

Vergaderjaar 2021–2022

36 108

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

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 31 mei 2022

Met interesse heeft het kabinet kennisgenomen van de vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld naar aanleiding van de brief van 24 mei 2022 over de aandelenemissie van Air France-KLM en de deelname van de Nederlandse staat daarin (Kamerstuk 36 108, nr. 4), als ook van de incidentele suppletoire begroting die hierbij hoort. Onderstaand worden per thema de vragen van de leden van de verschillende fracties beantwoord.

A. Overwegingen kabinet deelname en publiek belang

De leden van de fracties van VVD, CDA, SP en PvdD vragen om een nadere toelichting op het publieke belang dat met de aandelenaankoop gemoeid gaat en welk doel wordt nagestreefd. Daarbij vragen de leden van de CDA-fractie om te bevestigen dat het voorkomen van het verwa- teren van het belang in Air France-KLM geen op doel zich mag zijn en vragen of de regering nader toe kan lichten waarom de regering van mening is dat het op peil houden van het aandelenbelang in de holding bijdraagt aan het borgen van het publieke belang. De leden van de PvdD fractie zijn van mening dat het hebben van invloed binnen een holding niet «het publiek belang» is. De fractie stelt dat «zeggenschap over KLM» niet hetzelfde is als «publiek belang» en vragen de Minister of die het hier mee eens is.

Adequate verbondenheid van Nederland met belangrijke bestemmingen in Europa en de rest van de wereld is een publiek belang. Zoals ook aangegeven in het Coalitieakkoord 2021–2025, is door de aanwezigheid van Schiphol, Nederland via de lucht uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Die sterke hubfunctie wil het kabinet behouden, waarbij er tegelijkertijd aandacht moet zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. KLM, dat onderdeel is van Air France-KLM levert met haar intercontinentale bestemmingen- netwerk de grootste bijdrage aan de hubfunctie op Schiphol.

Het op peil houden van het Nederlandse belang in Air France-KLM is geen doelstelling op zich, maar wel onderdeel van het beleid van de Nederlandse staat om het Nederlandse publieke belang te borgen binnen de holding. Het kabinet is van mening dat de samenwerking met Air France veel goeds heeft gebracht voor KLM en dat, in een consoliderende luchtvaartmarkt, de toekomst van KLM binnen de holding Air France-KLM ligt. De aandelenaankoop in 2019 diende te worden gezien als een belangrijk sluitstuk van het borgen van dit publieke belang omdat invloed en formele zeggenschap op het hoogste niveau werd geregeld. Naast de aandelenaankoop was het beleid gericht op het borgen van het publiek belang via andere wegen, zoals het versterken van de staatsgaranties. Het versterken van de staatsgaranties is gerealiseerd in het steunpakket van 2020 met de verlenging van de opzegtermijn van 9 maanden naar 5 jaar. Doordat de Nederlandse staat een belang heeft binnen de holding, is de informatiepositie verbeterd en heeft Nederland, o.a. via een eigen zetel in de holding, meer mogelijkheden om vragen te stellen en invloed uit te oefenen op de toekomst en koers van het bedrijf op voor Nederland belangrijke terreinen als duurzaamheid en de evenwichtige ontwikkeling van het bestemmingsnetwerk op Schiphol ten opzichte van Parijs. Hierdoor is de Nederlandse staat onder meer eerder betrokken bij en geïnformeerd over belangrijke besluiten van de onderneming en kan de Nederlandse staat op die manier zijn eigen belangen tijdig naar voren brengen in het geval van besluiten door Air France-KLM die gevolgen zouden kunnen hebben voor de hubfunctie van Schiphol.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom een diepgaandere analyse van het toekomstige businessmodel van Air France-KLM, waarin onder andere, zoals de staatsagent heeft benadrukt, meer ruimte moet zijn voor flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden zoals strengere duurzaamheidseisen, en dus niet op eindeloos meer groei moet sturen, geen onderdeel is van de overweging om te participeren in de aandelenemissie.

