

AH 2894
2020Z03674

Antwoord van minister Hoekstra (Financiën), mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 25 mei 2020)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019-2020, nr. 2144

1. Bent u bekend met de samenstelling van de Board of Governors van de International Air Traffic Association (IATA) in de afgelopen bestuursjaren en in het huidige bestuursjaar?

Antwoord 1

IATA is de mondiale brancheorganisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Informatie over IATA, onder meer over de dienstverlening aan de luchtvaartmaatschappijen, maar ook over de samenstelling van het bestuur, is te vinden op de website van IATA¹. IATA is als vertegenwoordiger van de luchtvaartindustrie een gewaardeerde gesprekspartner voor overheden bij de ontwikkeling van (luchtvaart)beleid en regelgeving. De overheden zijn evenwel niet betrokken bij interne IATA-aangelegenheden en worden niet geïnformeerd over bestuurskwesties.

2. Klopt het dat de Executive Officer van KLM, Pieter Elbers, geen lid meer is van de *Board of Governors* van IATA?²

Antwoord 2

De lijst van leden van de *Board of Governors* is op de website van IATA vermeld. Dhr. Elbers maakt daar geen deel van uit.

3. Hoe verklaart u het feit dat KLM, als medeoprichter van IATA, voor het eerst sinds de oprichting in 1945 niet meer als zelfstandige luchtvaartmaatschappij een lid mag leveren van de *Board of Governors* van IATA?

Antwoord 3

¹ <https://www.iata.org/>

² Telegraaf, 22 november 2019; <https://www.telegraaf.nl/financieel/1626967647/analyse-klm-baas-elbers-aan-de-kant-gezet>

Overheden zijn niet betrokken bij IATA en de samenstelling van de Board of Governors is een zaak voor de luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van IATA.

4. Is het verwijderen van de Executive Officer van KLM uit het IATA-bestuur in het Nederlands publieke belang? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 4

Ik zie geen relatie tussen vertegenwoordiging van een KLM bestuurder in de IATA Board of Governance en de Nederlandse publieke belangen die met KLM zijn gemoeid.

5. Bent u van plan het IATA-congres in Amsterdam komende juni te bezoeken?

Antwoord 5

Nee. Overigens heeft IATA besloten om de jaarlijkse algemene vergadering en daarop aansluitend congres vanwege COVID-19 uit te stellen tot een nader te bepalen datum.

6. Vormt de zelfstandige rol van KLM binnen IATA onderdeel van de gesprekken die de ambtelijke Frans-Nederlandse werkgroep momenteel voert over de positie van KLM in de holding Air France-KLM? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee. Zoals in het antwoord op vraag 1 genoemd is IATA de brancheorganisatie van de luchtvaartmaatschappijen. Er is geen relatie tussen de activiteiten van IATA en de onderwerpen die in de werkgroep tussen de Franse staat en de Nederlandse staat aan de orde zijn en die gericht zijn op de borging van de Nederlandse publieke belangen die met Air France KLM en KLM zijn verbonden.

7. Klopt het dat de KLM – als zelfstandige luchtvaartmaatschappij – bovenaan staat in de meest recente *Dow Jones Sustainability Index (DJSI)* in de categorie luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 7

Ja.

8. Deelt u de stelling van de vragensteller dat IATA een belangrijke rol speelt bij vraagstukken in de mondiale luchtvaartsector waaronder verduurzaming, maar ook verdeling van slots op luchthavens en inzet op regelgeving?

Antwoord 8

Brancheorganisatie IATA is een gewaardeerde gesprekspartner voor overheden bij de ontwikkeling van beleid en regelgeving, onder andere inzake duurzaamheid. Ook Europese brancheorganisaties, andere sectorpartijen en

belanghebbende partijen spelen een belangrijke rol bij deze vraagstukken.

9. Heeft KLM – volgens de DJSI de meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld - door het verlies van de zetel in de *Board of Governors* van IATA meer of minder invloed op verduurzaming van de luchtvaartsector? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 9

KLM heeft als IATA-lid en onderdeel van Air France-KLM mogelijkheden om bij te dragen aan de IATA-koers. De CEO van Air France-KLM, dhr. Benjamin Smith, is in het IATA-bestuur vertegenwoordigd. Voor Air France-KLM is verduurzaming van de luchtvaart ook een belangrijk thema. Ik verwacht dan ook niet dat de participatie van KLM in het IATA-bestuur de invloed van KLM wat betreft het IATA-beleid inzake verduurzaming materieel beperkt.

