
Vergaderjaar 2021 – 2022

36 108 Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022 (Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM)

D **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 9 september 2022

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft haar leden op 21 juni 2022 gelegenheid geboden om inbreng te leveren voor een brief naar aanleiding van de spoedprocedure die leidde tot aanvaarding van de Derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM.² Dit wetsvoorstel is op 31 mei 2022 door de Eerste Kamer aanvaard. De leden van de fractie van de **PvdD** hebben van de geboden gelegenheid gebruikgemaakt en hebben een aantal vragen.

Naar aanleiding hiervan is op 20 juli 2022 een brief gestuurd aan de minister van Financiën.

De minister van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben op 7 september 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Bergman

¹ Samenstelling:

Essers (CDA) (*voorzitter*), Prast (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Vos (VVD), Van Ballekom (VVD), Berkhout (Fractie-Nanninga), Crone (PvdA), Frentrop (Fractie-Frentrop), Geerdink (VVD), Karimi (GL) (*ondervoorzitter*), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Raven (OSF) en Fiers (PvdA).

² *Kamerstukken* 36 108.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN

Aan de minister van Financiën

Den Haag, 20 juli 2022

De vaste commissie voor Financiën heeft haar leden op 21 juni 2022 gelegenheid geboden om inbreng te leveren voor een brief naar aanleiding van de spoedprocedure die leidde tot aanvaarding van de Derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM.³ Dit wetsvoorstel is op 31 mei 2022 door de Eerste Kamer aanvaard. De leden van de fractie van de **PvdD** hebben van de geboden gelegenheid gebruikgemaakt en stellen de volgende vragen.

De leden van de **PvdD**-fractie hebben naar aanleiding van het wetsvoorstel de volgende vragen.

In uw brief over de *governance* van Air France - KLM naar aanleiding van een vraag van het lid Prast tijdens de briefing op 30 mei 2022 schrijft u dat de Nederlandse Staat een afhankelijk lid in de *board* van Air France-KLM heeft.⁴ Deze deelt informatie vanuit de *board* met de Staat, deelt de vergaderstukken van de *board*, en stemt af met de Staat over de door hem in te nemen positie. Eerder was er, aldus de brief, een onafhankelijk lid dat wel informatie deelde, maar niet de vergaderstukken. U noemt als voorbeelden van informatie waarover de staat via het huidige afhankelijke *board member* kan beschikken onder andere overnames en investeringen in de vloot. Bent u het met de leden van de PvdD-fractie eens dat overnames en investeringen in de vloot relevant kunnen zijn voor de koers?

Deze leden zijn benieuwd hoe het met de Staat delen van deze informatie door het afhankelijke *board member* zich verhoudt tot de letter en geest van artikelen 5.4 en 5.5 van de Wet op het financieel toezicht (hierna: Wft) en tot de Verordening marktmisbruik EU 596/2014 (hierna: Verordening marktmisbruik).⁵ De Wft en de Verordening marktmisbruik verbieden degene die over voorwetenschap beschikt deze aan derden mede te delen. Voorwetenschap is gedefinieerd als kennis die niet openbaar is gemaakt en waarvan openbaarmaking significante invloed op de koers zou kunnen hebben. Kunt u toelichten waarom de betreffende voorwetenschap wel gedeeld mag worden?

In de toelichting schrijven de ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat dat zij verwachten dat met de kapitaalverstrekking Air France - KLM in een betere positie komt, "hetgeen weer ten goede komt aan de waarde van het aandeel".⁶ Tussen 23 mei en 17 juni is de Air France - KLM koers gedaald met 42 procent. In dezelfde periode daalde de koers van Lufthansa met 13 procent, Delta met 22 en Ryanair met 17 procent. Had u deze scherpe koersdaling van Air France - KLM verwacht? Wat zegt deze koersontwikkeling volgens u over het vertrouwen van marktpartijen in de positie van Air France - KLM? Op welke koersontwikkeling hoopt u op een termijn van één, twee, vijf jaar?