De overheid stelt door middel van wet- en regelgeving kaders waarbinnen ondernemingen zelfstandig kunnen opereren. De vormgeving van het bedrijfsmodel en de strategie is dan ook aan Air France-KLM zelf, waarbij van Air France-KLM (en KLM) mag worden verwacht dat zij steeds haar bedrijfsmodel toetst aan de actuele omstandigheden en (nieuwe) economische, maatschappelijke en milieu en klimaatverwachtingen.

Daarbij vragen de leden van de PvdD-fractie wanneer het, volgens hen zogenaamde, belang van de hub in Nederland niet meer opweegt tegen de extra miljoenen die er telkens weer ingepompt moeten worden om die hub in stand te houden, iets dat volgens hen structureel de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid overschrijdt.

Zoals hierboven aangegeven, wil het kabinet de sterke hubfunctie van Schiphol behouden. Deelname aan de aandelenemissie draagt hier volgens het kabinet aan bij via het behoud van een goede informatiepositie en invloed op de toekomst en koers van het bedrijf. Tegelijkertijd vindt het kabinet het ook belangrijk dat er aandacht is voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Het kabinet zet in dat kader in op een verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. De aanpak hiertoe is beschreven in de Tweede Kamerbrief van 27 maart 2019¹ en in de Luchtvaartnota. In het nieuwe Coalitieakkoord zijn dan ook initiatieven voor de gehele luchtvaartsector aangekondigd en herbevestigd zoals:

- bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen en,

¹ Kamerstukken II, 2018–2019, 31 936 nr. 585.

- invoering van een CO₂-plafond.

Verder zijn voor de luchtvaartsector de voorstellen van het Europese *Fit for 55*-pakket relevant die thans in Brussel worden besproken, met name:

- een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen,
- aanscherping van het EU ETS voor de luchtvaart en,
- de introductie van een brandstofbelasting.

De leden van de fracties GroenLinks, PvdD CU, en SGP vragen de regering of zij kan toelichten wat de concrete en meetbare effecten zijn geweest van de aankoop van aandelen Air France-KLM in 2019 (dus bijv. niet de staatsgaranties, die in het pakket van 2020 zaten). Daarbij vragen de leden van de VVD-fractie en PVV-fractie specifiek naar de gevolgen voor de informatiepositie, ook ten opzichte van een informatiepositie die gerelateerd is aan een belang van 2%? De PVV-fractie stelt deze vraag ook in relatie tot de strategische betrokkenheid en invloed van Nederland op Air France-KLM. De leden van de CU-fractie vragen of er een kritieke grens is. De leden van de SGP-fractie vragen naar wat de verwachting is van de (extra) invloed die verkregen wordt door de voorgenomen aandelen-aankoop.

Als één van de grootste aandeelhouders van Air France-KLM heeft de Nederlandse staat op meerdere niveaus contact met de onderneming en ontvangt het op die manier informatie over ontwikkelingen die binnen de onderneming spelen en besluiten die genomen worden. Sinds de aankoop van de aandelenemissie in 2019 heeft de Nederlandse staat ook een eigen («afhankelijke») zetel. Er vindt ook wekelijks overleg en informatie-uitwisseling plaats met de boardmember die deze zetel invult namens de Nederlandse staat; het is op deze manier bijvoorbeeld mogelijk boardvergaderingen voor te bespreken. Het is lastig om precies aan te geven welk aandeelpercentage gepaard gaat met welke invloed, maar het is de verwachting dat de informele invloed van de Nederlandse staat substantieel afneemt als het belang afneemt tot circa 2%. De Nederlandse staat wordt dan een kleine aandeelhouder en met een dergelijk laag aandelenbelang kan ook het beeld ontstaan bij overige partijen dat Nederland zich niet committeert aan de toekomst van de onderneming. Dit zal er naar verwachting toe leiden dat de Nederlandse staat een minder belangrijke gesprekspartner zal worden voor de onderneming en de andere grote aandeelhouders. Ook verliest de Nederlandse staat een aantal formele aandeelhoudersrechten als het belang onder de 5% terecht komt. De voorgenomen aandelen-aankoop brengt geen extra invloed met zich mee, maar zorgt ervoor dat de huidige invloed wordt behouden.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering te reflecteren op de volgens hen ongewenste ontwikkelingen zoals te hoge bonussen en wat de inzet van het kabinet is om bij te dragen aan een verbeterde bedrijfs-cultuur. De leden van de SP-fractie en PvdD-fractie verwijzen ook naar de hoge bonussen en vragen welke reden de Minister heeft om te geloven dat een nieuwe aankoop van aandelen wel effectieve invloed oplevert en hoe de Minister dit gaat doen.

