

Vergaderjaar 2018–2019

35 148

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2019
(Incidentele suppletoire begroting Air
France-KLM)**

Nr. 3

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 7 maart 2019

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 1 maart 2019 voorgelegd aan de Minister van Financiën. Bij brief van 4 maart 2019 zijn ze door de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukkink

Inleiding

Hierbij sturen wij u de antwoorden op uw vragen in het kader van een schriftelijk overleg over de Kamerbrief van 26 februari 2019 over de aankoop van aandelen in Air France-KLM S.A. (Kamerstuk 31 936, nr. 579) en van een het verslag houdende een lijst van vragen over de Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2019 (Incidentele suppletoire begroting Air France-KLM)(Kamerstuk 35 148). Voor de leesbaarheid en overzichtelijkheid is gekozen voor één antwoordbrief voor beide schriftelijke overleggen waarin vragen en antwoorden zijn geclusterd naar onderwerp. Daarnaast sturen wij u een nota van wijziging op de Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2019 (Incidentele suppletoire begroting Air France-KLM)(Kamerstuk 35 148, nr. 4).

Voor de leesbaarheid en overzichtelijkheid hebben wij gekozen voor clustering van vragen en antwoorden naar onderwerp:

- I. Publiek belang
- II. Historie
 - a. Fusie Air France en KLM 2003
 - b. Staatsgaranties
- III. Besluitvorming aankoop aandelen
 - a. Proces tot aan besluitvorming
 - b. Gekozen werkwijze
 - c. Incidentele suppletoire begroting en budgettaire consequenties
- IV. Wijze van verwerven
 - a. Moment van verwerven
 - b. Wijze van verwerven aandelen (o.a. techniek en kosten)
- V. Relatie Frankrijk
- VI. Toekomstige invulling aandeelhouderschap
 - a. Invloed en zeggenschap
 - b. Vervolgstappen
- VII. Consequenties deelnemingenbeleid
- VIII. Klimaat en milieu
- IX. Overig

I. Publiek belang

De D66-fractie vraagt wat het kabinet precies ziet onder het publiek belang. De leden van de fracties van D66, VVD vragen of het kabinet inzicht kan geven in de maatschappelijke baten van KLM en Schiphol van de afgelopen jaren en op welke manier KLM en Schiphol bijdragen aan de Nederlandse economie en arbeidsmarkt? De leden van de CDA- en PvdA-fractie vragen hoe de hubfunctie wordt veiliggesteld.

Het publieke belang dat met KLM is gemeoid betreft primair de internationale bereikbaarheid van Nederland. Voor de netwerkqualiteit op Schiphol is KLM met zijn hub-model van cruciaal belang. Het uitgebreide netwerk op Schiphol is van groot belang voor de internationale bereikbaarheid, vestiging van bedrijven, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie breed. Daarnaast wordt door dit uitgebreide netwerk voorzien in een sociaal maatschappelijke behoefte; het biedt Nederlandse burgers de mogelijkheid om vanuit Nederland naar vele bestemmingen in de wereld te kunnen reizen.

De bijdrage van Schiphol aan de Nederlandse economie en de arbeidsmarkt is door Decisio (2015) onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op en rond Schiphol in 2013 meer dan 113.000 banen opleverde. Deze zijn goed voor een toegevoegde waarde van € 9 miljard (2013). Hierbij gaat het om de directe werkgele-

genheid van deze activiteiten plus de indirecte achterwaartse werkgelegenheid ofwel de banen bij toeleveranciers. Daarnaast is er een breder economisch belang van Schiphol. Dit is de indirecte voorwaartse bijdrage: gerelateerd aan de bedrijven die zich in Nederland vestigen onder andere vanwege het uitgebreide routenetwerk van Schiphol. Ook is Schiphol van belang voor de toerismesector en de internationale congressector en biedt de nabijheid van de luchthaven met zijn uitgebreide routenetwerk voordelen voor Nederlanders die (rechtstreekse) internationale vliegreizen willen maken. Decisio geeft in afstemming met onder meer het Centraal Planbureau aan dat dit bredere economische belang niet goed in cijfers is uit te drukken. Het effect van Schiphol is immers niet te isoleren.

Het wegvallen van de hubfunctie van Schiphol zou de internationale bereikbaarheid van Nederland ernstig schaden. Onderzoek van SEO uit 2015 schatte in dat dan 40% van het verkeer zou verdwijnen en dan vooral de intercontinentale bestemmingen. Dit komt omdat Schiphol het uitgebreide bestemmingennetwerk in grote mate heeft te danken aan het hub-netwerk van KLM en veel groter is dan wat op basis van de thuismarkt te verwachten is. Het negatieve welvaartseffect voor enkel de Nederlandse reizigers bedraagt volgens SEO circa 600 miljoen euro per jaar. Deze welvaartsafname treedt vooral op als gevolg van hogere reiskosten en langere reistijden voor passagiers naar andere luchthavens. Daarnaast dalen de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die gepaard gaan met Schiphol volgens SEO met circa de helft als de hubfunctie vervalst. Dit zijn de onmiddellijke effecten die direct na de afname van de hubfunctie optreden.

In de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan uw Kamer (Kamerstuk 31 938, nr. 574) is aangegeven dat het kabinet eraan hecht om de beschikbare capaciteit op Schiphol in te zetten om de hubfunctie van Schiphol maximaal te ondersteunen. Daarom wordt gewerkt aan een aanpak van sturingsmogelijkheden om zo te kunnen sturen op netwerk-kwaliteit binnen de verdeling van schaarse luchthavencapaciteit.

Nederland kan nu invloed uitoefenen als aandeelhouder van AIR FRANCE-KLM en KLM, als vergunningverlener voor landingsrechten en de exploitatievergunning van KLM, via het benoemingsrecht van een commissaris in Air France-KLM en via overleg met de directies van Air France-KLM en KLM en met de Franse staat. Ook hebben we de verlengde staatsgaranties, die op dit moment eenzijdig opzegbaar zijn door Air France-KLM met inachtneming van een opzegtermijn van 9 maanden. Zoals genoemd in de Kamerbrief van 26 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 579), zijn we in gesprek met Air France-KLM over versterking en zal dit worden meegenomen in de afgesproken werkgroep met de Franse staat.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze het publiek belang wordt gediend bij de aankoop van de aandelen in Air France KLM. Op welke manier helpt dit precies het Nederlands publiek belang?

Het uitgebreide netwerk is van groot belang voor de internationale bereikbaarheid, vestiging van bedrijven, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie breed. Voor de netwerkqualiteit op Schiphol is KLM met zijn hub-model van cruciaal belang, met 63% van het aantal vluchten en ca. 70% van het totaal aantal bestemmingen inclusief (Skyteam)partners op Schiphol.

Met het aandelenbelang in Air France-KLM is er invloed en formele zeggenschap op het hoogste niveau (in de Air France-KLM-holding), wat een belangrijke aanvulling is om het publieke belang te borgen, zoals in de Kamerbrief van 26 februari jl. genoemd. Dit naast de staatsgaranties en

andere afspraken die in het verleden zijn gemaakt om de publieke belangen te borgen.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze het kabinet gaat borgen dat er niets verandert in de rol van de Nederlandse staat als onafhankelijke maker van luchtvaartbeleid? De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarnaast of het publieke belang ook geborgd kan worden door beter grip te krijgen op de slotverdeling van Schiphol.

Het aandeelhouderschap in Air France KLM heeft geen gevolgen voor het Nederlandse luchtvaartbeleid, evenmin als het huidige aandelenbelang van de Nederlandse Staat in KLM dat heeft. De Staat heeft niet de intentie en ook niet de instrumenten om zich met de bedrijfsvoering van ondernemingen te bemoeien waarin de Staat een aandelenbelang heeft. Verder bieden internationale, EU en nationale wetgeving geen ruimte voor een voorkeursbehandeling van luchtvaartmaatschappijen waarin de Staat een aandelenbelang heeft, als de Staat dat al zou willen. Ook het Europese en nationale mededingingsbeleid bieden waarborgen om luchtvaartmaatschappijen non-discriminatoir te behandelen.

De slots worden verdeeld op een transparante en non-discriminatoire wijze conform de EU slotverordening door een onafhankelijke slotcoördinator. Bij de verdeling van slots gelden de verdelingscriteria die volgen uit de slotverordening. De Minister van IenW spant zich in om binnen de bestaande kaders te zoeken naar sturingsmogelijkheden.

De leden van de SP-fractie willen graag een reactie van de regering op het rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Mainports voorbij) waaruit het belang van Schiphol zeker blijkt, maar ook duidelijk maakt dat vrachtverkeer belangrijk is voor de werkgelegenheid en dat het aantal vrachtluchten juist daalt.

In het rapport Mainports voorbij geeft de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur aan dat een rijk aanbod aan bestemmingen aantrekkelijk is voor hoofdkantoren, activiteiten in de dienstensector en logistieke bedrijvigheid rond hoogwaardige en verse vracht en dat Schiphol zich met behulp van KLM heeft ontwikkeld tot een luchtvaarthub met in Europa – na Frankfurt – de meeste internationale verbindingen. Schiphol blijft volgens de Raad dan ook een cruciaal element voor het Nederlandse vestigingsklimaat. De Raad onderstreept in het rapport ook expliciet het belang van de mainports, zowel in termen van economische structuur als voor de ruimtelijke inrichting. Daarbij wordt ook verwezen naar het belang voor de werkgelegenheid en het aandeel van de mainports in het BNP. Wel zijn de mainports minder dominant geworden, waarbij de Raad verwijst naar het belang van andere aspecten zoals de digitale infrastructuur. De Raad geeft echter ook aan dat een luchthaven massa nodig heeft om aantrekkelijk te zijn. Dit is ook van belang in relatie tot het vrachtverkeer, daarbij kan worden opgemerkt dat meer en meer vracht wordt vervoerd in de belly van (lijn)vluchten. Ook de vrachtsector is dus gebaat bij een sterke luchthaven met een groot netwerk aan bestemmingen. De bijdrage die de luchtvracht op Schiphol levert aan de werkgelegenheid wordt op dit moment onderzocht. De resultaten van dit onderzoek worden voor de zomer verwacht.

Voorts zouden de leden een reactie willen krijgen op de trend dat er meer met kleinere vliegtuigen rechtstreeks (point to point) gevlogen gaat worden en dat daarmee de hub-luchthavens minder interessant worden. Hoe is deze trend meegewogen in de besluitvorming?

Technologische ontwikkeling maakt het mogelijk om op grotere afstanden direct te vliegen tussen luchthavens op routes met voldoende verkeersaanbod, in plaats van via een hub. Daarnaast kunnen er nieuwe bestemmingen aan het hubnetwerk worden toegevoegd dankzij de nieuwe toestellen. Er vindt op die manier een continue aanpassing plaats van het netwerk dat een hubcarrier aanbiedt. In het kader van de totstandkoming van de luchtvaartnota zullen de verschillende trends en ontwikkelingen verder in kaart worden gebracht. Maar gesteld kan worden dat te verwachten is dat het hubmodel naast mogelijke andere modellen van groot belang blijft. Gezien de schaarste op Schiphol en andere grote luchthavens zal de trend naar grotere vliegtuigen waarschijnlijk doorzetten en daarbij zijn ook dikke vervoersstromen via hubluchthavens belangrijk.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen de regering uiteen te zetten op welke wijze en in welk tempo vluchten en landingsrechten van Schiphol naar Parijs kunnen worden verplaatst. In welke mate bieden de luchtvaartverdragen van Nederland bescherming tegen overplaatsing van vluchten naar Parijs en hoe lang kan Nederland dat dan tegenhouden? Klopt het dat Frankrijk na enige tijd dit toch kan doorzetten?

Nederland heeft met ruim 130 landen bilaterale luchtvaartovereenkomsten afgesloten. Op basis van deze luchtvaartovereenkomsten mogen alleen EU luchtvaartmaatschappijen die in Nederland gevestigd zijn gebruik maken van de overeengekomen landingsrechten. Daarbij dienen de luchtvaartmaatschappijen zich te houden aan het routeschema van deze luchtvaartovereenkomsten en zijn verplicht de vluchten te laten beginnen en/of eindigen in Nederland. Deze landingsrechten kunnen dus niet verplaatst worden naar Parijs.