10. Bent u bereid u in te zetten om de Executive Officer van KLM – nu Pieter Elbers – weer benoemd te verkrijgen in de *Board of Governors* van IATA? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De samenstelling van de Board of Governors van IATA is een zaak voor de luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van IATA. Het is niet aan mij om mij uit te laten over de benoemingen.

11. Wat zijn uw vorderingen met het afgesproken streven om uiterlijk “voor het einde van juni 2019” een akkoord te bereiken met de Franse Staat over onder andere de staatsgaranties en het borgen van de Nederlandse publieke belangen, zoals de netwerkverbindingen van KLM en daarmee de hubconnectiviteit van Schiphol?³

Antwoord 11

De ambitie was inderdaad om eind juni 2019 klaar te zijn. Zoals ik in de beantwoording van eerdere Kamervragen ook al heb aangegeven is dat niet gelukt. Er liggen belangrijke onderwerpen op tafel die meer tijd vergen. Dit zijn complexe gesprekken, waarbij veel partijen zijn betrokken en die vaak langer duren dan voorzien. Naast het feit dat Air France – KLM een beursgenoteerde onderneming is, is het ook niet constructief om tussentijds iets te delen over deze gesprekken. Dit betekent niet dat er de afgelopen periode geen voortgang is geboekt. De gesprekken versterken het wederzijdse begrip en helpen bij de

³ Gezamenlijk Frans-Nederlands persbericht van 1 maart (https://nl.ambafrance.org/IMG/pdf/1060_-_communiqu%C3%A9_de_presse_conjoint_de_bruno_le_maire_et_wopke_hoekstra-2.pdf?12410/8f9ced60f2e509cf5348163d108ea4df08d3e3b5)

bepaling hoe het aandeelhouderschap verder ingevuld kan worden. Overigens ligt de prioriteit van beide staten momenteel bij de situatie omtrent COVID-19, hetgeen ook een grote impact op de luchtvaartsector heeft.

12. Kunt u nader toelichten wat er het afgelopen jaar sinds de verwerving van de staatsdeelneming in Air France-KLM is veranderd bij het bedrijf en wat dat voor het Nederlandse publieke belang heeft opgeleverd? Wanneer verwacht u de onderhandelingen in de ambtelijke werkgroepen te kunnen afronden?

Antwoord 12

De Nederlandse staat is aandeelhouder geworden van Air France – KLM om de Nederlandse publieke belangen op de lange termijn beter te borgen. Door het aandeelhouderschap heeft de Nederlandse staat de rechten die aan aandeelhouders toekomen onder Frans recht. Zo heeft de staat in mei vorig jaar de algemene vergadering van de onderneming bijgewoond en meegestemd over de voorgelegde aandeelhoudersbesluiten. Dit geeft de Nederlandse staat directe invloed op de besluitvorming van de holding van de luchtvaartmaatschappij.

Voor de aankoop van de aandelen had de staat, als stakeholder, het recht om een bestuurslid voor te dragen en werd het belang van de staat op die manier vertegenwoordigd in het bestuur van de holding. Deze persoon werd voor de aankoop aangemerkt als een onafhankelijk bestuurslid. Na de aankoop is de positie veranderd naar een afhankelijk bestuurslid en vertegenwoordigt deze persoon de staat nu ook als een van de belangrijkste aandeelhouders in het bestuur. Ook vanwege die positie heeft de staat nauw contact met het bestuur.

Daarnaast heeft de Nederlandse staat nu uitvoerig contact met diverse belangrijke stakeholders, waaronder de Franse staat en andere grote aandeelhouders. Deze intensivering van de contacten is een positieve verandering en levert een positieve bijdrage aan de invloed die de Nederlandse staat heeft.

13. Klopt het dat u op 20 februari heeft aangegeven dat de gesprekken in de werkgroep 'niet muurvast' zitten. Kunt u aangeven waaruit blijkt dat de gesprekken niet muurvast zitten?