Het kabinet heeft meerdere keren bij Air France-KLM aangegeven dat het de bonus voor de CEO van Air France-KLM onbegrijpelijk en ongepast vindt in de huidige context. De Nederlandse staat heeft om die reden ook tegen de bonus van de CEO gestemd tijdens de aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM. Het kabinet blijft de beloning van de CEO agenderen in de gesprekken die met de onderneming gevoerd worden. Uiteindelijk ligt het definitieve besluit over het toekennen van de bonus bij

de algemene vergadering van aandeelhouders en met een belang van 9,3% kan de Nederlandse staat eigenstandig geen besluiten doordrukken of blokkeren.

De leden van de PvdD-fractie vragen wanneer de Minister voor het eerst werd geïnformeerd over het voornemen van Air France-KLM om nieuwe aandelen uit te geven en wanneer heeft zij voor het eerst de Kamer daarover geïnformeerd.

Door middel van vertrouwelijke brieven en briefings heeft het kabinet uw Kamer sinds eind 2020 periodiek geïnformeerd over de plannen die Air France-KLM had om zijn balans te herstellen en in hoeverre een aandelenemissie onderdeel was van deze plannen. Het kabinet is doorlopend in gesprek geweest met de onderneming hierover. Zoals ook aangegeven in de Kamerbrief van 24 mei jl. heeft het kabinet de afgelopen tijd bij Air France-KLM aangedrongen om in de timing rekening te houden met het proces met uw Kamer en de Eerste Kamer, maar het is voor de onderneming niet haalbaar gebleken om het tijdschema van de emissie verder aan te passen aan het Nederlandse parlementaire proces. Toen dit duidelijk werd, en er naar mening van het kabinet voldoende zekerheid was over de vormgeving van de aandelenemissie en dat de onderneming op 24 mei jl. een aandelenemissie zou gaan aankondigen, heeft het kabinet uw Kamer op 17 mei jl. door middel van een vertrouwelijke brief geïnformeerd over de aanstaande emissie. Pas nadat de aandelenemissie was aangekondigd door de onderneming, kon het kabinet deze informatie in het openbaar met u delen omdat deze informatie tot die tijd koersgevoelig was.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat het borgen van hoogwaardige werkgelegenheid bijvoorbeeld niet gelukt tijdens de coronacrisis, ondanks de positie van grootaandeelhouder. Deze leden zijn benieuwd hoe de Minister denkt dat dit in de toekomst wel zou kunnen lukken en vragen of de Minister kan toezeggen dat zij haar rol als aandeelhouder in de toekomst actiever en effectiever zal gebruiken om op te komen voor de tienduizenden werknemers van KLM? De leden van de SP-fractie vragen van de Minister daarom om een toezegging en een plan om haar invloed binnen de onderneming actiever en effectiever in te zetten, ten bate van de Nederlandse samenleving en leefomgeving.

Het kabinet heeft sinds het begin van de COVID-19 pandemie via generieke regelingen zoals de NOW en het uitstel van betalen van belastingen (financiële) middelen ter beschikking gesteld aan ondernemingen met als doel om ontslagen te voorkomen en de werkgelegenheid zoveel mogelijk te behouden. Ook KLM heeft hier gebruik van gemaakt. Daarnaast heeft het kabinet een aanvullend steunpakket beschikbaar gesteld aan KLM om een dreigend tekort aan liquide middelen te voorkomen. Met het hele pakket van maatregelen heeft het kabinet bijgedragen aan het behoud van de werkgelegenheid bij KLM en is de onderneming nog steeds één van de grootste private werkgevers van het land. Door het aandelenbelang via een aandeleninkoop op het huidige niveau te handhaven, blijft de Nederlandse staat een serieuze gesprekspartner van Air France-KLM. Hiermee blijft Nederland vroegtijdig op de hoogte van mogelijke toekomstige ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op belangrijke onderwerpen als de ontwikkeling van Schiphol en de daarmee gepaard gaande werkgelegenheid bij KLM en op de luchthaven.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of het klopt dat de Nederlandse staat met een belang van 9,3% de op één na grootste aandeelhouder blijft. Zij vragen of het klopt dat daarmee ook de Nederlandse zetel in de board behouden blijft.

