

January 8, 2019

Statement of Carlos Ghosn

Your Honor,

I am grateful to finally have the opportunity to speak publicly. I look forward to beginning the process of defending myself against the accusations that have been made against me.

First, let me say that I have a genuine love and appreciation for Nissan. I believe strongly that in all of my efforts on behalf of the company, I have acted honorably, legally, and with the knowledge and approval of the appropriate executives inside the company—with the sole purpose of supporting and strengthening Nissan, and helping to restore its place as one of Japan's finest and most respected companies.

Now I would like to address the allegations.

1. The FX Forward contracts

When I first joined Nissan and moved to Japan almost 20 years ago, I wanted to be paid in U.S. dollars, but was told that that was not possible and was given an employment contract that required me to be paid in Japanese yen. I have long been concerned about the volatility of the yen relative to the U.S. dollar. I am a U.S. dollar-based individual—my children live in the U.S. and I have strong ties to Lebanon, whose currency has a fixed exchange rate against the U.S. dollar. I wanted predictability in my income in order to help me take care of my family.

To deal with this issue, I entered into foreign exchange contracts throughout my tenure at Nissan, beginning in 2002. Two such contracts are at issue in this proceeding. One was signed in 2006, when the Nissan stock price was around 1500 yen and the yen/dollar rate was around 118. The other was signed in 2007, when the Nissan stock price was around 1400 yen and the yen/dollar exchange rate was around 114.

The 2008–2009 financial crisis caused Nissan’s shares to plummet to 400 yen in October 2008 and to 250 yen in February 2009 (down more than 80% from its peak) and the yen/dollar exchange rate dropped below 80. It was a perfect storm that no one predicted. The entire banking system was frozen, and the bank asked for an immediate increase in my collateral on the contracts, which I could not satisfy on my own.

I was faced with two stark choices:

1. Resign from Nissan, so that I could receive my retirement allowance, which I could then use to provide the necessary collateral. But my moral commitment to Nissan would not allow me to step down during that crucial time; a captain doesn’t jump ship in the middle of a storm.
2. Ask Nissan to temporarily take on the collateral, so long as it came to no cost to the company, while I gathered collateral from my other sources.

I chose option 2. The FX contracts were then transferred back to me without Nissan incurring any loss.

2. E

E has been a long-time supporter and partner of Nissan. During a very difficult period, D Company helped Nissan solicit financing and helped Nissan solve a complicated problem involving a local distributor—indeed, E helped Nissan restructure struggling distributors throughout the Gulf region, enabling Nissan to better compete with rivals like Toyota, which was outperforming Nissan. E also assisted Nissan in negotiating the development of a manufacturing plant in Saudi Arabia, organizing high-level meetings with Saudi officials.

D Company was appropriately compensated—an amount disclosed to and approved by the appropriate officers at Nissan—in exchange for these critical services that substantially benefited Nissan.

3. The FIEL Allegations

Four major companies sought to recruit me while I was CEO of Nissan, including Ford (by Bill Ford) and General Motors (by Steve Rattner, the then-Car Czar under President Barack Obama). Even though their proposals were very attractive, I could not in good conscience abandon Nissan while we were in the midst of our turnaround. Nissan is an iconic Japanese company that I care about deeply. Although I chose not to pursue the other opportunities, I did keep a record of the market compensation for my role, which those companies offered me if I had taken these jobs. This was an internal benchmark that I kept for my own future reference—it had no legal effect; it was never shared with the directors; and it never represented any kind of binding commitment. In fact, the various proposals for non-compete and advisory services post-retirement made by some members of the board did not reflect or reference my internal calculations, underscoring their hypothetical, non-binding nature.

Contrary to the accusations made by the prosecutors, I never received any compensation from Nissan that was not disclosed, nor did I ever enter into any binding contract with Nissan to be paid a fixed amount that was not disclosed. Moreover, I understood that any draft proposals for post-retirement compensation were reviewed by internal and external lawyers, showing I had no intent to violate the law. For me, the test is the “death test”: if I died today, could my heirs require Nissan to pay anything other than my retirement allowance? The answer is an unequivocal “No.”

4. Contribution to Nissan

I have dedicated two decades of my life to reviving Nissan and building the Alliance. I worked toward these goals day and night, on the earth and in the air, standing shoulder to shoulder with hardworking Nissan employees around the globe, to create value. The fruits of our labors have been extraordinary.

