

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Directie Financieringen

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Uw brief (kenmerk)
2020Z17247

Datum 15 oktober 2020
Betreft Beantwoording van de vragen van de leden Alkaya en
Laçin (beiden SP) over de staatsteun aan KLM

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de vragen van de leden Alkaya en Laçin (beiden SP) over de staatsteun aan KLM (ingezonden op 25 september 2020 met kenmerk 2020Z17247).

Hoogachtend,

de minister van Financiën,

W.B. Hoekstra

2020Z17247

Vragen van de leden Alkaya en Laçin (beiden SP) aan de minister van Financiën over de staatssteun aan KLM.

Vraag 1

Herinnert u zich de aangenomen motie Alkaya/Nijboer, welke u verzoekt waar mogelijk in de komende tijd uw invloed als aandeelhouder in de holding Air France-KLM uit te breiden? 1)

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Hoe hebt u tot op heden uitvoering gegeven aan deze motie? Hoe gaat u uitvoering geven aan deze motie? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2

De afspraken die de Nederlandse staat heeft gemaakt met de ondernemingen (Holding en KLM) hebben de invloed van de Nederlandse staat vergroot. Omdat de Nederlandse staat heeft besloten om een directe lening en een garantie voor een kredietfaciliteit te verschaffen en haar zeggenschap in KLM en Air France-KLM in deze fase niet te vergroten, is de directe zeggenschap op de aandeelhoudersvergadering en in het bestuur niet vergroot.

Verlenging van de staatsgaranties

Daarnaast hebben we nu ook de opzegtermijn van de staatsgaranties weten te verlengen van 9 maanden naar 5 jaar, waardoor we de Nederlandse publieke belangen nog beter kunnen borgen.

In de staatsgaranties is onder andere opgenomen dat KLM in Nederland blijft gevestigd en vanuit Nederland opereert, met behoud van Nederlandse vergunningen en verkeersrechten. Ook is vastgelegd dat Air France-KLM met een *multi-hub systeem* opereert met zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als hubs en hoekstenen.

Herstructureringsplan

Zowel de Franse staat als de Nederlandse staat hebben eisen aan het bedrijf gesteld qua herstructurering om de concurrentiepositie te versterken. Er is besloten tot een kostenreductie van 15% omdat het kabinet gelooft dat dit nodig is om KLM concurrerder te maken.

State agent

De state agent krijgt verschillende bevoegdheden. Allereerst krijgt de state agent informatierechten, zoals het verkrijgen van relevante informatie die ook met de raad van commissarissen zal worden gedeeld, naast de periodieke kwartaalrapportages die de state agent zal ontvangen. Daarnaast heeft de state agent ook het recht onderwerpen te agenderen bij (commissies van) de raad van commissarissen van KLM. Ook heeft de state agent het recht om aanwezig te zijn bij de vergaderingen van de raad van commissarissen en over bepaalde onderwerpen te overleggen met de raad van bestuur van KLM. Tot slot is er in een escalatiemechanisme voorzien, mocht de state agent signaleren

dat een bepaalde voorwaarde niet (volledig) wordt nagekomen.

Vraag 3

Klopt het dat de aandelen van Air France-KLM momenteel laag gewaardeerd worden en dat het opkopen van meer aandelen daardoor voordelig is geworden?

Antwoord 3

Het klopt dat de aandelen momenteel lager gewaardeerd worden dan de afgelopen jaren.

Vraag 4

Zijn de mediaberichten over een op handen zijnde kapitaalinjectie van de Nederlandse Staat op waarheid berust? Zo ja, om welk bedrag gaat het mogelijk? 2)

Antwoord 4

De afgelopen periode hebben wij ons gericht op het steunpakket voor KLM. Bij de bekendmaking van het steunpakket aan KLM heb ik richting uw Kamer aangegeven een kapitaalinjectie niet uit te sluiten. Omdat Air France – KLM een beursgenoteerde onderneming betreft, kan ik hier op dit moment verder niets over delen. Ik heb de vaste commissie voor Financien op 13 oktober in een vertrouwelijke briefing bijgepraat over AFKL.