Op basis van de huidige inzichten van het kabinet, blijft de Nederlandse staat de op één na grootste aandeelhouder indien wordt deelgenomen aan de aandelenemissie. Volledige zekerheid hierover kan pas gegeven worden nadat de inschrijfperiode voor de aandelen afgelopen is en de onderneming de aandelen heeft toebedeeld aan de inschrijvers. De Nederlandse staat kan geen voorwaarden stellen aan de deelname, dus ook niet als het gaat om de Nederlandse zetel. Het kabinet gaat er echter vanuit dat de Nederlandse zetel behouden blijft en heeft geen enkel signaal gekregen dat de Nederlandse zetel ter discussie zou staan bij deelname aan de aandelenemissie gaat.

De leden van de fracties van GroenLinks, PvdD en CU vragen naar de consistentie van beleid ten opzichte van eerdere momenten dat wel/niet besloten werd aandelen te kopen. Is het de intentie om ditmaal te participeren mede geïnformeerd door in het verleden gemaakte keuzes om te participeren en impliceert dit dat Nederland in principe mee zal doen in een aandelenemissie elke keer dat Air France-KLM deze organiseert. Daarbij vragen de leden van de PvdD-fractie of het gelijktrekken van het belang met Frankrijk nog een argument is en zo nee, waarom niet. De leden van de CU-fractie vragen of er overwogen is meer aandelen te kopen.

Het kabinet maakt een afweging om wel of niet mee te doen aan een aandelenemissie op basis van de dan geldende situatie en omstandigheden. In 2021 is besloten om niet mee te doen aan de aandelenemissie van Air France-KLM, omdat het vorige kabinet allereerst de kapitaalbehoefte voor KLM verder wilde onderzoeken. Naar de mening van het kabinet had de wijziging in de aandeelhoudersverhoudingen toen geen gevolgen voor de borging van de publieke belangen. De Nederlandse staat bleef de één na grootste aandeelhouder en daarmee een belangrijke stakeholder van de onderneming. Hierdoor, maar ook door de verlengde opzegtermijn van de staatsgaranties (van 9 maanden naar 5 jaar) en het getoonde commitment van de staat bij het steunpakket voor KLM bleef de positie van Nederland binnen de onderneming geborgd. Daarnaast was bij de overwegingen van het vorige kabinet van belang dat de aandelen van de Nederlandse staat op 4 maart 2021 twee jaar geregistreerd stonden en onder Frans recht de stemrechten van aandelen dan verdubbelen. Per saldo bleef hierdoor het stemrecht van de Nederlandse staat zo'n 14%. De Franse staat heeft bij de aandelenemissie in 2021 een andere afweging gemaakt en zijn aandelenbelang vergroot tot de huidige 28,6%. Op grond van het tijdelijk steunkader COVID-19 van de Europese Commissie zal de Franse staat haar belang binnen 6 jaar afbouwen naar het oorspronkelijke aandelenbelang (14,3%).

Vergeleken met de situatie van 2021 zou niet deelnemen aan de huidige aandelenemissie een veel grotere daling van het aandelenbelang tot gevolg hebben die ook niet zou worden gecompenseerd door een toename van het stemrecht. Het kabinet vindt een vergelijkbaar aandelenbelang als de Franse staat geen doel op zich en is van mening dat het Nederlandse publieke belang voldoende geborgd wordt bij een belang van 9,3%. Het heeft daarom niet overwogen om meer aandelen te kopen teneinde boven dit percentage uit te komen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat de nieuw aangeschafte en nu aan te schaffen aandelen pas over vele jaren stemrecht opleveren en dat met deze emissie de machtspositie van de Nederlandse staat binnen Air France-KLM op korte termijn niet sterker wordt, ongeacht de vraag of Nederland participeert of niet?