- We transformed Nissan, moving it from a position of a debt of 2 trillion yen in 1999 to cash of 1.8 trillion yen at the end of 2006, from 2.5 million cars sold in 1999 at a significant loss to 5.8 million cars sold profitably in 2016. Nissan's asset base tripled during the period.
- We saw:
 - The revival of icons like the Fairlady Z and Nissan G-TR;
 - Nissan's industrial entry into Wuhon, China, St. Petersburg, Russia, Chennai, India, and Resende, Brazil;
 - The pioneering of a mass market for electric cars with the Leaf;
 - The jumpstarting of autonomous cars;
 - The introduction of Mitsubishi Motors to the Alliance; and
 - The Alliance becoming the number one auto group in the world in 2017, producing more than 10 million cars annually.
- We created, directly and indirectly, countless jobs in Japan and reestablished Nissan as a pillar of the Japanese economy.

These accomplishments—secured alongside the peerless team of Nissan employees worldwide—are the greatest joy of my life, next to my family.

5. Conclusion

Your Honor, I am an innocent of the accusations made against me. I have always acted with integrity and have never been accused of any wrongdoing in my several-decade professional career. I have been wrongly accused and unfairly detained based on meritless and unsubstantiated accusations.

Thank you, your Honor, for listening to me.

2019年1月8日

意見陳述書

裁判長殿

本公判廷で発言をする機会を許していただき感謝しております。私が捜査機関からかけられている容疑がいわれのないものであることを明らかにしたいと考えております。

最初にお話しておきたいのですが、私は日産に対し心からの親愛と感謝の気持ちを持っております。私は、日産のために、全力を尽くして、また、公明正大かつ合法的に、そして社内の所管部署から必要な承認を得た上で業務を進めてきました。私は、日産を強化推進し続け、日本で最も優れており、最も尊敬される企業の地位を回復させることを、ひたすらに目指してきたものでした。

それでは、私にかけられている容疑について、説明させていただきます。

1. 為替スワップ契約について

私は、約20年前日産に入って日本に赴任した際、米ドルでの報酬の支払いを要望しましたが、それはできないと言われ、報酬は日本円で支払うという雇用契約を結ばされました。その時からずっと、私は、米ドルに対する円の変動に懸念を抱いてきました。私自身は、米ドル建ての生活を基本としております。私の子供たちは米国に住んでおりますし、私自身、米ドルとの固定為替レート制をとるレバノンと強い結びつきを持っています。そこで、私は、自分の家族を養うために、ドル建てでの収入が変動しないようにしたいと考えていました。

そこで、私は、日産に入ってしばらくした2002年以降、為替スワップ契約を締結していました。現在私にかけられている容疑では、2つの為替スワップ契約が問題となっています。一つは2006年に締結したもので、当時日産の株価は約1500円で、円・ドルの為替レートは約118円でした。もう一つは2007年に締結したもので、当時日産の株価は約1400円で、円・ドルの為替レートは約114円でした。

ところが、2008年から2009年にかけての金融危機により、日産の株価は2008年10月に400円、2009年2月に250円にまで急落し（ピーク時に比べ80%超の下落）、円・ドルの為替レートは80円以下にまでドルが下がりました。これは誰も想像しなかった最悪の事態でした。銀行業界全体の仕組みが機能なくなり、私が為替スワップ契約を締結していた銀行は、契約上必要となる金額の担保

を直ちに差し入れるように要求してきましたが、私自身ではその銀行の要求に答えることができませんでした。

それで、私は2つの厳しい選択肢を迫られたのです。

1. 日産を退任して、退職慰労金を受領して、これを銀行に担保として差し入れるということです。しかし、私には日産への道義的な責任があり、この重大な局面で退任することはできませんでした。船長は、嵐の最中に船から逃げ出すようなことはできないのです。
2. 私が他の知人などから担保を用意するまでの間、日産に金銭的な損失を負わせない限りにおいて、一時的に担保を提供してもらうように要請することです。