Kloppen de berichten die sinds kort in de media verschijnen dat het kabinet krimp voor Schiphol overweegt? Zo ja, werd krimp al overwogen toen de Tweede en Eerste Kamer over het wetsvoorstel

³ Kamerstukken 36 108.

⁴ Kamerstukken I 2021/22, 29.232 / 36.108, G

⁵ Verordening (EU) Nr. 596/2014 van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (Verordening marktmisbruik) en houdende intrekking van Richtlijn 2003/6/EG van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijnen 2003/124, 2003/125/EG en 2004/72/EG van de Commissie

⁶ Kamerstukken I 2021/22, 29 232 / 36 108, F.

supplementaire begroting voor de aankoop van aandelen debatteerde? Indien ja, bent u het met deze leden eens dat deze informatie mogelijk relevant was voor het debat en de besluitvorming? Indien krimp van Schiphol nog niet werd overwogen toen het kabinet voorstelde 220 miljoen euro uit te geven en tien miljoen euro te laten lopen door de aandelenaankoop, hoe kijken de ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat dan met deze kennelijk recente krimpoverweging terug op de aankoop van aandelen Air France - KLM? Als het aantal passagiers op Schiphol moet krimpen, gaat dat dan vooral, of juist niet, om transferpassagiers?

De leden van de PvdD zien uit naar de beantwoording van deze vragen.

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien uw reactie met belangstelling en bij voorkeur binnen vier weken na dagtekening van deze brief tegemoet.

Prof. dr. P.H.J. Essers

Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 september 2022

Hierbij sturen wij u onze reactie op de schriftelijke vragen van uw Kamer inzake de behandeling van de Derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM.

De minister van Financiën, De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Sigrid A.M. Kaag

Mark Harbers

BIJLAGE 1 — Beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren naar aanleiding van de behandeling van de Derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM.

REACTIE VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

De leden van de PvdD-fractie vragen, onder verwijzing naar de Wet op het financieel toezicht en de Verordening Marktmisbruik, waarom de afhankelijke boardmember, bepaalde informatie mag delen. Daarnaast vragen de leden van de PvdD-fractie of overnames en investeringen in de vloot relevant kunnen zijn voor de koers.

Omdat Air France-KLM beursgenoteerd is, zijn de regels rondom marktmisbruik van toepassing (Europese regelgeving: *Market Abuse Regulation*), waar een ieder, en dus ook de staat en de boardmember, zich aan dient te houden. Binnen deze regels is het onder voorwaarden mogelijk informatie te delen. Zo is onder andere een uitzondering opgenomen voor de situatie waarin mededelen nodig is in de normale uitoefening van werk, beroep of functie. Het Europese Hof van Justitie heeft in 2005 in de Grøngaard-zaak bepaald dat deze uitzondering restrictief moet worden uitgelegd en aan twee vereisten moet voldoen: i) er moet sprake zijn van een nauwe band tussen de mededeling en de uitoefening van werk, beroep of functie en (ii) de mededeling moet strikt noodzakelijk zijn voor de uitoefening van dit werk, beroep of functie. In het onderhavige geval is sprake van deze uitzondering. De board member en ook de Nederlandse staat bekijken altijd kritisch welke informatie wel en niet gedeeld kan worden en ook wanneer bepaalde informatie gedeeld kan worden. Daarnaast wordt de informatie slechts binnen een kleine kring van insiders gedeeld en is deze informatie niet breed toegankelijk. Zo heeft het kabinet bijvoorbeeld ook een proces afgesproken met het parlement om op vertrouwelijke basis het parlement te kunnen informeren indien dit nodig is. Hierbij wordt ook de toepasselijke regelgeving in acht genomen.

Of bepaalde informatie, en dus ook informatie over overnames en investeringen, als koersgevoelig kan worden aangemerkt is afhankelijk van de vraag of het concrete, niet-openbare informatie betreft die direct of indirect betrekking heeft op financiële instrumenten of de uitgevende instelling.