Ook nieuwe aandelen hebben stemrecht. Onder Frans recht verdubbelt echter het stemrecht twee jaar nadat de aandelen zijn geregistreerd. De Nederlandse staat heeft na een deelname aan de emissie aandelen met enkel en dubbel stemrecht. Naar verwachting komt het Nederlandse stemrecht na de aandelenemissie uit op 10,7%.

De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat in het wetsvoorstel waarin de aandelenaankoop in 2019 geregeld is, werd gemeld dat mogelijk een deel van de kosten terugverdiend zou kunnen worden door extra dividenduitkeringen. Kan de regering een reflectie geven op de terugverdienmogelijkheden van de voorgenomen deelname aan de aandelenemissie?

Het terugverdienen van de voorgenomen deelname is niet een reden waarom het kabinet meedoet aan deze aandelenemissie. Mogelijk keert Air France-KLM in de toekomst weer dividend uit als de vermogenspositie van de onderneming voldoende hersteld is. Het kabinet kan geen inschatting geven wanneer dit het geval is en of de huidige deelname terugverdiend kan worden.

De leden van de PvdD-fractie vragen om de gespreksverslagen van de gesprekken over de herkapitalisatie die gevoerd zijn met de Europese Commissie, Air France-KLM, KLM en de Franse Staat

Het kabinet kan gespreksverslagen niet openbaar maken, onder meer vanwege de financiële belangen van de staat en de vertrouwelijkheid die ten grondslag ligt aan het voeren van dergelijke gesprekken tussen de Ministers of betrokken ambtenaren met derden. Ook staat hier mogelijk bedrijfsvertrouwelijke of koersgevoelige informatie in.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de regering middels een kosten-batenanalyse volgens het brede welvaartsprincipe, de meerwaarde van deze investering toe kan lichten.

In de beantwoording op uw vragen in deze brief en in de reeds verstuurde brieven is getracht inzicht te geven in de belangrijkste overwegingen om als Nederlandse staat deel te nemen aan de aandelenemissie. Het uitvoeren van een kosten-baten analyse volgens het brede welvaartsprincipe vergt de nodige voorbereidingen en is op deze korte termijn niet mogelijk.

B. Vormgeving aandelenemissie en aanwending opbrengst

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er andere voordelige effecten denkbaar zijn voor de onderneming. Of er bijvoorbeeld klemmende voorwaarden vanuit de Europese Commissie vervallen, waardoor de onderneming meer bewegingsvrijheid krijgt voor groei. En wat de financiële en andere consequenties zijn wanneer de holding deze lening niet versneld zou aflossen? Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie of door het aflossen van de Franse staatssteun dit kan betekenen dat de Nederlandse staat het (mede) mogelijk maakt dat Ben Smith zijn bonus kan incasseren.

Naast de wens van de onderneming om de opbrengsten van deze emissie te gebruiken voor het versterken van het eigen vermogen zal in ieder geval 75% van de opbrengsten worden gebruikt om kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen. Dit is gunstig voor de onderneming, omdat deze schuld relatief hoge rentelasten met zich meebrengt voor de onderneming.

Daarnaast kan de aflossing van de Franse staatssteun betekenen dat ook voorwaarden die in 2021 door de Europese Commissie zijn gesteld komen te vervallen, indien met door de terugbetaling gerealiseerd wordt dat minstens 75% van de herkapitalisatiesteun is terugbetaald. Dit betreft onder andere de voorwaarden een verbod geldt op het verwerven van een belang van meer dan 10% in concurrenten of andere exploitanten actief in dezelfde bedrijfstak, een verbod op het verhogen van de bezoldiging van het management, en op bonussen of andere variabele of vergelijkbare bonuselementen aan het management van de belangrijkste ondernemingen binnen de groep. Dit verbod geldt ook voor de bonus van de CEO van Air France-KLM. Als de Franse steun voor 100% is terugbetaald vervallen het verbod op dividenduitkeringen, verbod op niet-verplichte couponbetalingen, en het verbod op inkoop van aandelen, met uitzondering van de eventuele inkoop van de aandelen van de Franse staat.