De EU heeft verschillende EU-brede luchtvaartovereenkomsten afgesloten met derde landen. Onder deze verdragen zouden de vluchten en landingsrechten van Schiphol naar Parijs verplaatst kunnen worden, omdat deze luchtvaartovereenkomsten flexibeler bepalingen kennen. Ook zou Air France KLM ervoor kunnen kiezen om bepaalde KLM vluchten die nu onder Nederlandse landingsrechten vanaf Schiphol worden uitgevoerd, door Air France te laten uitvoeren onder Franse landingsrechten vanaf Parijs Charles de Gaulle.

Met de (verlengde) staatsgaranties is afgesproken dat KLM en Air France ieder hun eigen hubnetwerk onderhouden van respectievelijk Schiphol en Parijs Charles de Gaulle. Het verplaatsen van vluchten en landingsrechten zou hiermee in strijd zijn met de staatsgaranties, zoals in 2010 per Memorandum of Understanding is herbevestigd en de toezeggingen van Air France KLM over het in stand blijven van deze staatsgaranties. De staatsgaranties zijn eenzijdig opzegbaar door Air France-KLM met inachtneming van een termijn van 9 maanden. Daarmee bieden deze afspraken te weinig zekerheid voor de toekomst en heeft het kabinet te weinig invloed om het Nederlandse belang goed te kunnen behartigen.

II. Historie

A. Fusie Air France en KLM 2003

De leden van de PVV- en D66-fractie willen weten welke afspraken met het samengaan van Air France en KLM tot Air France-KLM zijn gemaakt over het publieke belang en welke afspraken er zijn gemaakt over de samenwerking tussen Air France, KLM en de Franse en Nederlandse staat.

De Kamer is over de fusie in 2003 uitvoerig geïnformeerd. Verwezen wordt naar de brief aan uw Kamer van 30 september 2003 (Kamerstuk 29 232, nr. 1). Daarin wordt toegelicht welke afspraken, waaronder de zgn. staatsgaranties, zijn gemaakt tussen de Nederlandse staat en de fusiepartijen om de publieke belangen betreffende de netwerkqualiteit en internationale markttoegang (verkeersrechten) van KLM te behouden. Ook wordt de gekozen structuur van de gefuseerde onderneming toegelicht die nodig was om de Nederlandse verkeersrechten te behouden onder bilaterale en Europese luchtvaartverdragen. Daarbij wordt tevens de samenwerkingsovereenkomst genoemd die tussen de Franse en Nederlandse overheid is afgesloten over onderlinge coördinatie en wederzijdse ondersteuning inzake Air France KLM.

Bij de voorbereiding van de fusie is tussen Frankrijk en Nederland een overeenkomst gesloten (Verklaring van Overeenstemming) inzake onderlinge coördinatie en wederzijdse bijstand met betrekking tot de nieuwe Air France KLM groep. De twee landen komen kort samengevat daarin overeen elkaar te informeren over beleidskwesties die Air France KLM raken en elkaar bijstand te verlenen in het geval van problemen inzake de verkeersrechten en markttoegang van Air France en KLM. Verder is daarbij afgesproken om met elkaar te overleggen over het EU luchtvaartbeleid, met name het externe EU luchtvaartbeleid. Ook bevestigde Frankrijk dat het belang van de Franse staat naar minder dan 20% zou worden teruggebracht. Verder werd door Frankrijk toegezegd om in de Air France KLM aandeelhoudersvergadering als aandeelhouder te stemmen voor de benoeming van een vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat in de Board of Directors. Ook zijn afspraken opgenomen over evenredige afbouw van de aandelenbelangen van de Franse staat in Air France (later Air France KLM) en van de Nederlandse staat in KLM. Daarnaast werd afgesproken een bilateraal belastingverdrag af te sluiten om het recht van Nederland te borgen om de activiteiten van KLM te kunnen belasten.

Voorts vragen de leden van de PVV-fractie of de Minister kan concretiseren op welke wijze deze samenvoeging voor KLM goed heeft uitgepakt, in termen van omzet, aantal passagiers en netwerkverbindingen. Hoe hoog was de omzet vóór 2003 en hoe hoog is deze nu? Kan de Minister dezelfde vergelijking maken voor het aantal passagiers en netwerkverbindingen?

In het boekjaar april 2001 t/m maart 2002 vervoerde KLM 16 miljoen passagiers en de omzet was € 6.532 miljoen. In 2017 waren dat 33 miljoen passagiers en bedroeg de omzet € 10.340 miljoen.

Na de fusie van Air France en KLM is de ontwikkeling van het routenetwerk van Air France en KLM op Parijs Charles de Gaulle en Schiphol gemonitord. Uit de monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2018, welke u binnenkort krijgt toegestuurd, blijkt dat het netwerk van KLM zich sinds 2004 op Schiphol veel sterker heeft ontwikkeld dan Air France op Parijs Charles de Gaulle. De directe connectiviteit (aantal directe verbindingen) van KLM steeg op Schiphol gemiddeld met meer dan 2 procent per jaar, op Parijs Charles de Gaulle daalde de directe connectiviteit met gemiddeld meer dan een half procent per jaar. Hiermee bood KLM in 2018 vanaf Schiphol meer dan 33 procent meer directe connectiviteit aan dan in 2004, terwijl de directe connectiviteit van Air France op Parijs Charles de Gaulle op slechts 91 procent van het niveau van 2004 lag.

De leden van de D66-, SP- en 50PLUS-fractie vragen welke lessen het kabinet heeft getrokken uit de geschiedenis rondom de fusie(afspraken) van 2003 om de huidige stap goed te kunnen beoordelen. De leden van de

50PLUS-fractie vragen specifiek waarom er destijds geen gelijkwaardig belang in de holding is genomen.

In de brief van 30 september 2003 (Kamerstuk 29 232, nr. 1) waarmee de Kamer is geïnformeerd over de fusie tussen Air France en KLM worden de achtergronden van de fusie toegelicht. Gewezen werd op de toenemende samenwerking, concentratie en schaalvergroting in de luchtvaartsector, mede ingegeven door de slechte financiële resultaten als gevolg van overcapaciteit en lage marges en ook liberalisering. De toekomst voor (het toen slecht renderende) KLM in een standalonescenario zou gezien het ontstaan van enkele grote allianties, weinig rooskleurig zijn, ook bij voortzetting van de samenwerking met het toenmalige Northwest Airlines. Onder die omstandigheden heeft KLM gekozen voor aansluiting bij Air France en daarmee voor de Skyteamgroep. KLM heeft daarbij gekozen voor samenwerking in de vergaande vorm van een fusie. KLM wees erop dat deze vorm de beste mogelijkheden biedt voor het behalen van synergievoordelen aan zowel de opbrengsten- als kostenkant. Bovendien bood een fusie meer zekerheid op de langere termijn voor continuering van de samenwerking dan een alliantie. Overigens heeft KLM destijds ook uitvoerig de mogelijkheden voor samenwerking met andere partijen bekeken.

In de samenwerkingsovereenkomst die bij de voorbereiding van fusie tussen Air France en KLM in 2003 is afgesloten tussen de Franse en Nederlandse overheid is ook een afspraak opgenomen over evenredige afbouw van de aandelenpakketten. Daarbij ging het om het toen nog bestaande belang van 54% van de Franse staat in Air France en het belang van 14% dat de Nederlandse staat toen nog in KLM had. De afspraak hield in dat wanneer de Franse staat dit belang in Air France (wat later een zelfde belang in Air France-KLM werd) zou verminderen, de Nederlandse staat het belang in KLM met een evenredig percentage zou terugbrengen. Dit is ook gebeurd, waardoor het belang van de Nederlandse staat is teruggebracht tot 5,9%. De Franse staat heeft nu een belang van 14,3% in Air France-KLM.

Zoals in de eerder genoemde brief van 30 september 2003 (Kamerstuk 29 232, nr. 1) valt te lezen was het de bedoeling om zowel het belang van de Franse staat als van de Nederlandse staat verder terug te brengen. Er is toen niet overwogen om op holding niveau te participeren. Op het moment van de fusie had de Nederlandse staat nog een aandeel van 14% in KLM en is dit in de loop van de jaren teruggebracht naar 5,9%. De gemaakte afspraken uit 2003 moeten gezien worden vanuit het perspectief dat KLM op dat moment een slecht renderende onderneming met slechte vooruitzichten voor de toekomst.

B. Staatsgaranties

De leden van de fracties van PVV, D66 en 50PLUS hebben vragen gesteld over de staatsgaranties, en de gevolgen hiervoor van het aankopen van een aandelenbelang in Air-France-KLM.

De Nederlandse Staat heeft aan goedkeuring van de fusie in 2003 voorwaarden verbonden om de publieke belangen die met KLM zijn gemoeid te borgen. Dat betrof de netwerkqualiteit en het zekerstellen van de markttoegang (luchtvaartrechten). De afspraken die toen zijn gemaakt zijn het resultaat van een onderhandelingsproces waarbij een deel van de afspraken met de staat in de tijd gelimiteerd was (vijf of acht jaar). Vanwege de grote dynamiek in de luchtvaartsector en economie was het niet haalbaar om heel specifieke afspraken over bijvoorbeeld het routenetwerk voor onbepaalde tijd vast te leggen. Niettemin is op initiatief

van de Nederlandse staat ook een aantal aflopende afspraken in 2010 verlengd voor onbepaalde tijd, zij het met de mogelijkheid voor Air France KLM om deze met inachtneming van een opzegtermijn van 9 maanden op te zeggen.

Toentertijd is onder lastige omstandigheden een pakket afspraken tot stand gekomen dat in die periode voldoende leek en de eerste periode ook voldoende is gebleken. Immers de fusie met Air France heeft KLM, Schiphol en de Nederlandse economie veel goeds gebracht. De jaarlijkse monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties van SEO laat dit tevens zien. Zo ook de resultaten van KLM; de fusie heeft veel extra klanten opgeleverd en geleid tot kostenbesparing.

De laatste jaren hebben we echter moeten constateren dat de bestaande afspraken te weinig zekerheid bieden voor de toekomst en we te weinig invloed hebben om het Nederlandse belang goed te kunnen behartigen. Daarom is aandelenbelang van de Nederlandse staat in Air France KLM belangrijk om zo meer invloed en formele zeggenschap op het niveau van de holding Air France KLM te krijgen.

De Kamer is in 2010 uitvoerig geïnformeerd over de verlenging van de staatsgaranties. Verwezen wordt naar de brief aan uw Kamer van 26 mei 2010 (Kamerstuk 29 232, nr. 6) en beantwoording van Kamervragen hierover van 7 september 2010 (Kamerstuk 29 232, nr. 8). Op initiatief van de Nederlandse overheid zijn belangrijke staatsgaranties verlengd. Samengevat zijn de belangrijkste staatsgaranties die thans nog gelden:

- KLM blijft in Nederland gevestigd en heeft hier de thuisbasis;
- KLM houdt bestaande operationele en ander Nederlandse vergunningen en zet zich in bestaande routevergunningen te behouden;
- Air France KLM opereert met een multi-hub systeem met Schiphol en Parijs Charles de Gaulle als hubs en hoekstenen.

Zoals eerder gemeld zijn deze afspraken eenzijdig opzegbaar door Air France-KLM met inachtneming van een opzegtermijn van negen maanden.

Niet verlengd is een afspraak over een lijst intercontinentale sleutelbestemmingen waarop KLM in principe zou moeten blijven opereren (met daarbij een aantal mogelijkheden om deze toch te schrappen bij bepaalde omstandigheden). Vanwege de dynamiek in de luchtvaart en wisselend economisch belang van bestemmingen was het niet wenselijk deze afspraak te verlengen.

Zoals ook in de Kamerbrief van 26 februari jl. genoemd, is het kabinet in gesprek met Air France-KLM over versterking van de staatsgaranties en hopen we de komende tijd verdere stappen te zetten.