Vraag 5

Hoeveel zou het kosten om een meerderheidsbelang in Air France-KLM te nemen?

Antwoord 5

De marktwaarde van Air France – KLM bedraagt ca. € 1,4 miljard per 9 oktober 2020. De theoretische kosten van een meerderheidsbelang bedragen zodoende ongeveer € 0,7 miljard.

Vraag 6 en vraag 8

Kunt u uitsluiten dat de Franse overheid een meerderheidsbelang in Air France-KLM neemt, nu de aandelen goedkoop zijn? Kunt u uw antwoord toelichten?

Hoe gaat u voorkomen dat door een mogelijke nationalisatie van Air France-KLM, de Franse staat veel meer invloed krijgt over de onderneming dan de Nederlandse, met mogelijk negatieve gevolgen voor KLM en de Nederlandse werkgelegenheid tot gevolg?

Antwoord 6 en 8

De Nederlandse staat heeft nauw contact met zowel de Franse staat als de onderneming zelf over de toekomst van Air France – KLM. Hierbij gaat de aandacht van de Nederlandse staat uiteraard uit naar het Nederlands publiek belang. Zoals ook aangegeven bij vraag 4 heb ik de vaste commissie voor Financien op 13 oktober in een vertrouwelijke briefing bijgepraat over AFKL.

Vraag 7

Is het waar dat de Franse overheid meermaals heeft gezinspeeld op het opkopen van meer aandelen teneinde de invloed in de onderneming te verstevigen?

Antwoord 7

Op dit moment zijn er geen ontwikkelingen te melden over een mogelijke kapitaalinjectie. In het persbericht van Air France-KLM van 24 april 2020 valt te lezen dat de Franse staat overweegt om mogelijk te participeren indien Air France-KLM besluit tot kapitaalverhoging.

Vraag 9

Klopt het dat KLM voornemens is medewerkers die minder dan modaal verdienen te laten meebetalen aan de reorganisatie? Is dit in lijn met de voorwaarden die u heeft gesteld aan overheidssteun? Zo ja, kunt u dit onderbouwen? Indien neen, wat zijn daarvan de consequenties? 3)

Antwoord 9

Op 1 oktober hebben we het herstructureringsplan van het management van KLM ontvangen en we zijn dit momenteel aan het beoordelen met behulp van een externe adviseur. Ik zal de Kamer hier conform afspraken over informeren.

Het kabinet vindt het belangrijk dat KLM sterker uit deze crisis komt. Er is daarom besloten om de arbeidsvoorwaarden van KLM onderdeel te maken van de voorwaarden voor steun van de Nederlandse staat, zodat de competitiviteit van het bedrijf toeneemt. De bijdrage wordt gebaseerd op de combinatie van alle arbeidsvoorwaarden. Dit kan dus naast de primaire arbeidsvoorwaarden ook de secundaire arbeidsvoorwaarden beslaan.

Vraag 10

Is het, gezien de risico's voor onder andere de hubfunctie van Schiphol en de werkgelegenheid die KLM direct en indirect biedt, nog langer verantwoord om dit bedrijf aan de markt over te laten? Zo ja, waarom?

Antwoord 10

Het steunpakket helpt KLM de gevolgen van COVID-19 te doorstaan, waarmee ook het publiek belang in de toekomst geborgd blijft.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het vergroten van de invloed van de samenleving op bepaalde bedrijven die van vitaal belang zijn, een kans kan zijn op verduurzaming, fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden, klantgerichtheid en uiteindelijk op dividend dat naar de samenleving vloeit?

Antwoord 11

Ik ben het met u eens dat het vergroten van de invloed van de samenleving op bepaalde bedrijven die van vitaal belang zijn bepaalde kansen kan opleveren.

1) Kamerstuk 29 232, nr. 13.

2) BNR, Extra geld voor KLM, 23 september 2020,
<https://www.bnr.nl/nieuws/economie/10421725/extra-geld-voor-klm>

3) FNV, KLM houdt geen rekening met voorwaarden steun Rijk, 24 september 2020, <https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/luchtvaart/2020/09/klm-houdt-geen-rekening-met-voorwaarden-steun-rijk>