Ook vragen de leden van de PvdD-fractie of ik de scherpe koersdaling van het aandeel Air France-KLM had verwacht. En wat deze koersontwikkeling zegt over het vertrouwen van marktpartijen in de positie van Air France-KLM en de visie van het kabinet op de koersontwikkeling op een termijn van één, twee en vijf jaar.

Over het algemeen reageert de markt en dus de koers op een bekendmaking van een uitgifte van (een aanzienlijk aantal) nieuwe aandelen. Ook in het geval van de aankondiging van de aandelenemissie door Air France-KLM was een reactie van de markt te zien. Deze reactie is onder andere gedreven door het feit dat het huidige aandeel verwatert doordat er nieuwe aandelen worden uitgegeven. Een koersdaling als gevolg van een dergelijke transactie is dus te verwachten en ook verklaarbaar. Na de aankondiging, wordt er gehandeld op de beurs en gaan bepaalde partijen ook speculeren, als gevolg hiervan kan de koers weer verder gaan bewegen. Dit is de typische beursdynamiek. Na afronding van de aandelenemissie is de koers van het aandeel gestabiliseerd en laat deze inmiddels weer een lichte stijging zien. De presentatie van de positieve half jaar cijfers van Air France-KLM op 29 juli jl. draagt mogelijk ook bij aan een verder herstel van de koers en het verdere vertrouwen in de onderneming. Zoals u weet speculeert de Nederlandse staat niet en ik kan u dan ook geen visie geven op de koersontwikkeling voor de komende vijf jaar.

Naar aanleiding van berichten in de media dat het kabinet krimp voor Schiphol overweegt vragen de leden van de PvdD-fractie of deze berichtgeving klopt. Indien dat het geval is vraagt de PvdD-fractie of de krimp al werd overwogen tijdens de behandeling van het wetsvoorstel incidentele suppletoire begroting Financiën voor de aankoop van aandelen. Zo ja, vragen de leden van de PvdD-fractie of het kabinet het eens is dat deze informatie mogelijk relevant was voor het debat en besluitvorming.

Op 24 juni 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat met de hoofdlijnenbrief

Schiphol de Tweede Kamer geïnformeerd⁷ over het besluit van het kabinet om het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te reduceren tot 440.000 per jaar. Ten tijde van de parlementaire behandeling en besluitvorming over de incidentele suppletoire begroting Financiën inzake deelname aan de aandelenemissie Air France-KLM had het kabinet nog geen definitief besluit genomen. Er werden op dat moment wel verschillende scenario's besproken om een stap te zetten om de problemen die er rondom de luchtvaart spelen (deels) op te lossen.

Tenslotte vragen de leden van de PvdD-fractie hoe de ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat terugkijken op de aankoop van aandelen Air France-KLM met deze kennelijk recente krimpoverweging van Schiphol. En gaat het met de krimp vooral, of juist niet, om vermindering van het aantal transferpassagiers op Schiphol.

De hoofdlijnenbrief Schiphol staat los van het besluit tot deelname aan de aandelenemissie van Air France-KLM en andersom. Beide besluiten hebben een andere rationale. Vanzelfsprekend zal de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen ook impact hebben op Air France-KLM en KLM. De komende tijd zullen alle stakeholders betrokken worden bij de verdere uitwerking van het besluit het aantal vliegtuigbewegingen te verminderen.

Zoals in het coalitieakkoord genoemd is Nederland door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Schiphol zorgt direct en indirect ook voor veel werkgelegenheid. Mede door Schiphol is Nederland een interessante vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Het kabinet maakt zich sterk voor het behoud van een sterke hub functie vanwege het publieke belang dat hiermee gemoeid is. Tegelijkertijd erkent het kabinet de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur en maakt zich sterk om deze negatieve effecten te verminderen. Met de hoofdlijnenbrief Schiphol heeft het kabinet een stap willen zetten om te komen tot een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hubfunctie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven.

⁷ Kamerstukken II, 2021-2022, 29 665, nr. 432.