III. Besluitvorming aankoop aandelen

A. Proces tot aan besluitvorming

De leden van de VVD-, D66-, GroenLinks-, PvdA-, PvdD-, PVV-fractie vragen naar de oordeels- en besluitvorming sinds 2014 door de betrokken departementen over het borgen van het publieke belang dat gemoeid is met KLM en de hub-functie van Schiphol. De leden van deze fracties vragen ook naar het overleg sinds 2014 over dit onderwerp binnen het kabinet, en met de Franse overheid. De leden van de fractie van 50PLUS vragen expliciet of het belang van de Franse staat is aangeboden voor de gesprekken met AccorHotels. De leden van de SP-fracties willen een overzicht van de contacten die er zijn geweest. De leden van de

CDA-fractie willen een overzicht van de belangen van andere Europese lidstaten in (nationale) vliegtuigondernemingen.

In 2014 is na het uitkomen van slechte 3e kwartaalcijfers van Air France-KLM een (vertrouwelijke) interdepartementale werkgroep luchtvaart opgericht van de departementen Economische Zaken, Financiën en Infrastructuur en Milieu en Algemene Zaken. De werkgroep had tot doel te onderzoeken hoe het publieke belang van het hoogwaardige intercontinentale bestemmingsnetwerk vanaf Schiphol dat met KLM gemoeid was voldoende gewaarborgd was en te kijken hoe dit het best gedaan zou kunnen worden. Het bewaken van de hub-functie van Schiphol was nadrukkelijk een onderdeel hiervan.

In de beginfase zijn alle mogelijke scenario's geanalyseerd, zoals een zelfstandig voortbestaan van Air France-KLM, betrokkenheid van een nieuwe partner, marginalisering van de positie van KLM binnen Air France-KLM, samenloop met ontwikkelingen bij luchtvaartmaatschappijen met lage kosten en uit het midden oosten, etc.

Belangrijke conclusie was dat KLM de beste toekomst heeft binnen de holding Air France-KLM. Om deze reden is de inzet om:

1. Duurzame afspraken te maken over het netwerk op Schiphol (voortbouwend op de zogenoemde Staatsgaranties);
2. Een gebalanceerde governance met voldoende invloed en zeggenschap voor KLM en die recht deed aan het belang en de bijdrage van KLM aan de holding; en
3. Aan te dringen om het ontwikkelen van een concurrerende strategie op het niveau van de holding.

De afgelopen jaren heeft zowel het vorige als huidige kabinet langs deze lijnen de vinger aan de pols gehouden en intensieve gesprekken gevoerd met zowel de Franse overheid, als Air France-KLM en KLM. Hierbij was steeds het doel om langs de hierboven beschreven inzet het Nederlandse publieke belang dat met KLM gemoeid is beter te borgen. De Tweede Kamer is hier de afgelopen jaren op verschillende momenten per brief of in debatten over geïnformeerd naar aanleiding van de diverse contacten.

In deze periode, vooral sinds medio 2017, nam de werkgroep waar dat steeds meer besluitvorming over de strategie van de onderneming op holding niveau plaats ging vinden. Tegelijkertijd werd zowel de Nederlandse staat als KLM onvoldoende betrokken werden bij belangrijke ontwikkelingen.

Zo is het kabinet niet geconsulteerd over de strategische samenwerking met Delta Airlines en China Eastern Airlines. De toenmalig Minister van Financiën is hier kort voor bekendmaking slechts over geïnformeerd. Op 28 juli 2017 is de Kamer per brief geïnformeerd over deze strategische samenwerking (Kamerstuk 31 936, nr. 392). In deze brief is ook opgemerkt dat Nederland geen aandeelhouder was van de holding Air France-KLM en dat Nederland dan ook geen zeggenschap had over deze strategische ontwikkeling. Deze ontwikkeling in de zomer van 2017 was de directe aanleiding voor het vorige kabinet om te onderzoeken of een aandelenparticipatie in de holding Air France-KLM door de Nederlandse staat mogelijk was. De aanpak was toen om in goed overleg met de Franse staat en Air France-KLM tot een participatie te komen, waarbij de Nederlandse staat kapitaal in zou brengen en er tegelijk duurzame afspraken gemaakt zouden worden over o.a. het netwerk op Schiphol en de governance. De toenmalig Minister van Financiën heeft daartoe veel inspanningen geleverd en intensieve gesprekken gevoerd met zowel de Franse Minister van Economie en Financiën als de toenmalig bestuursvoorzitter van Air

France-KLM. Een aandelenparticipatie was op dat moment lastig, grotendeels doordat Air France-KLM de grote kapitaaltransactie met Delta Airlines en China Eastern Airlines aan het afronden was. Hierover is toen ook contact geweest tussen de Minister-President en de Franse president.

Het nieuwe kabinet is vanaf de start met dezelfde inzet (afspraken over het netwerk, governance en strategie van de holding) in gesprek gebleven met de Franse overheid en Air France-KLM. Het nemen van een aandelenbelang werd hierbij besproken als een middel om deze inzet voor elkaar te krijgen. De voortgang die werd geboekt op de verschillende onderdelen gaf het kabinet onvoldoende vertrouwen dat het publieke belang dat met KLM gemoeid is voldoende kon worden geborgd.

Op 4 mei 2018 maakte bestuursvoorzitter Janailac bekend dat hij op zeer korte termijn zijn voorzitterschap zou neerleggen na een teleurstellend verlopen raadpleging onder de werknemers van Air France. Vlak daarna bleek dat AccorHotels belangstelling had getoond voor het aandelenbelang van de Franse Staat en dat er gesprekken waren gevoerd tussen vertegenwoordigers van de Franse staat en AccorHotels. Dit pakket is toen niet aan Nederland aangeboden. Ook in dit geval is de Nederlandse staat niet geconsulteerd over de mogelijke verkoop van de aandelen Air France-KLM door de Franse staat.

Na het aantreden van de nieuwe bestuursvoorzitter van Air France-KLM (de heer Smith) eind september 2018, heeft het kabinet de gesprekken met de Franse staat en Air France-KLM geïntensiveerd. Parallel aan deze gesprekken heeft het kabinet in noodzakelijkerwijs zeer kleine kring en onder grote vertrouwelijkheid de optie van aandelenverwerving op de beurs verder uitgewerkt. Sinds december 2018 zijn de Minister-President en de Ministers van Financiën, Economische Zaken en Klimaat en Infrastructuur en Waterstaat een groot aantal keer bijeengekomen met het oog op zorgvuldige oordeels- en besluitvorming. Uiteindelijk is op 15 februari 2019 in de ministerraad het besluit genomen om een aandeel in Air France-KLM te verwerven, waarbij de Minister-President en de Ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat het mandaat hebben gekregen exacte startdatum te bepalen.

De leden van de SP hebben gevraagd om een overzicht van de contacten met de Franse staat. Onderstaand overzicht geeft de belangrijkste gesprekken weer die er sinds augustus 2017 hebben plaatsgevonden:

a. Periode aug 2017-nov 2017

Minister Dijsselbloem heeft in augustus de Minister van Economie en Financiën bezocht om over een Nederlandse participatie te spreken; daarnaast is dit onderwerp ook ter sprake gekomen bij informele ontmoetingen en marge van Ecofin-bijeenkomsten. Minister-President Rutte heeft de Franse president op de hoogte gesteld van de Nederlandse belangstelling om te participeren in de holding.

b. Periode jan 2018-dec 2018

In het voorjaar van 2018 heeft Minister Hoekstra naar aanleiding van de ontwikkelingen rondom Air France-KLM en daarna AccorHotels meerdere malen (zowel fysiek als telefonisch) contact gehad met de Franse Minister van Economie en Financiën. Hij heeft het daarbij ook gehad over de borging van de gezamenlijke publieke belangen, een mogelijke aandelenparticipatie en heeft hij benadrukt dat het noodzakelijk is dat Air France-KLM concurrerender wordt. Minister van Nieuwenhuizen heeft veelvuldig contact (ook fysiek en telefonisch) gehad met haar Franse

college Borne. In de daaropvolgende periode heeft ambtelijk Financiën het contact met de Franse staat voortgezet en is er een Frans-Nederlandse werkgroep over de gezamenlijke borging van de publieke belangen opgezet. Zowel op ministerieel niveau als op ambtelijk niveau is het contact intensief geweest.

c. Periode jan 2019-20 februari 2019

Naar aanleiding van de verschillende discussies omtrent de governance van Air France-KLM heeft Minister Hoekstra opnieuw meerdere malen contact gehad met de Franse Minister van Economie en Financiën en heeft hij zijn zorgen geuit over de huidige situatie en dat de Nederlandse staat alle mogelijke maatregelen overwoog indien de voortgang niet verbeterde. Minister van Nieuwenhuizen heeft in deze periode veelvuldig contact gehad met Air France-KLM over een mogelijke versterking van de staatsgaranties.

Op de vraag van de CDA-leden naar de participaties van andere lidstaten kan het volgende overzicht worden gegeven.

Maatschappij	land	percentage
SAS	Zweden	14,8
	Denemarken	14,2
LOT	Polen	99,8
Finnair	Finland	55,8
TAP	Portugal	50,0
Luxair	Luxemburg	39,1

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of de regering een toelichting kan geven – aansluitend op de brief van 26 februari – op de gehele voorgeschiedenis vanaf de overname van KLM door Air-France. Kan worden toegelicht waarom de regering ten slotte heeft besloten tot aankoop van een pakket aandelen van Air France-KLM, gelijkwaardig aan het huidige aandeel van de Franse Staat?

Dit is uitgelegd in de Kamerbrief van 26 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 579) en in de beantwoording van de andere vragen in deze Kamerbrief. Mocht u specifieke vragen hierover hebben dan beantwoorden wij deze graag in het debat hierover.

B. Gekozen werkwijze

De leden van de fracties van D66, VVD en SP vragen waarom het Kabinet besloten heeft om in het geheim een aandelenpakket van 14% te verwerven en dit niet te doen in overleg met de Franse staat.

Het kabinet heeft vele malen bij de Franse staat en bij de holding Air France-KLM haar interesse in het verwerven van een belang in de holding kenbaar gemaakt. Dit verzoek is steeds afgewezen. Er bleef voor het kabinet maar één andere mogelijk over: het verwerven van aandelen op de beurs. Het kabinet heeft daarbij een afweging moeten maken tussen eerst bekendmaken van het voornemen om een aandelenpakket te verwerven en daarna het feitelijke aandeelpakket te gaan kopen of de omgekeerde route te bewandelen (eerst kopen en dan bekendmaken). Indien het kabinet de eerste route had bewandeld – eerst bekend maken en dan kopen – had dit naar verwachting direct geleid tot een aanzienlijke koerseffecten van het aandeel Air France-KLM. Naar verwachting zouden de gebruikelijke marktmechanismen in werking zijn getreden waardoor het aandeel onderwerp van speculatie zou zijn geworden. Om tegen een

redelijke koers het aandeel te verwerven zou na bekendmaking een onbekende tijd gewacht moeten worden. Voor de onderneming zou een mogelijk lange periode van onzekerheid zijn ontstaan. Daarnaast zou het onzeker zijn of het gewenste belang verkregen zou kunnen worden omdat potentiële verkopende partijen wetende van de interesse van de Nederlandse staat er belang bij zouden hebben gehad om hun positie vast te houden om hun prijs te optimaliseren. Al met al vond het kabinet dit een ongewenste situatie en heeft het er voor gekozen eerst aandelen te kopen en daarna de koop bekend te maken. Het was gezien het bovenstaande de wens van het kabinet om het gewenste belang in korte tijd op te bouwen. Aangezien publieke bekendheid van het voornemen tot aandelenparticipatie een snelle opbouw van het belang lastig zou kunnen maken, is ernaar gestreefd een zo groot mogelijk belang te verwerven voordat er melding gemaakt zou moeten worden bij de Franse toezichthouder Autorité des marchés financiers (AMF) en de onderneming Air France-KLM (zie IV b voor een verdere toelichting). Op het moment dat de relevante drempels waren bereikt zijn na het sluiten van de beurs alle relevante partijen geïnformeerd, o.a. door middel van een persbericht en een brief aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer. Op deze manier zijn alle relevante partijen op hetzelfde moment geïnformeerd. Daarna zijn de vereiste meldingen bij de AMF en de onderneming gedaan.