Antwoord 13

Ik ben nog steeds in gesprek met de Franse staat over Air France- KLM, hoewel de prioriteit van beide staten momenteel bij de situatie omtrent COVID-19 ligt. In februari en maart heb ik nog uitgebreid met minister Le Maire gesproken over dit onderwerp. Ook op het niveau van de werkgroep vinden gesprekken plaats. Naast het feit dat Air France-KLM een beursgenoteerde onderneming is,

is het niet constructief om tussentijds iets te delen over deze gesprekken. Dit betekent niet dat er ondertussen geen voortgang is geboekt.

14. Kunt u uiteenzetten wat er bij Air France-KLM het afgelopen jaar veranderd is met name in de afspraken en verhoudingen tussen Air France en KLM?

Antwoord 14

Zoals u weet, ben ik in gesprek met de Franse staat en Air France-KLM over de verdere invulling van het aandeelhouderschap van de Nederlandse staat. Over interne afspraken tussen Air France en KLM ga ik niet.

15. Klopt het dat er een afspraak is gemaakt vanuit Air France met de Franse pilotenvakbonden die ertoe strekt dat voor elk vliegtuig dat KLM bezit Air France er twee en een half moet hebben, en wanneer dat niet gebeurt de Air France-piloten per vliegtuig verschil een fors bedrag in compensatie persoonlijk uitbetaald moeten krijgen? Zo niet, kunt u toelichten welke afspraken er dan zijn gemaakt met de Franse piloten?

Antwoord 15

Na de fusie tussen Air France en KLM zijn er afspraken gemaakt met de verenigingen van piloten van de ondernemingen. Dit zijn afspraken op bedrijfsniveau waarbij noch de Nederlandse overheid noch de Franse overheid betrokken is. Afspraken over de operationele activiteiten zijn een verantwoordelijkheid van het uitvoerend bestuur van de onderneming. De staat heeft hier als aandeelhouder dus geen formele rol in. In mijn gesprekken met het bestuur is er uiteraard wel aandacht voor deze kwestie.

16. Waarom moet KLM de gevolgen ondervinden van een afspraak over de productiebalans, gemaakt tussen Air France en haar piloten, waarbij KLM en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) geen partij zijn?

Antwoord 16

Graag verwijs ik naar het antwoord op vraag 15.

17. Vormen de afspraken over de productiebalans en de wijze waarop dit de bedrijfsvoering van KLM beïnvloedt onderdeel van de gesprekken in de ambtelijke werkgroep? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Nee, dit maakt geen onderdeel uit van de werkgroep. Graag verwijs ik voor een verdere toelichting naar het antwoord op vraag 15.

18. Kunt u toelichten hoe de kas van KLM N.V. wordt beheerd, wie de eindverantwoordelijkheid heeft voor de kas van KLM en waar de besluitvormende macht ligt over het al dan niet uitkeren van dividend?

Antwoord 18

KLM beheert de eigen kas, er is geen zogenoemde "cashpooling" regeling. De Raad van Commissarissen van KLM doet jaarlijks een voorstel voor de uitkering van dividend, hetgeen goedgekeurd dient te worden door de prioriteitsaandeelhouders (de holding).

19. Hoe staat u als aandeelhouder tegenover het uitkeren van een groter dividend vanuit KLM aan Air France-KLM, als hiermee het voorgenomen investeringsprogramma van Air France gefaciliteerd kan worden?

Antwoord 19

Het is belangrijk dat KLM voldoende ruimte krijgt om het netwerk op Schiphol in stand te houden en verder te ontwikkelen. Aangezien KLM haar eigen financiële huishouding heeft, is het allereerst belangrijk dat deze financieel gezond is en dat zij daarnaast haar eigen investeringsprogramma kan financieren. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 18, is het aan de RvC van KLM om een voorstel te doen voor dividend aan de aandeelhouders, waarbij deze zaken ongetwijfeld in ogenschouw worden genomen. Hoe de andere aandeelhouders hun dividend besteden, is uiteraard niet aan de Nederlandse staat.

20. Welke middelen heeft u om het compenseren van tekorten bij Air France door middel van onttrekking van dividend uit de kas van KLM N.V. tegen te houden?

Antwoord 20

KLM's reserverings- en dividendbeleid bepaalt dat de Vergadering van Houders van Prioriteits aandelen bevoegd is om, na overleg met de Directie en Raad van Commissarissen, eerst een bedrag van de in de jaarrekening vastgestelde winst te bestemmen tot het vormen of versterken van reserves.

21. Kunt u bovenstaande vragen elk afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 21

Ja.