Het is niet mogelijk precies aan te geven welke euro waarvoor gebruikt wordt. De inbreng van de Nederlandse staat kan gebruikt worden voor de aflossing van de Franse staatssteun, maar het kan ook zijn dat dit valt in het overige deel van 25% dat wordt aangewend om het vermogen van Air France-KLM te versterken.

De leden van de VVD-fractie vragen welke maatregelen Air France heeft getroffen om weer winstgevend te worden en hoe zeker het is dat voorkomen kan worden dat er in de toekomst weer een aandelenemissie een kapitaaltekort moet dekken en of een toekomstige aandelenemissie mogelijk wordt geacht. De leden van de VVD-fractie stellen de vraag of bij een toekomstige aandelenemissie de situatie kan ontstaan dat het belang van de Nederlandse staat verwatert en hoe groot de Minister dit risico acht.

Air France-KLM heeft sinds het uitbreken van de Covid-19 crisis vele maatregelen doorgevoerd om de winstgevendheid van de onderneming te herstellen en te verbeteren en om de balans te weer te versterken. Zo zijn er kostenbesparingen doorgevoerd, capaciteitsaanpassingen gedaan, veranderingen in arbeidsvoorwaarden doorgevoerd en zijn er nieuwe samenwerkingsverbanden aangegaan met het doel om de winstgevendheid te verbeteren. Air-France-KLM heeft het verliesgevende Franse binnenlandse routenet sterk beperkt. Daarnaast zijn er beslissingen genomen om de verouderde vloot te gaan vervangen, waardoor er zuiniger gevlogen kan worden. Een deel van deze maatregelen worden nog gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld de samenwerking met CMA CGM. In de afgelopen kwartalen is het effect van een aantal van deze maatregelen in combinatie met het aantrekken van de vliegbewegingen te zien in de ontwikkeling van het financiële resultaat.

Op dit moment heeft Air France-KLM geen intentie uitgesproken om nieuwe aandelenemissie(s) te doen, maar dit kan niet volledig worden uitgesloten. Tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders in 2021 heeft de onderneming een groot aantal besluiten voorgelegd aan de aandeelhouders en tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders in 2022 is één besluit voorgelegd die onder andere zien op het ophalen van kapitaal. Op basis van deze besluiten geven de aandeelhouders de bevoegdheid/machtiging aan het bestuur van de onderneming om

kapitaal op te halen middels het uitgeven van vermogensinstrumenten, zoals aandelen. Op basis van de besluiten is er nog wel wat ruimte om aandelen of andere instrumenten uit te geven, maar deze ruimte is op dit moment onvoldoende om nog een keer een aandelenemissie uit te voeren van deze omvang. Als de Nederlandse staat bij een toekomstige emissie niet mee zou doen, zou dit tot gevolg hebben dat het belang van de Nederlandse staat verwaterd. In welke mate die verwatering zou plaatsvinden, is op dit moment niet te voorspellen, omdat dit van veel verschillende factoren afhankelijk is. Als Air France-KLM van plan zou zijn om nog een aandelenuitgifte te doen en de onderneming hier nog niet publiekelijk over heeft gecommuniceerd, zullen wij uw Kamer hierover vertrouwelijk informeren, omdat dergelijke informatie koersgevoelig is.

De leden van de fracties D66, PVV, PvdA en SGP vragen wat andere (grote) aandeelhouders en financiers hebben besloten ten aanzien van participatie in deze aandelenemissie en specifiek voor welk bedrag de Franse staat gaat participeren. De leden van de PVV-fractie vragen welke nieuwe geïnteresseerde kopers er zijn en welk belang zij krijgen en specifiek of het klopt dat CMA CGM een belang van 9% wil verwerven in Air France-KLM, hoe dit is verworven en tegen welk bedrag. De leden van de SGP-fractie vragen of de regering signalen heeft ontvangen dat aandeelhouders niet mee zullen aan de emissie. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie of het mogelijk is en wat kosten zijn om een even groot belang als de Franse staat te verwerven en of het kabinet dit wenselijk vindt.