De leden van de fracties van VVD, D66 en SP stellen vragen over het gebruik van het informatieprotocol «niet-bancaire instellingen» en de gevolgen hiervan. Verder willen de leden van de PvdA-fractie weten waarom er geen verslaglegging is gedaan en of deze verslaglegging openbaar kan worden gemaakt. De leden van PvdD vragen of nu de informatiepositie van de fracties die wel en niet deelnamen aan dit vertrouwelijke overleg gelijk zijn.

Gegeven het unieke karakter van de verwerving van aandelen van een beursgenoteerde onderneming heeft het kabinet gekeken naar bestaande afspraken die er met de Kamer gemaakt zijn die toegepast zouden kunnen worden. Het informatieprotocol m.b.t. niet-bancaire instellingen gaf naar het idee van het Kabinet de beste houvast om deze verwerving uit te voeren. Het protocol is opgesteld na de financiële crisis en beschrijft situaties waarin op heel korte termijn een besluit over een financiële instelling moet worden genomen, n.a.v. de Commissie-De Wit. Dit protocol is overigens nog niet formeel vastgesteld door de vaste Kamercommissie Financiën, maar is gebruikt omdat dit het dichtst bij de casus in de buurt kwam.

Het informatieprotocol kent een achttal fases en ziet er als volgt uit:

Ministerie van Financiën – Tweede Kamer

1. Vertrouwelijk (mondeling) overleg vindt plaats op het moment dat niet kan worden uitgesloten dat een interventiemaatregel moet worden getroffen en de aanleiding en mogelijke oplossingsrichtingen voldoende in kaart zijn gebracht om in een briefing aan de Tweede Kamer te kunnen toelichten. Noodzaak tot vertrouwelijkheid van dit overleg kan bijvoorbeeld zijn koersgevoelige, bedrijfsgevoelige, of toezichtvertrouwelijke informatie, waarop wettelijke geheimhoudingsbepalingen van toepassing zijn, e.d.
 2. Het (eerste) vertrouwelijke overleg vindt plaats op initiatief van de Minister. Vervolgoverleg vindt plaats op initiatief van de Minister dan wel op initiatief van een meerderheid van de deelnemende Kamerleden.
 3. Het vertrouwelijk overleg vindt plaats vanwege de wenselijkheid van tijdige betrokkenheid van de Kamer/commissie. Tijdens het overleg worden de financieel woordvoerders van de fracties door de Minister geïnformeerd. Tijdens het overleg kunnen de leden (technische) vragen stellen. De leden wordt niet om instemming gevraagd, evenmin wordt er gevraagd naar hun (fractie)standpunt.
-

4. Vanuit het Ministerie van Financiën/De Nederlandsche Bank (DNB) nemen ten hoogste deel aan het overleg:
 - De Minister van Financiën.
 - De politiek assistent van de Minister van Financiën.
 - Eén of meer Financiënambtenaren.
 - De directeur toezicht en/of directeur afwikkeling van DNB.
 - Eén of meer medewerkers van DNB.

 5. Vanuit de Tweede Kamer nemen deel aan het overleg:
 - Voorzitter commissie Financiën.
 - Eén Kamerlid per fractie met een vast lidmaatschap in de commissie Financiën. Een Kamerlid dat is verhinderd kan alleen worden vervangen door zijn/haar fractievoorzitter.
 - Griffier commissie Financiën.

 6. De informatieverschaffing kan worden ondersteund door vertrouwelijk opgestelde en getoonde presentaties van de zijde van Financiën en DNB. Een hard copy van de door Financiën en/of DNB gegeven presentatie(s) worden aan de griffier van de commissie ter hand gesteld. Zij worden achter slot en grendel bewaard.

 7. De aan het overleg deelnemende Kamerleden mogen hun fractievoorzitter informeren over het besprokene. De fractievoorzitter moet dan ook geheimhouding in acht nemen.

 8. Geheimhouding is een expliciete voorwaarde om aan het overleg deel te nemen. Van het overleg wordt geen verslag gemaakt.
-

Bij het opstellen van dit protocol is vooral gedacht aan een situatie waarbij gedurende een heel korte tijd koersgevoelige informatie gedeeld zou worden met de Kamer. De transactie om aandelen Air France-KLM te verwerven zou mogelijkerwijs over een veel langere periode uitgevoerd moeten worden. Koersgevoelige informatie zou zodoende lange tijd niet gedeeld kunnen worden met andere leden van de Kamer.

Er is op twee punten in deze casus afgeweken van het protocol. Om te kunnen voldoen aan de eisen die gesteld worden op grond van de Wet op het financieel toezicht en de Verordening marktmisbruik moet de kring van ingewijden in een dergelijke transactie zo klein als mogelijk gehouden worden en moet geheimhouding gewaarborgd kunnen worden. Daarom hebben de leden van de commissie Financiën expliciet een verklaring moeten ondertekenen. In deze verklaring onderschrijven zij hetgeen besproken is strikt geheim te zullen houden, dat zij daarover aan niemand enigerlei mededeling zullen doen en dat zij geen transacties met betrekking tot het aandeel Air France-KLM zullen verrichten. Het niet naleven van afspraken zou een overtreding zijn van het verbod op het wederrechtelijk mededelen van voorwetenschap of het verbod op handel met voorwetenschap kunnen zijn. In het protocol wordt dit niet voorgescreven. Om deze redenen was het niet mogelijk dat de leden van de commissie van Financiën deze kennis zouden kunnen delen met hun fractievoorzitter (onderdeel 7 van het protocol). Er is gekozen om de leden van de commissie van Financiën te informeren, omdat het kopen van een aandelenbelang een financiële transactie betreft. Conform het protocol is van deze bijeenkomst geen verslag gemaakt. Daarom en vanwege het feit dat de groep zo klein mogelijk gehouden moest worden is de griffier niet uitgenodigd. Het kabinet kijkt terug op een zorgvuldig doorlopen proces en op dit moment ziet het kabinet geen reden om een evaluatie uit te voeren.

De informatiepositie van fracties die wel en niet deelnamen aan dit vertrouwelijk overleg is weer gelijk, omdat op 26 februari jl. het kabinet bekend heeft gemaakt dat zij een belang in Air France-KLM had verworven en een brief aan uw Kamer is verzonden die uitleg geeft over de aankoop van een aandelenbelang in Air France-KLM. Er is de volgende dag, op woensdag 27 februari 2019, een koersdaling opgetreden. De koersdaling

kan niet los gezien worden van de stijging die in de daarvoor liggende dagen was opgetreden door de aanwezigheid van een grote koper in de markt. Vrijdag 1 maart 2019 heeft er na bekendmaking van de afspraken tussen de Franse en Nederlandse staat er weer een stijging plaatsgevonden. Dit geeft eens te meer aan dat het verwerven van een belang van 14% door de Nederlandse staat een koersgevoelige operatie is. Het is goed om nogmaals te benadrukken dat dit belang om strategische redenen is verworven en niet als financiële belegging.

Zoals hiervoor al is betoogd is het verwerven van een belang in een beursgenoteerde onderneming een bijzondere gebeurtenis waarbij naar meerdere aspecten gekeken moeten worden. Door het protocol van de commissie De Wit daar waar mogelijk te volgen heeft het kabinet een evenwichtige procedure gevolgd.

De leden van de CDA-fractie vragen of het mogelijk is om een «verantwoordingsmemorandum» op te stellen zoals bedoeld in de aanbevelingen in het rapport van de commissie-De Wit.

In de reactie op het rapport De Wit heeft het kabinet gezegd dat zij van oordeel is dat een Minister zich doorgaans in een brief zal verantwoorden over de achtergronden van de schending van het budgetrecht. Voorts zal altijd – ook achteraf – een reguliere of incidentele wijziging van de begroting via een suppletore begrotingswet moeten plaatsvinden. De brief alsmede de aangepaste begroting beschouwt het kabinet als verantwoordingsmemorandum. In dit geval heeft het kabinet dus conform deze afspraak gehandeld.

C. Incidentele suppletore begroting en budgettaire consequenties

Vragen budgetrecht

Verschillende fractie hebben vragen gesteld over de aankoop van de aandelen in het licht van het budgetrecht van de Kamer. De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet vindt dat voldoende recht werd gedaan aan het budgetrecht van de Kamer. De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom dit zo belangrijk was dat de Kamer wel vertrouwelijk werd geïnformeerd maar de facto ten koste van het budgetrecht van de Kamer. De leden van de SP-fractie vragen of de Kamer nu voor een voldongen feit is gesteld en geen gebruik heeft kunnen maken van haar begrotingsrecht? De leden van de D66-fractie vragen waarom het kabinet de bewandelde begrotingsweg, specifiek in het licht van het budgetrecht van de Kamer, de juiste acht. De leden van de PvdA-fractie vragen om toelichting op de gekozen methode en of publieke aankondiging is overwogen. Zij vragen hoe hierin het budgetrecht van de Kamer is gewogen?

Het budgetrecht is een van de belangrijkste rechten van de Kamer; het kabinet weegt dit recht vanzelfsprekend zeer zwaar. Het kabinet vraagt daarom middels begrotingswetten vooraf toestemming aan de Kamer voordat er uitgaven worden gedaan. In het geval van privaatrechtelijke rechtshandelingen, zoals de aankoop van aandelen, is het kabinet daarnaast conform artikel 4.7 lid 1 van de Comptabiliteitswet 2016 verplicht om een voorhangprocedure te starten.

Hierboven is uiteengezet dat het verwerven van aandelen in een beursgenoteerde onderneming een uniek karakter heeft.

Het openbaar maken van het voornemen om aandelen te kopen kan een sterk prijsopdrijvend effect hebben, en daarnaast zou dit een snelle opbouw van een aandelenbelang lastig maken. Bovendien zou openbaarmaking leiden tot een periode van onzekerheid voor de onderneming. De exacte gevolgen zijn vooraf niet te kwantificeren, maar de financiële risico's van openbaarmaking zijn hoog. Artikel 4.7 (de voorhangprocedure) van de Comptabiliteitswet 2016 voorziet in dit scenario: in de toelichting bij lid 3 onderdeel d staat geschreven dat dit artikel niet ziet op situaties waarin de Staten-Generaal niet openbaar geïnformeerd kunnen worden vanwege voorwetenschap bij beursgenoteerde ondernemingen of waarin er sprake is van «nood-breekt-wet»-situaties waarbij het openbaar voorhangen van een voornemen om een privaatrechtelijke rechtshandeling te verrichten minder aangewezen is: het kabinet moet dan bezien in hoeverre het mogelijk is de Staten-Generaal vertrouwelijk over het voornemen tot aanschaf van aandelen te informeren.

De leden van de vaste Kamercommissie Financiën zijn vooraf vertrouwelijk geïnformeerd over het voornemen. Hierbij is zoveel mogelijk het informatieprotocol niet-bancaire instellingen gevolgd, dat is opgesteld n.a.v. de aanbevelingen van de commissie-De Wit. Zodra er in de openbaarheid over het voornemen kon worden gesproken is de Kamer per brief geïnformeerd over de aankoop met een incidentele suppletoire begroting. Het kabinet heeft getracht een evenwichtige afweging te maken tussen enerzijds het budgetrecht van de Kamer en anderzijds de hierboven genoemde nadelen van openbaarmaking.

De leden van de PvdD-fractie vragen of het klopt dat er 1 miljard euro gereserveerd stond voor de aankoop van de aandelen Air France-KLM? De leden van de VVD-fractie en de PVV-fractie vragen of en met hoeveel de hoogte van de investering naar beneden wordt bijgesteld nu de investering lager dan € 1 mld. uitvalt? De leden van de PVV-fractie en de SP-fractie vragen wat er gebeurt met de resterende € 256 mln. De leden van de PVV-fractie vragen hoe hoog de bijkomende transactiekosten zijn. De leden van de D66-fractie vragen of de regering preciezer kan toelichten hoeveel wordt vrijgemaakt?