結局、私は第2の選択肢を選びました。そして、しばらくして、上記の二つの為替スワップ契約の主体を再び私に戻しましたが、この間、日産に一切損害を与えておりません。

2. E氏について

E氏は長年にわたって日産の支援者であり、パートナーでもあります。日産が大変困難な状況にあった時期に、D社は、日産の資金調達を支援してくれましたし、日産が、地元の販売代理店との間で紛争になったときこの解決のために支援してくれました。実際、E氏は、湾岸地域全域で、業績不振に陥っていた販売代理店を日産が再編成することを支援してくれ、日産が、販売力の優るトヨタなどの競合他社に競り勝てるようにしてくれました。E氏は、また、日産がサウジアラビアに自動車工場を建設できるように交渉を支援してくれ、サウジ当局とのハイレベルの面談等を設定してくれました。

E氏の会社は、このように日産に対して極めて重要な業務を推進してくれましたので、日産は、同氏の会社からの請求に基づき、関係部署の承認に基づいて、相応の金額の対価を支払いました。

3. 金融商品取引法違反について

私は、日産のCEOを務めている間、フォード、ゼネラルモーターズなど4つの大手自動車メーカーから招聘の申し出を受けました。フォードはビル・フォードから、ゼネラルモーターズは、オバマ政権当時、自動車の帝王と呼ばれたスティーブ・ラトナーから申し出を受けました。彼らは極めて高待遇の条件を申し出てくれましたが、私たちの日産は会社再建の真ただ中であり、私は、道義上、日産を見放すわけにはいきませんでした。日産は、私にとって非常に大事な日本の象徴的な会社だからです。このように私は他の自動車メーカーに移ることはしませんでした。これらの自動車メーカーが招聘の条件として提示してきた私の市場

価値、すなわち報酬金額について記録をつけていくことにしました。これは、将来の参考のために私が残していた個人的なベンチマークであり、法的な効力のあるものではありませんでした。他の取締役らに話したことも一切ありませんでしたし、法的な効力のあるものでも全くありませんでした。実際、取締役らが作成していた私に関する退職後の競業禁止や顧問業務についての様々な提案がありますが、それは、私がつけていた上記の金額を反映していません。このことから、私のつけていた金額が法的な効力のあるものではないことがわかつています。

検察による訴追は全く誤っています。私は、開示されていない報酬を日産から受け取ったことはありませんし、日産との間で、開示されていない確定額の報酬の支払いを受けるという法的な効力のある契約を締結したことも一切ありません。また、私は、退職後の報酬にかかる提案書のドラフトについてはすべて、社内外の弁護士により検討し承認されていると理解していました。このことから、私に金融商品取引法に違反する意図がなかったことをわかっていただけだと思います。このことを理解していただくためのテストとして、「死亡テスト」と言われているものがよいと思います。つまり、私が今日死んだとしたら、私の相続人が日産に対して、私の退職慰労金以外の金員の支払いを求めることができるかということです。答えは明白に「いいえ」であるからです。

4. 日産への貢献

私は人生の20年間を日産の復活とアライアンスの構築に捧げてきました。私は、この目標のために、日夜を問わず、地上でも機上でも、世界中で懸命に働く日産の従業員と肩を並べて、価値を創り出すことに取り組んできました。私たちの努力は目覚ましい成果を上げてきました。私たちは日産を変革しました。1999年に2兆円の負債を抱えていたところから、2006年末には1.8兆円の現預金を有するまでに至りました。1999年に250万台の販売にとどまり多大な損失を計上していたところから、2016年には580万台を販売して利益を上げるに至りました。この間に、日産の資産規模は3倍になりました。日産の象徴であるフェアレディZやG-TRを復活させました。中国の武漢、ロシアのサンクト・ペテルブルグ、インドのチェンナイ、ブラジルのレゼンデにも進出しました。そしてLeafで電気自動車の市場を大きく開拓し、また自動運転車開発をスタートさせ、三菱自動車をアライアンスへ招き入れました。このアライアンスは、2017年には世界第1位の自動車グループとなり、年間1千万台以上を生産しています。私たちは、直接または間接に、日本で無数の雇用を創出し、日産を日本経済の主軸へと回復させたのです。

これらの成果は、世界に比類ない日産従業員のチームによって得られたものであり、私にとっては、家族の次に、最も大きな人生の喜びです。

5. 結び

裁判長殿、私にかけている容疑は無実です。私は常に誠実に行動しており、数十年にわたるキャリアにおいて不正行為により追及されたことは一度もありません。

私は、確証も根拠もなく容疑をかけられ、不当に勾留されています。

裁判長殿、ご傾聴いただき感謝いたします。

以上