie worden overgedragen aan Tenaci Capital BV. De heer Antonov zal tevens bij *closing* het prioriteitsaandeel overdragen aan Spyker. De vennootschap zal op het ingekochte aandeel geen stemrecht kunnen uitbrengen. In verband daarmee zal artikel 42 van de statuten gaan luiden: indien en zolang het stemrecht op het prioriteitsaandeel niet kan worden uitgeoefend, komen de rechten die in deze statuten zijn toegekend aan de prioriteit, toe aan de raad van commissarissen.

Volgens de artikelen 124 en 125 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek geschiedt een statutenwijziging bij notariële akte en moet de Minister van Justitie een verklaring van geen bezwaar hebben afgegeven. Daarom wordt de volgende machtiging gevraagd: "machtiging van iedere directeur van de vennootschap, alsmede iedere notaris, kandidaat notaris en notarieel medewerker verbonden aan Allen & Overy LLP, ieder van hen afzonderlijk, om bij het Ministerie van Justitie de verklaring van geen bezwaar aan te vragen en de akte van statutenwijziging te doen passeren".

De heer Rienks vraagt zich af waarom het prioriteitsaandeel niet helemaal verdwijnt nu de vennootschap het kennelijk niet nodig heeft. De heer Muller bevestigt dat het prioriteitsaandeel op termijn zal worden ingetrokken. Desgevraagd antwoordt de heer Muller dat de vennootschap het prioriteitsaandeel in de toekomst weer zou kunnen uitgeven indien dat om wat voor reden dan ook noodzakelijk is. De voorzitter geeft aan dat het op dit moment niet de intentie is van de vennootschap om het prioriteitsaandeel weer te gebruiken.

De heer Niemeijer vraagt zich af of de raad van commissarissen met het vertrek van de 3 commissarissen nog maar uit 1 persoon bestaat. De voorzitter antwoordt dat de raad van commissarissen zal bestaan uit 2 personen. Het is de intentie om tijdens de aankomende aandeelhoudersvergadering nieuwe kandidaten voor te stellen voor de raad van commissarissen.

De voorzitter constateert dat er verder geen vragen meer zijn en brengt in stemming het voorstel tot wijziging van de statuten van de vennootschap met de amendering van de naamswijziging, zoals heden besproken, doch voor het overige overeenkomstig de bijlage zoals opgenomen bij de agenda voor deze buitengewone aandeelhoudersvergadering, en verlening van de machtiging, dit alles onder de opschortende voorwaarde dat *closing* van de Saab transactie plaatsvindt.

De VEB, houder van 1174 aandelen, onthoudt zich van stemming evenals 5 stemmen die zijn uitgebracht per e-voting. Alle overige aandeelhouders stemmen voor, waardoor het voorstel is aangenomen.

4. Rondvraag.

De voorzitter opent punt 4 van de agenda en constateert dat er geen vragen zijn.

5. Sluiting.

De voorzitter sluit de vergadering en dankt iedereen voor hun aanwezigheid.