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 26 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 579) is het kabinet na het sturen van de brief verdergegaan met het aankopen van aandelen Air France-KLM. Doel was om een belang van 14% te verwerven. Om dit te bewerkstelligen heeft het kabinet in totaal € 1 mld. gereserveerd. Op 26 februari jl. is bekendgemaakt dat 12,68% gekocht was voor € 680 mln. Op 27 februari jl. is het doel van 14% bereikt, en is het kabinet gestopt met het opkopen van aandelen. De Nederlandse staat heeft nu 14% van de aandelen in handen, wat in totaal € 744 mln. heeft gekost. In dit bedrag van € 744 mln. is € 3 mln. aan transactiekosten meegenomen, waarvan € 2 miljoen Franse transactiebelasting. Dit betekent dat € 256 mln. van het budget van € 1 mld. niet zal worden ingezet. Het kabinet dient daarom samen met deze vragen een nota van wijziging in op de incidentele suppletoire begroting, waarmee het bedrag naar beneden wordt bijgesteld (Kamerstuk 35 148, nr. 4).

Vragen budgettaire consequenties

De leden van de CDA-fractie vragen of de aankoop gevolgen heeft voor de eisen van het stabiliteits- en groeipact en of er nu op andere posten bezuinigd moet worden. Zij vragen daarnaast of met deze aankoop de overheidsbegroting op koers blijft en of daarmee niet een schuld naar toekomstige generaties wordt geschoven? De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de aankoop ziet als een investering of een consumptieve uitgave? Verder vragen de leden van de CDA-fractie of een

koersdaling of koersstijging gevolgen heeft voor de rijksbegroting of een specifieke begroting en of deze gevolgen zouden verschillen indien er via een baten-lastenstelsel werd gewerkt? De leden van de D66-fractie vragen welke begrotingstechnische consequenties een eventuele verkoop zou hebben? De leden van de D66-fractie vragen of alle kosten op dezelfde wijze worden geboekt en gedekt en om meer toelichting waarom er begrotingstechnisch geen dekking nodig is. Zij vragen tevens of dit geen vrijbrief behelst voor andere aankopen? Als laatste vragen de leden van de D66-fractie of de regering bereid is de verkregen aandelen in ieder geval via de (pilot) Staatsbalans te (blijven) verantwoorden?

Zowel een aankoop als verkoop van aandelen is, mits er een marktconforme prijs betaald wordt, niet relevant voor het EMU-saldo. Dit komt omdat een aan- of verkoop gezien wordt als financiële transactie, en niet als consumptie-uitgave. Aangezien de transactie niet relevant is voor het EMU-saldo, valt deze ook niet onder het uitgavenplafond. Dit betekent dat er geen dekking hoeft te worden gevonden voor deze uitgave elders op de Rijksbegroting. De uitgave wordt gefinancierd door een verhoging van de staatsschuld. Waardeveranderingen van het aandeel gedurende de tijd dat de staat aandeelhouder is, zijn ook niet relevant voor het EMU-saldo, en hoeven dus ook niet te worden opgevangen binnen de Rijksbegroting. Een eventuele verkoop in de toekomst zou leiden tot een verlaging van de staatsschuld. Deze begrotingstechnische consequenties wijzigen naar verwachting niet wanneer de staat overstapt op een baten-lastenstelsel, maar dit hangt af van de precieze vormgeving en normering. De transactiekosten zijn wel relevant voor EMU-saldo en uitgavenplafond.

Ondanks het feit dat aan- en verkopen van aandelen geen invloed hebben op het EMU-saldo, ziet de regering dit niet als vrijbrief voor aankopen. De regering neemt alleen een aandelenbelang in een privaat bedrijf wanneer publieke belangen niet afdoende met andere middelen kunnen worden geborgd. De staat loopt ook een financieel risico op het aandelenbezit. Daarnaast stijgt de EMU-schuld met € 744 mln. – 0,1% van het bbp. In de Miljoenennota 2019 heeft het kabinet aangegeven dat de EMU-schuld dit jaar naar verwachting uitkomt op 49,6% van het bbp. Ook met deze aankoop blijft de EMU-schuld ruim binnen de norm van 60%, en blijft Nederland dus voldoen aan de eisen uit het Stabiliteits- en Groeipact.

Net als bij andere staatsdeelnemingen zal de regering jaarlijks verantwoording afleggen over het beleid dat zij voert ten aanzien van de deelneming in Air France-KLM. Dit zal ten eerste gebeuren in het Jaarverslag Staatsdeelnemingen 2019. Daarnaast zal de waarde van het aandeel terug te vinden zijn in de saldibalans van het departementale jaarverslag van Financiën (IXB). Tot slot heeft de regering aangegeven te starten met een pilot Staatsbalans. In september 2019 zal de Staatsbalans over 2018 worden gepubliceerd, en daarna zal worden bezien of de pilot gecontinueerd wordt. In de Staatsbalans over 2018 zal nog geen informatie over Air France-KLM worden opgenomen, aangezien de aandelen pas in 2019 zijn aangekocht. Mocht de pilot na dit jaar gecontinueerd worden, dan zal het aandeel Air France-KLM vanaf boekjaar 2019 op de Staatsbalans terug te vinden zijn.

Vragen gevolgen staatsschuld

De leden van de PVV-fractie en de PvdD-fractie willen weten met hoeveel de rentelasten zullen toenemen als gevolg van de uitgaven van 680 miljoen euro. De leden van de de PvdD-fractie willen daarnaast weten wanneer de Nederlandse staat deze lening volledig heeft afbetaald.

In 2018 heeft de staat gemiddeld 1,42% rente betaald op de staatsschuld. Wanneer dit wordt afgezet tegen de aankoop van aandelen Air France-KLM t.w.v. € 744 mln., levert dit een schatting op van € 10,6 mln. per jaar aan additionele rentelasten. Op dit moment worden nieuwe staatsleningen echter uitgegeven tegen een negatieve rente.

Vragen hogere opbrengsten

De leden van de PVV-fractie vragen waar het kabinet op baseert dat de opbrengsten hoger worden en hoe hoog zullen deze opbrengsten naar verwachting zijn?

Air France-KLM is een winstgevend bedrijf. De nettowinst komt toe aan de aandeelhouders, een gedeelte hiervan kan als dividend worden uitgekeerd. De hoogte van het dividend is niet te voorspellen, aangezien dit afhangt van de winst van Air France-KLM in de komende jaren en van keuzes die gemaakt worden over het al dan niet uitkeren van dividend. De afgelopen jaren heeft Air France-KLM geen dividend uitgekeerd.

Vragen investeren in andere zaken

De leden van de SP-fractie vragen de regering in te gaan op dat de tegenvaller voor huishoudens in verband met de energierekening niet gecompenseerd kan worden, maar dat voor de verwerving van eigendom in Air France-KLM wel geld is. De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister bereid is om het resterende bedrag en een extra bedrag in openbaar vervoer te investeren.

Dit kabinet ziet de aanschaf van aandelen Air France-KLM als een belangrijke stap om het Nederlands publiek belang te dienen. Voor de Nederlandse economie is de bereikbaarheid van Schiphol van cruciaal belang. Uiteindelijk hebben alle mensen in Nederland profijt van de banenmotor Schiphol en een goed draaiende economie. Goede zorg, betrouwbaar openbaar vervoer en lagere lasten zijn belangrijk voor Nederland. In het regeerakkoord heeft de regering voor deze posten daarom ook geld vrijgemaakt. Het is echter ook van belang om de overheidsfinanciën op orde te hebben. De rijksbegroting werkt daarom met budgettaire kaders. Extra uitgaven binnen een budgettair kader moeten worden gecompenseerd met ombuigingen binnen hetzelfde budgettaire kader. Op deze manier blijft de rijksbegroting gezond. Een uitzondering hierop zijn de uitgaven van de aankoop van aandelen. Deze financiële transacties zijn niet relevant voor het EMU-saldo en het uitgavenplafond, aangezien hier activa tegenover staan (de aandelen). De aankoop van aandelen wordt rechtstreeks gefinancierd vanuit de staatsschuld, en hoeft niet elders op de rijksbegroting te worden gedekt. Het kabinet hecht aan het onderscheid tussen financiële transacties en uitgaven binnen de budgettaire kaders, aangezien dit onderscheid zorgt voor een beheersbare rijksbegroting. Het is daarom niet mogelijk om uitgaven aan ziekenhuiszorg of openbaar vervoer op dezelfde manier te financieren als de aanschaf van aandelen Air France-KLM. Noch is het mogelijk om het resterende bedrag van € 256 mln. in te zetten voor openbaar vervoer of andere publieke doelen. Reguliere uitgaven moeten worden gedekt binnen de in het regeerakkoord afgesproken budgettaire kaders.

Vraag waardedaling investering

De leden van de PvdD-fractie vragen hoe groot de waardeverandering van de investering is sinds donderdag 28 februari 09:00?

De Nederlandse staat heeft de aandelen Air France-KLM voor een gemiddelde prijs van € 12,35 aangeschaft. Na sluiten van de beurs op vrijdag 1 maart jl. was de koers € 11,45. Dit betekent een prijsdaling van € 0,90 per aandeel. Het aandeel van de Nederlandse staat is daarmee € 54 mln. minder waard geworden.

Vraag doelmatigheid

De leden van de D66-fractie stellen vast dat in de memorie van toelichting een uitgebreide toelichting op de gevolgen van het wetsvoorstel ontbreekt. Kan de regering uiteenzetten overeenkomstig met art. 3.1 in de Comptabiliteitswet 2016:

- *welke doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid die worden nagestreefd met dit wetsvoorstel;*
- *welke beleidsinstrumenten worden ingezet om de doelstellingen van dit wetsvoorstel te behalen;*
- *wat de financiële gevolgen voor het Rijk zijn en, waar mogelijk, de financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren?*

De doelstelling van het aanschaffen van aandelen Air France-KLM is het borgen van het Nederlandse publieke belang dat samenhangt met het bestemmingennetwerk op Schiphol en het vestigingsklimaat van Nederland. Doordat de Nederlandse staat aandeelhouder is geworden van Air France-KLM, zullen de Nederlandse publieke belangen naar verwachting beter worden meegenomen in de besluitvorming van de holding. Dit is cruciaal voor de Nederlandse economie. Het beleidsinstrument wat hierbij wordt ingezet is het verschaffen van eigen vermogen met daaraan gekoppeld formele bevoegdheden van de aandeelhouder. Ook informeel zal de aandeelhouder het Nederlandse belang verdedigen. De aankoop kost eenmalig € 744 mln. – een bedrag dat niet relevant is voor het EMU-saldo, en rechtstreeks vanuit de EMU-schuld wordt gefinancierd.

IV. Wijze van verwerving

A. Moment van verwerven aandelen

De leden van de fracties van VVD, GroenLinks en PvdD vragen naar de timing van de aankoop. Voorts vragen de leden van de GroenLinks-fractie in hoeverre het besluit om aandelen te kopen in de Air France-KLM-groep is gekoppeld aan het te nemen besluit over de groei van Schiphol.

Wat betreft de timing van de aankoop kan worden opgemerkt dat er gekeken is naar dagen waarop er veel aandelen verhandeld worden. Na publicatie van de jaarcijfers is er meestal een sterk toegenomen aanbod van aandelen. Daarnaast geldt dat geen transactie met betrekking tot aandelen in een beursgenoteerde onderneming mag worden gedaan indien een koper over voorwetenschap beschikt. Door de contacten tussen de Nederlandse staat en de onderneming bestond het risico dat de Nederlandse staat over voorwetenschap zou beschikken en moest een moment worden gezocht waarop dit risico zo klein mogelijk zou zijn. De publicatie van de jaarcijfers over 2018 stond gepland op woensdagochtend 20 februari 2019 om 07:15 uur. Op dat moment zou alle relevante informatie met betrekking tot de onderneming publiek worden gemaakt. Direct daarna is de opdracht gegeven tot aankoop van de aandelen. Het besluit om over te gaan tot aankoop was het resultaat van een opstelsom van vele gebeurtenissen die aangaven dat Nederland te weinig invloed had in de holding Air France-KLM. De discussie rondom de herbenoeming van Elbers was hier een illustratie van. Het besluit om deel te nemen in de holding Air France-KLM staat los van de discussie over de groei van

Schiphol, maar heeft als doel de kwaliteit van het bestemmingsnetwerk te borgen.

B. Wijze van verwerving

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de keuze van het kabinet om niet in overleg met Air France-KLM en/of de Franse staat een aandelenbelang in AIR FRANCE-KLM te verwerven. De leden van de VVD-, PVV-, D66-, PvdA- en SP-fractie vragen om meer inzicht in de ingeschakelde financiële en juridische dienstverlening. De leden van de VVD- en PvdA-fractie vragen naar de aanwezigheid van een eventuele meldingsplicht en of deze regels zijn nageleefd. De leden van de CDA-, D66-, SP-, PvdA- en GroenLinks-fractie vragen om meer inzicht in het moment waarop de aandelen zijn verworven en van welke partijen deze zijn overgenomen (inclusief eventuele betaalde premies). De leden van de SP-, D66-, PvdA-, ChristenUnie- en GroenLinks-fractie vragen om meer inzicht in de totale kosten van de transactie, waarbij de leden van de SP-fractie specifiek vragen naar de kosten van de laatste 1,32%. De leden van de CDA-, 50Plus- en SP-fractie vragen om een beoordeling van de betaalde prijs, in relatie tot de opgelopen koers tot bekendmaking en de gedaalde koers na bekendmaking.

Zoals in deel III.A uitgebreid is beschreven is er in 2017 meerdere keren met de onderneming gesproken over aandelenverwerving. Ondanks aandringen is dit verzoek nooit bevestigend beantwoord. Daarom is er nu voor gekozen dit belang zelfstandig via de beurs te verwerven.

Zoals hiervoor is toegelicht, heeft het kabinet in de jaren voorafgaand aan dit besluit reeds onderzoek verricht naar de borging van de Nederlandse publieke belangen die met KLM gemoeid zijn. Daarbij heeft sinds 2014 Linklaters gefungeerd als onze juridisch adviseur. Toen in de zomer van 2017 voor het eerst een aandelenparticipatie concreet overwogen werd, is ABN AMRO ingehuurd als financieel adviseur in dit dossier. Voor de invulling van beide adviesrollen is met verschillende partijen gesproken, waarna een beargumenteerde keuze is gemaakt. Het kabinet is tevreden over de wijze waarop de transactie is uitgevoerd. Het kabinet benadrukt dat het aandeelhouderschap in ABN AMRO geen rol heeft gespeeld in de uitvoering van de transactie.

Wanneer een belang wordt verworven dat boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt bestaat er een meldplicht bij de AMF en Air France-KLM. Nadat een (aandelen- of zeggenschaps-)belang van 5% behaald is, dient binnen 4 handelsdagen na het overschrijden van deze drempel melding te worden gedaan bij de AMF. Specifiek voor Air France-KLM geldt de regel dat binnen 15 kalenderdagen na het overschrijden van de drempel van 0,5% van de aandelen- of zeggenschapsrechten een melding moet worden gedaan bij de onderneming. De Nederlandse staat heeft aan beide meldingsvereisten voldaan. Indien 30% of meer van de zeggenschap verworven zou zijn, had de Nederlandse staat verplicht een openbaar bod moeten doen op alle uitstaande aandelen.

Het was de wens van het kabinet om het gewenste belang in korte tijd op te bouwen. Aangezien publieke bekendheid van het voornemen tot aandelenparticipatie een snelle opbouw van het belang lastig zou kunnen maken, is ernaar gestreefd een zo groot mogelijk belang te verwerven voordat er melding gemaakt zou moeten worden bij de AMF en Air France-KLM. Mede daarom is ervoor gekozen te starten met het verwerven van het aandelenbelang op 20 februari 2019, na de publicatie van de jaarcijfers van Air France-KLM. Op een dergelijke dag is het

verhandeld volume aanzienlijk hoger dan op een normale handelsdag, wat een snellere opbouw van het aandelenbelang mogelijk maakt.

ABN AMRO heeft de opdracht gekregen om vanaf 20 februari 2019 zelfstandig het gewenste belang te verwerven via zowel directe aankopen op gereguleerde markten als via onderhandse aankopen. Voor het grootste deel van de verworven aandelen is niet bekend wie de verkopende partij (de houder van de aandelen) was. In de gevallen waar dit ons wel bekend is (de grotere blokken) is het echter niet oorbear dat de kopende partij de identiteit van de verkopende partij bekend maakt zonder zijn/haar toestemming. Op deze korte termijn was het niet mogelijk deze toestemming te verkrijgen.

Op woensdag 20 februari 2019 is de grens van 0,5% doorbroken en op dinsdag 26 februari 2019 de 5%-grens, waarna na een overname van een aanzienlijk blok aandelen het totale belang van de Nederlandse staat die dag op 12,68% eindigde. Woensdag 27 februari 2019 is het resterende belang van 1,32% verworven (tegen een gemiddelde prijs van € 11,44 per aandeel) waarmee de Nederlandse staat met 60.000.000 aandelen nu afgerond 14,0% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM in bezit heeft.

Alle aandelen zijn gekocht tegen de op dat moment geldende beurskoers. Alleen voor het aanzienlijke blok aandelen dat op 26 februari is gekocht, is een premie van 6,9% betaald (afgezet tegen de op dat moment geldende koers heeft de verkopende partij daar dus een winst op behaald). De gemiddelde aankoopsprijs per aandeel bedraagt € 12,35. De totale kosten van deze financiële transactie bedragen daarmee afgerond € 744 miljoen. Deze kosten bestaan uit de aanschafprijzen van de aandelen (€ 741 miljoen), een transactie fee aan ABN AMRO (€ 1.080.000) en een Franse transactie belasting (€ 2,2 miljoen). De betaalde fee aan ABN AMRO is marktconform, als wij dat vergelijken met gelijksoortige transacties in andere dossiers. De transactie fee en belasting evenals de overige advieskosten vallen onder de post «Uitvoeringskosten staatsdeelname» van Artikel 3 van de begroting van Financiën.

De laatste jaren is de koers van het aandeel Air France-KLM vrij volatiel. Toen het vorige kabinet in de zomer van 2017 voor het eerst in Frankrijk over een mogelijke aandelenparticipatie sprak, bedroeg de slotkoers van het aandeel € 12,56. Sindsdien heeft het aandeel gefluctueerd tussen € 6,78 en € 14,30. Het was de verwachting van de Minister van Financiën dat de koers van het aandeel op zou lopen gedurende de verwerving van het aandelenbelang in Air France-KLM, dat is immers een logisch gevolg van wanneer de vraag (door de Nederlandse staat zelf) naar het aandeel aanzienlijk toeneemt. De Minister van Financiën heeft er eveneens rekening mee gehouden dat het aandeel na bekendmaking in waarde zou dalen. Immers, wanneer de koers over een aantal dagen sterk oploopt, kunnen partijen mogelijk verwachten dat er een overnamebod volgt. Wanneer na bekendmaking duidelijk is dat dit niet zal gebeuren, is een daling van de koers te verwachten, ook omdat daarnaast de vraag van de grote koper wegvalt, in dit geval de Nederlandse staat. Op de lange termijn is het kabinet van mening dat de aandelenparticipatie van de Nederlandse staat kan zorgen voor de nodige rust binnen het bedrijf, wat uiteindelijk ook goed voor de koers zal zijn. Het is echter goed om nogmaals te benadrukken dat het aandelenbelang verworven is vanuit een strategisch oogpunt en niet bedoeld is als financiële belegging.

V. Relatie met Frankrijk

De leden van fracties van de VVD, GroenLinks, PvdA en 50Plus vragen de Minister van Financiën wat de reactie van Frankrijk op de aankoop was en verslag te doen van het gesprek met zijn Franse collega op 1 maart jl. Ook wordt er door de leden van fracties van de VVD, CDA, SP, GroenLinks en 50Plus gevraagd naar de vervolgspraken die in dat gesprek zijn gemaakt, o.a. over de inhoud van de ingestelde werkgroep. De leden van de SP-fractie vragen of deze afspraken in de buurt komen van het beoogde doel van de aankoop en of de besluitvorming in de aandeelhoudersvergadering wordt opgeschort. De leden van de fracties van de GroenLinks, SP en VVD vragen naar de positie van de KLM-CEO n.a.v. berichtgevingen in de kranten. Daarnaast vragen de leden van de 50PLUS-fractie in welke mate de verstandhouding binnen de holding Air France-KLM en tussen de beide regeringen verstoord is en hoe de regering denkt te kunnen bijdragen aan het herstel van de verstandhouding binnen de holding Air France-KLM.

Voorafgaand aan de persconferentie op 26 februari jl. over de aankoop van het aandelenbelang heeft Minister-President Rutte allereerst de Franse president gebeld, waarna de verschillende Ministers hun collega's in Frankrijk hebben ingelicht. De vertegenwoordigers van de Franse staat hebben aangegeven graag nadere uitleg te willen ontvangen van de Nederlandse staat over het doel van deze transactie. Minister Hoekstra is op 1 maart jl. bij de Franse Minister van Economie en Financiën op bezoek geweest om uitleg te geven over de achtergrond van deze aankoop.

Minister Hoekstra en de Franse Minister van Economie en Financiën hebben gezamenlijk een statement uitgegeven waarin zij benadrukken dat zij zich scharen achter het doel van de onderneming om Air France-KLM een toonaangevende en competitieve speler in de luchtvaartmarkt te laten zijn, zie bijlage. Ook hebben zij steun uitgesproken voor de besluiten van de *Board of Directors* van Air France-KLM van 19 februari jl., onder andere over de governance. Dat betekent dat ook de herbenoeming van de CEO van KLM voor beide landen niet ter discussie staat. De besluitvorming voor de aankomende aandeelhoudersvergaderingen wordt niet opgeschort. Het gezamenlijke statement is bijgevoegd als bijlage.

In het gesprek op 1 maart jl. is de afspraak gemaakt dat beide landen gezamenlijk een werkgroep opzetten om over een visie op de toekomst van Air France-KLM na te denken. Onderwerpen die behandeld zullen worden zijn onder andere de publieke belangen van Nederland en Frankrijk, de governance, de staatsgaranties en de kapitaalstructuur. Dit heeft tot doel om de Nederlandse en Franse staat een evenwichtige en gebalanceerde positie te geven als aandeelhouders in Air France-KLM. De Ministers hebben uitgesproken om te streven om eind juni 2019 een uitwerking van genoemde onderwerpen te hebben. Naast de werkgroep, zullen ook de Ministers van Financiën regelmatig met elkaar over dit onderwerp spreken in de komende tijd. Deze werkgroep bestaat uit leden van beide staten, niet uit leden van Air France-KLM of de andere aandeelhouders. Met die partijen zal natuurlijk wel gesproken worden en kunnen indien nodig apart afspraken gemaakt worden.

Door deze werkgroep in te stellen geven de Franse en de Nederlandse staat aan dat zij beiden gecommiteerd zijn aan Air France-KLM en dat zij vooruitkijken naar de toekomst, nu beide staten een aandelenbelang in Air France-KLM hebben.

Ook los van de werkgroep zal Nederland in gesprek gaan met Air France-KLM, andere grootaandeelhouders en belanghebbenden om uitleg te geven over de overwegingen van de Nederlandse staat over de

aankoop van dit aandelenbelang. Door in gesprek te gaan over de visie van de Nederlandse staat op het bedrijf met genoemde actoren, en afspraken te maken hierover, komt het doel van de Nederlandse staat met deze transactie dichterbij.

De Nederlandse staat en de Franse staat hebben uitdrukkelijk niet de intentie om overwegende zeggenschap in Air France-KLM te verwerven als gevolg van hun onderlinge samenwerking (acting in concert). Een dergelijke samenwerking tussen aandeelhouders die gezamenlijk meer dan 30% van de aandelen of stemrechten houden zou leiden tot de potentiële verplichting tot het uitbrengen van een openbaar bod op alle aandelen van Air France-KLM. Om die reden zullen de Nederlandse staat en de Franse staat ervoor zorgdragen dat de samenwerking geen *acting in concert* vormt.

Verschillende partijen, waaronder GroenLinks, hebben in bredere zin gevraagd wat dit betekent voor de verhoudingen met Frankrijk, ook op andere dossiers. Leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre deze transactie exemplarisch is voor het (hernieuwd) geopolitiek bewustzijn van dit kabinet. Verder vraagt de CDA-fractie hoe de regering de komende periode de samenwerking met de Franse overheid niet alleen zal bestendigen, maar ook zal verbeteren.

Frankrijk is een zeer belangrijke strategische partner met wie Nederland veel gemeenschappelijke belangen heeft. Het kabinet hecht aan een goede relatie met Frankrijk en dus is de samenwerking de afgelopen jaren intensiever geworden. Het kabinet heeft zich hier bewust voor ingezet en zal doorgaan op de ingeslagen weg. De verhoudingen met Frankrijk blijven daarmee onverminderd goed en het kabinet zal alert blijven op kansen om deze verder te verbeteren, ook tegen de achtergrond van coalitievorming in de EU post-Brexit.

De transactie is niet ingegeven vanuit enige geopolitieke grondslag, maar vanuit de overtuiging dat deze het Nederlandse belang dient. Het kabinet heeft geen signalen ontvangen die er op duiden dat de verhoudingen binnen de EU gewijzigd zijn naar aanleiding van deze transactie.

Ook heeft het kabinet niet de indruk dat Frankrijk in de afgelopen periode mogelijk andere dossiers ten opzichte van het Air France-KLM-dossier heeft gesteld.

De leden van de 50Plus-fractie vragen of klopt dat Frankrijk nu dreigt met het niet mee laten groeien van Schiphol in de totale groei van de groep Air France-KLM?

De oorsprong van dit bericht is mij niet bekend en het kabinet heeft noch van de Franse staat, noch van Air France-KLM begrepen dat het voornemens is geen groei op Schiphol te bewerkstelligen.

VI. Toekomstige invulling aandeelhouderschap

A. Invloed en zeggenschap

De leden van de VVD-, PVV-, D66-, GroenLinks- en PvdA-fractie vragen wat voor invloed en formele zeggenschap het aandelenbelang in AIR FRANCE-KLM oplevert, en of dit voldoende is. De leden van de CDA-fractie vraagt specifiek naar eventuele gevolgen voor de Nederlandse boardmembers van de AFKL-board.

Met een belang van 14 procent verwerft de Nederlandse staat een positie als een van de grootste aandeelhouders van Air France-KLM, gelijkwaardig aan de Franse staat. Met dit belang worden formele aandeelhoudersrechten verworven en wordt eveneens de informele invloed van de Nederlandse staat vergroot.

Zo geeft het aandelenbelang de Nederlandse staat allereerst een stem op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) van de onderneming. Maar het verschaft ook het recht op informatie, het recht op (schriftelijk) overleg en het recht op het agenderen van onderwerpen op de AvA. Tevens heeft de staat het recht om zelf een aandeelhoudersvergadering bijeen te roepen. Daarnaast kan de staat, gezien het aanzienlijke belang in de onderneming, niet (tegen de wil in) worden uitgekocht, bijvoorbeeld wanneer een openbaar gebod is gedaan waarbij 95% van de aandelen is verworven.

Informeel verkrijgt de Nederlandse staat ook een andere positie dan voorheen. De Nederlandse staat werd al regelmatig in discussies betrokken als staat of als aandeelhouder KLM, zonder dat het formele bevoegdheden had om in deze discussies duidelijk positie in te nemen. Dat wordt nu anders, omdat het oordeel van een grote aandeelhouder meer mee zal tellen. Ook heeft de Nederlandse staat al voordrachtsrecht voor één lid in het bestuur van Air France-KLM, momenteel is dat Jaap de Hoop Scheffer. De inbreng van deze boardmember zal ook aan gewicht winnen. De verwachting is dat de Nederlandse staat, als één van de grootste aandeelhouders van Air France-KLM, meer betrokken zal worden bij belangrijke strategische besluiten.

Zoals beschreven in de Kamerbrief is het verwerven van dit aandelenbelang daarnaast onderdeel van een set aan maatregelen om de Nederlandse publieke belangen beter te waarborgen, zoals de inzet ter versterking van de staatsgaranties en de verbetering van de governance (Kamerstuk 31 936, nr. 579). Het aandelenbelang in Air France-KLM stelt het kabinet beter in staat de gesprekken hierover te voeren. Met de Franse staat is afgesproken een werkgroep op te zetten waarin ook deze onderwerpen besproken moeten worden. Het doel hierbij is de Nederlandse en Franse staat een evenwichtige en gebalanceerde positie te geven als aandeelhouders in Air France-KLM.

De leden van de PVV-, PvdA-, PvdD- en de CDA-fractie vragen om inzicht in de verhoudingen tussen de aandeelhouders qua aandelenbelang en bijbehorende stemrechten. De CDA- en ChristenUnie-fractie vragen daarbij speciale aandacht voor de verhouding tot de Franse staat en de overwegingen van het kabinet te stoppen bij een belang van 14,0%.

Het was de intentie van het kabinet om een aandelenbelang te verwerven dat gelijkwaardig is aan het belang van de Franse staat. Dit is een keuze geweest met het oog op de toekomst, waardoor stemrechten op de korte termijn niet leidend zijn geweest. Met een belang van 14,0% meent het kabinet een positie te hebben verworven die gelijkwaardig is aan die van de Franse staat.

Per 31 december 2017 bezit de Franse staat 14,3% van het aandelenbelang in Air France-KLM, Delta Airlines 8,8%, China Eastern Airlines 8,8% en de Franse werknemers 3,9%¹. Per 27 februari 2019 heeft de Nederlandse staat 14,0% van de aandelen van Air France-KLM in bezit. Wanneer aandeelhouders die deze op naam hebben geregistreerd hun aandelen langer dan twee jaar in bezit hebben, krijgen zij volgens de Franse wet

¹ Bron: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/financial-information/capital-structure>.

Florange dubbele stemrechten. Dit betekent dat in elk geval de Franse staat en de Franse werknemers momenteel dubbele stemrechten hebben, in tegenstelling tot Delta Airlines en China Eastern Airlines die net als de Nederlandse staat hun aandelen nog geen twee jaar in bezit hebben. Rekening houdend met deze wet zijn de stemrechten op basis van deze cijfers als volgt: Franse staat 24,4%, Nederlandse staat 11,9%, Delta Airlines 7,5%, China Eastern Airlines 7,5% en Franse werknemers 6,7%². Deze cijfers zijn gebaseerd op de cijfers van eind 2017, dus deze percentages van stemrecht kunnen inmiddels veranderd zijn.

De leden van de fractie van de PvdD hebben gevraagd of het klopt dat Nederland vergeleken met Frankrijk op dit moment minder zeggenschap heeft.

Dit is correct. In Frankrijk is in 2014 de wet Florange van kracht geworden. Deze wet geldt voor alle Franse bedrijven die dit in hun statuten hebben opgenomen en houdt in dat aandeelhouders die hun aandelen op naam geregistreerd hebben en die langer dan twee jaar de aandelen in bezit hebben een dubbel stemrecht krijgen. Dit is generieke wetgeving van de Franse overheid, om de macht van speculatieve aandeelhouders voor alle Franse bedrijven te weren en langdurige aandeelhouders te belonen. Over twee jaar geldt deze verdubbeling dus ook voor het stemrecht van de Nederlandse staat. Bij een stemming in de aandeelhoudersvergadering zou dit eventueel een verschil maken, echter het is niet de verwachting dat de informele zeggenschap van de staat als grootaandeelhouder hierdoor wordt beïnvloed.

B. Vervolgstappen

De leden van de PvdA-fractie vragen wat het aandeelhouderschap in de holding betekent voor de bestuursstructuur en de leden van de D66-fractie vragen wat de Ministers verstaan onder het verbeteren van deze governance. Tevens vragen de leden van de PvdA-fractie, evenals de leden van de PVV-, PvdA- en CDA-fractie wat dit betekent voor het aantal vertegenwoordigers van de Nederlandse staat in de board van AIR FRANCE-KLM. Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie wat de invloed van de Franse staat is op de benoemingen en de bedrijfsvoering van het bedrijf en hoe de Minister zich daartoe gaat verhouden. Tevens vragen zij hoe andere aandeelhouders hebben gereageerd, wat de verhouding wordt met hen, en wat dit alles betekent voor de gehele verhoudingen binnen het bedrijf.

De Nederlandse staat zal als aandeelhouder van Air France-KLM streven naar een governance die een effectieve en gebalanceerde besluitvorming mogelijk maakt. Met de onderneming zal gesproken worden over de verdere invulling van het aandeelhouderschap, waaronder over een evenwichtige vertegenwoordiging van de Nederlandse staat in de board van Air France-KLM.

Aandeelhouders hebben via (eventuele) afgevaardigden in de board en het stemrecht op de AvA van de onderneming invloed op zaken als benoemingen. Dit geldt ook voor de Nederlandse en Franse staat. De bedrijfsvoering van de onderneming is echter de verantwoordelijkheid van het uitvoerend bestuur van Air France-KLM. Bij de vaststelling van de strategie zijn grote aandeelhouders met vertegenwoordiging in de board wel betrokken, deze wordt namelijk voorgelegd aan de gehele board. Net als de overige aandeelhouders scharen de Nederlandse en Franse staat

² Er is uitgegaan van het aantal stemrechten op 31 december 2017 (bron: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/financial-information/capital-structure>).

zich achter het doel van de onderneming om Air France-KLM een toonaangevende en competitieve speler in de luchtvaartmarkt te laten zijn. Er is al wel contact geweest met de boardmembers en CEO's van beide bedrijven (Delta Airlines en China Eastern Airlines) kort na de bekendmaking van de Nederlandse staat dat een aandelenbelang in Air France-KLM verworven is. In die gesprekken is uitgelegd wat de rationale achter het nemen van dit belang is. Beide luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven graag nader kennis te maken en te spreken over eventuele samenwerking en de toekomst van Air France-KLM.

Omvang aandelenbelang

De leden van de VVD-fractie en de D66-fractie vragen of een gelijkwaardige en gelijktijdige afbouw van de Franse en Nederlandse staat een inzet is voor de opgerichte werkgroep. De leden van de CDA-fractie vragen of de Nederlandse staat aandelen bijkoopt wanneer de Franse staat dat doet en aandelen verkoopt wanneer de Franse staat aandelen verkoopt. De leden van de PvdA-fractie vragen welke scenario's de Minister heeft ontwikkeld voor de reactie van Franse zijde en hoe het kabinet reageert wanneer de Franse regering of andere aandeelhouders aandelen bijkopen. De leden van de PvdD-fractie vragen wat de Nederlandse reactie is als de Franse staat besluit haar aandeel te vergroten, of de Nederlandse overheid bereid is mee te gaan in een machtsstrijd en of de Minister scenario's kan toelichten als de Franse staat besluit om tegenmaatregelen te nemen. De leden van de D66-fractie vragen voorts onder welke omstandigheden het kabinet voornemens is het aandelenpakket weer te verkopen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de deelneming van de staat in Air France-KLM tijdelijk of permanent is en de leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat het langetermijnperspectief is van de Nederlandse en Franse staat wat betreft het aandeelhouderschap in Air France-KLM.

In de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013 (Kamerstuk 28 165, nr. 165) zijn de voorwaarden benoemd waaronder overgegaan kan worden tot afstoting van het belang van de staat in een staatsdeelneming. Het beleid is dat privatisering een optie is wanneer het aandeelhouderschap van de staat geen of weinig toegevoegde waarde heeft voor de borging van publieke belangen. Daarnaast mag de continuïteit van de dienstverlening door privaat aandeelhouderschap niet in gevaar komen en dient privaat (mede)aandeelhouderschap toegevoegde waarde te hebben voor de betreffende onderneming. Deze afweging wordt expliciet en per deelneming gemaakt. Hierbij is benadrukt dat de onderneming zelf, de markt en ook de te borgen publieke belangen kunnen veranderen. Deze beoordeling kan dus over de tijd verschillen. Om deze reden wordt van tijd tot tijd getoetst of het staatsaandeelhouderschap als aanvullend borgingsinstrument nog steeds toegevoegde waarde heeft.

Ook voor de deelneming in Air France-KLM zal periodiek worden bekeken of de eerder in de antwoorden aangegeven publieke belangen het beste geborgd worden met het aandeelhouderschap van de staat. Hierbij zal ook naar het gelijkwaardig meenemen van het Nederlandse en Franse publieke belang in de besluitvorming van de onderneming worden gekeken.

Ministers Hoekstra en zijn Franse collega hebben in de gezamenlijke persverklaring aangegeven dat beide landen gezamenlijk een werkgroep opzetten om over een visie op de toekomst van Air France-KLM na te denken. Vooruitlopen op hypothetische scenario's over aankoop of verkoop van aandelen door de Franse staat of andere aandeelhouders is daarom niet opportuun.

Uitvoering aandeelhouderschap

Leden van de fracties van CDA, D66, GroenLinks en PvdA hebben gevraagd naar hoe de Nederlandse staat het aandeelhouderschap in Air France-KLM gaat uitvoeren. De leden van de fracties van D66, GroenLinks, PvdA en PvdD vragen hierbij specifiek of de staat in gaat zetten op een duurzame koers en verduurzaming van de vloot (van KLM). De leden van de PvdA vragen welke doelen de Minister heeft op de korte en lange termijn.

Het kabinet wil de juiste voorwaarden scheppen voor de onderneming en houdt daarbij de Nederlandse belangen in de gaten houden. Het aandeelhouderschap in Air France-KLM zal de Minister van Financiën waar nodig actief uitoefenen. Ik vind het daarbij van belang om onder andere mee te praten over de strategie van de onderneming, benoemingen in het bestuur en de beloning van het bestuur. De formele aandeelhoudersrechten zal ik inzetten in de board en op aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM. Ons doel is een concurrerende luchtvaartmaatschappij, waarbij recht wordt gedaan aan zowel de Nederlandse als de Franse belangen.

Voor wat betreft de vervanging van de vloot en de keuze voor welk type vliegtuig wordt aangeschaft, geldt dat dit geen bevoegdheid is van de aandeelhouder. Een aandeelhouder kan aandacht vragen voor verduurzaming van de vloot, maar dit is een beslissing van het bestuur. Overigens worden luchtvaartmaatschappijen reeds via geluidsnormen, belastingen en lager brandstofverbruik geprikkeld om schonere vliegtuigen aan te schaffen.

De PvdA vroeg ook naar de positie van de werknemers bij Air France-KLM. Mijn beeld is dat de positie van het personeel bij Air France-KLM goed op orde is. Zoals het kabinet de afgelopen jaren al vaker heeft aangegeven is het vooral van belang dat Air France-KLM haar kostenniveau verlaagt om zodoende te kunnen werken aan het verbeteren van hun competitieve positie in Europa.

De leden van de PvdD hebben gevraagd naar de strategie van Air France-KLM en de waarde van de investering in een scenario van een sterk krimpende luchtvaartsector.

Het is van belang dat de onderneming een toekomstbestendige strategie heeft. Mocht de onderneming een sterk krimpende luchtvaartsector verwachten dan dient zij zich hierop voor te bereiden. Echter, de luchtvaartsector is de afgelopen jaren blijven groeien, van een krimp is op dit moment geen sprake.

In dit licht vind ik het van belang om nogmaals te benadrukken dat het aandelenbelang verworven is vanuit een strategisch oogpunt, en niet bedoeld is als financiële belegging.

De leden van de PvdA hebben gevraagd of de Minister een risico ziet van dubbele staatsbeïnvloeding en hoe dat kan worden voorkomen. De leden vragen ook naar de politieke beïnvloeding en hoe geborgd wordt dat Air France-KLM als een onderneming wordt aangestuurd.

De Nederlandse staat zal het bestuur aansporen om de onderneming zakelijk te besturen. In de Kamerbrief van 26 februari jl. hebben wij aangegeven dat het kabinet de komende periode de gesprekken met Air France-KLM en de Franse staat zal voortzetten (Kamerstuk 31 936, nr. 579). Hierbij zullen wij uitdragen dat het besluit tot het nemen van een aandeel

ook is genomen als commitment aan Air France-KLM, omdat wij er van overtuigd zijn dat een gezamenlijke toekomst voor Air France-KLM in het belang van Nederland is. In dat licht is de gezamenlijke werkgroep van de Franse en Nederlandse staat van belang en de hierover afgegeven persverklaring³.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of de regering streeft naar een of meer extra zetels in het bestuur van Air France-KLM.

In de Kamerbrief en in de gezamenlijke verklaring van de Franse Minister van Economie en Financiën en Minister Hoekstra is de governance van Air France-KLM benoemd als onderwerp waarover de komende periode gesproken zal worden. Het is daarom te vroeg om te spreken over de positie van bestuurders bij Air France-KLM of het streven naar extra zetels in het bestuur. De Ministers hebben in het gesprek op 1 maart jl. afgesproken om te streven naar meer duidelijkheid op de verschillende onderwerpen voor eind juni 2019.

VII. Consequenties voor het Deelnemingenbeleid

Verschiede partijen hebben gevraagd om de aankoop van de aandelen Air France-KLM te beschouwen vanuit het perspectief van het Staatsdeelnemingenbeleid. De leden van de VVD-fractie benadrukken dat een staatsdeelneming slechts bij uitzondering dient te worden toegepast en vragen of deze stap bredere effecten heeft voor het deelnemingenbeleid. De leden van D66 vragen wat de Minister verstaat onder actief aandeelhouderschap. De leden van de fracties van CDA, SP, GroenLinks, Partij voor de Dieren en de ChristenUnie vragen of de Minister van plan is strategische participaties aan te gaan in andere (vitale) sectoren die het publieke belang raken en of er sprake is van een bredere tendens.

Op dit moment zie ik geen reden om, naar aanleiding van de aankoop van aandelen Air France-KLM, het beleid van de Nota Deelnemingenbeleid 2013 te wijzigen. Ook voor andere sectoren blijft borging van de publieke belangen middels wet- en regelgeving dan ook het uitgangspunt en staatsaandeelhouderschap een uitzondering. De afgelopen jaren is nadere invulling gegeven aan het deelnemingenbeleid en dit is een goed uitgangspunt gebleken voor de uitoefening van de aandeelhoudersrol. In 2020 zal een beleidsdoorlichting van het begrotingsartikel over staatsdeelnemingen plaatsvinden. De uitkomsten hiervan zouden aanleiding kunnen bieden om de Nota aan te passen.

In het geval van Air France-KLM is, conform de Nota Deelnemingenbeleid, in eerste instantie geprobeerd om via andere wegen dan het aandeelhouderschap in Air France-KLM de publieke belangen te borgen. Dit publieke belang omvat het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol wat van groot belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. KLM is essentieel voor het in stand houden van dit netwerk op Schiphol. Ten tijde van de fusie zijn er afspraken gemaakt met Air France en de Franse staat om de Nederlandse publieke belangen te borgen, de zogenoemde staatsgaranties en de Nederlandse staat houdt nog steeds een aandelenbelang van 5,92% in KLM. Uiteindelijk is besloten tot het nemen van een aandelenbelang in Air France-KLM om op die manier meer invloed te krijgen op de besluitvorming en het publieke belang van Schiphol en KLM optimaal te borgen.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

VIII. Klimaat en milieu

De leden van de PvdD-fractie vragen in hoeverre het klimaat een rol heeft gespeeld bij de afweging om deze aandelen te kopen en hoe deze uitgave zich verhoudt tot investeringen in klimaatmaatregelen. Daarnaast zijn de leden van de PvdD-fractie van mening dat de luchtvaartsector mondiaal en in Nederland (drastisch) moet krimpen om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5 graad Celsius. Zij vragen zich af de aanschaf van aandelen Air France-KLM een krimpscenario in de weg staat.

Het besluit om aandelen in de holding Air France-KLM te kopen is primair voortgekomen vanuit het belang van KLM voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Klimaatafwegingen hebben hierbij geen directe rol gespeeld. Een investering in een aandelenpositie is bovendien niet goed te vergelijken met beleidsuitgaven, zoals aan klimaatmaatregelen. Investerings in aandelen behouden een bepaalde waarde. Deze aankoop heeft dan ook geen rechtstreekse gevolgen voor de belastingbetaler en kan worden aangemerkt als een zogenaamde financiële transactie. Dit laat onverlet dat het kabinet veel belang hecht aan het bredere klimaatbeleid en ook hier middelen voor beschikbaar stelt.

De aandelenpositie verandert ook niets aan de inspanningen van het kabinet om de luchtvaartsector te verduurzamen. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel werkt het Ministerie van IenW samen met sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties aan een verdergaande CO₂-reductie. In aanvulling op maatregelen om de CO₂-uitstoot van het vliegen te verminderen en/of te compenseren met reducties in andere sectoren, zet het kabinet ook stappen op het gebied van bewustwording, het bieden van duurzame alternatieven zoals reizen met de trein én het beprijzen van de luchtvaart via een belasting. Een brede afweging over de ontwikkeling van de luchtvaart, inclusief het klimaat, zal worden gemaakt in de nieuwe Luchtvaartnota. Uw Kamer ontvangt binnenkort een brief over het klimaatbeleid voor de luchtvaart vooruitlopend op het Algemeen Overleg Duurzame luchtvaart van 4 april a.s.

IX. Overig

De leden van de CDA-fractie vragen naar eventuele betrokkenheid van de Nederlandse staat als aandeelhouder in het geval Air France-KLM verantwoordelijk wordt gehouden voor schade aan derden.

De verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor dit soort zaken ligt bij het bedrijf zelf. De aandeelhouder wordt hier dus niet bij betrokken. Dit heeft dus ook geen gevolgen voor de begroting.

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd hoe de Europese mededingingsautoriteit tegen deze aankoop aankijkt.

Eurocommissaris Margrethe Vestager heeft op 1 maart jl. aangegeven dat de aankoop in lijn is met de Europese staatssteunregels, omdat deze transacties gedaan zijn onder voorwaarden die ook voor private investeerders gelden, namelijk via een marktplatform als de beurs. Wij kunnen ons in deze analyse vinden.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de juridische positie van concurrenten van Air France-KLM in geval de Nederlandse staat een (beleidsmatig) besluit neemt dat ten gunste is van Air France-KLM, en of de Nederlandse staat in dat geval ergens aansprakelijk voor gesteld kan worden?

Momenteel is de Nederlandse staat reeds aandeelhouder van KLM, een onderdeel van de Air France-KLM groep. In feite verandert er dus niets aan de huidige situatie.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen om inzicht in de gemiddelde loonkosten per werknemer van KLM, AF en Air France-KLM.

Onderstaande tabel geeft het aantal FTE, totale loonkosten en gemiddelde loonkosten per FTE voor KLM, Air France en Air France-KLM. De cijfers zijn afkomstig uit de jaarverslagen over 2017 van de desbetreffende ondernemingen (jaarverslagen over 2018 zijn er nog niet). De hoogte van de loonkosten zijn uiteraard afhankelijk van zaken als de belastingdruk in het land waar het bedrijf gevestigd is en de exacte samenstelling van het werknemersbestand (laaggeschoold/hooggeschoold). Onderlinge vergelijking van deze cijfers is daardoor erg lastig. Voor meer informatie verwijzen wij graag naar de jaarverslagen van de desbetreffende bedrijven.

	Air France-KLM	IAG	Lufthansa Group
Loonkosten (€ mln)	7.474	4.988	8.172
Gemiddeld aantal FTE	83.522	63.422	111.083
Gemiddelde loonkosten per FTE (€)	89.485	78.648	73.567

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of de herverkiezing van Minister Dijsselbloem tot voorzitter van de Eurogroep een rol heeft gespeeld bij het afzien van het verwerven een belang in Air France-KLM.

De herbenoeming van toenmalig Minister Dijsselbloem tot voorzitter van de Eurogroep heeft geen enkele rol gespeeld in de beslissing over het mogelijk verwerven van een belang in Air France-KLM.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of Elbers het voorzitterschap van Air France-KLM is aangeboden, maar dat hij geweigerd heeft.

Ons is bekend dat er inderdaad met KLM CEO Elbers is gesproken over een dergelijke rol, maar dat dit nooit tot een aanstelling heeft geleid.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer over de informatiepositie van de Tweede Kamer bij grote uitgaven voor staatsdeelnemingen is opgevolgd.

In september 2017 heeft de Algemene Rekenkamer gerapporteerd over de opvolging van de aanbevelingen Aankoop Duits hoogspanningsnet door TenneT. Dit rapport en de kabinetsreactie gaan over investeringen van een deelneming. Nu gaat het echter om het verwerven van een belang in een onderneming. De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer hebben daarom geen betrekking op de aanschaf van aandelen Air France-KLM.