Air France-KLM is een beursgenoteerd bedrijf met zeer veel aandeelhouders. Bij een aankondiging van een aandelenemissie wil een beursgenoteerde onderneming over het algemeen bekendmaken wat de intentie is van de grootste aandeelhouders, Air France-KLM noemt die aandeelhouders ook wel de *reference shareholders*. Een groot deel van de aandeelhouders wordt pas geïnformeerd over de aandelenemissie bij de aankondiging hiervan door de onderneming, waardoor intenties niet bekend zijn. Zie graag hieronder een overzicht van de belangrijke aandeelhouders met daarbij hun huidige belang, de intentie van deze aandeelhouder voor de emissie en het effect daarvan op het belang na de emissie.

Aandeelhouder	Huidige belang	Intentie voor emissie	Belang na emissie (conform intentie) en inschatting Financiën
Franse staat	28,6% (en 28,1% stemrechten)	Deelnemen om verwatering tegen te gaan. Deelname door middel van het verrekenen van een eerdere obligatie die in april 2021 is verstrekt (deelname voor circa EUR 645 miljoen)	28,6%
Nederlandse staat	9,3% (en 13,8% van de stemrechten)	Deelnemen om verwatering tegen te gaan als de benodigde goedkeuring van het parlement tijdig kan worden verkregen.	9,3%
China Eastern	9,6% (en 11,4% van de stemrechten)	Cash neutraal deelnemen ¹	ca. 3%-2%
Delta Air Lines	5,8% (en 8,6% van de stemrechten)	Cash neutraal deelnemen ¹	ca. 2% – 1%
FCPEs (werknemers)	2,4% (en 3,6% van de stemrechten)	Cash neutraal deelnemen ¹	ca. 0,75% -0,25%

Aandeelhouder	Huidige belang	Intentie voor emissie	Belang na emissie (conform intentie) en inschatting Financiën
The SPAAK (Stichting Piloten Aandelen Air France-KLM)	1,7% (en 2,5% van de stemrechten)	Cash neutraal deelnemen ¹	ca. 0,5%-0,25%

¹ cash neutraal deelnemen houdt kort gezegd in dat een deel van de *rights* verkocht wordt om zo met de opbrengsten van die verkoop weer voor een stuk te kunnen deelnemen aan de emissie.

Naast de bestaande aandeelhouders, heeft Air France-KLM op 18 mei 2022 een samenwerking met een nieuwe partij, CMA CGM, aangekondigd.² Onderdeel van deze samenwerking is dat CMA CGM ook aandeelhouder wordt in Air France-KLM en deelneemt aan deze emissie. De afspraak is gemaakt dat deze partij niet meer dan 9% van de aandelen zal verkrijgen (en niet meer dan EUR 400 miljoen uitgeeft aan de emissie inclusief het kopen van de *rights*). China Eastern en Delta Air Lines hebben toegezegd een deel van hun *rights* aan CMA CGM te verkopen, welke rechten CMA CGM zal gebruiken om het aandelenbelang op te voor het verkrijgen van aandelen in deze emissie. Daarnaast zijn er met CMA CGM afspraken gemaakt over veranderingen in het aandeel voor de komende jaren. Dit ziet er onder andere op dat CMA CGM de komende 10 jaar geen aandelen Air France-KLM mag kopen als hiermee het belang boven de 9% komt. Na 5 jaar mag de board van Air France-KLM besluiten om dit aan te passen.

De transactie wordt begeleid door een syndicaat van banken. Zij hebben een zogenaamde *underwrite* gegeven op de transactie. Hiermee garanderen deze banken de opbrengst voor de uitgevende partij en zullen zij in het geval op bepaalde niet wordt ingeschreven na de inschrijvingsperiode deze *rights* en vervolgens de aandelen op hun boek nemen. Hiermee is de opbrengst van de *rights* issue gegarandeerd voor Air France-KLM.³

De Franse staat heeft dit moment een belang van 28,6%. Om tot 28,6% te komen zal de Nederlandse staat 675.173.335 nieuwe aandelen in deze emissie moeten aanschaffen. De Nederlandse staat heeft echter in deze *rights* issue het recht gekregen om 180.000.000 van de nieuw uit te geven aandelen te kopen. Als de Nederlandse Staat in deze transactie meer aandelen aan zou willen schaffen, dan zullen zij in de markt de *rights* moeten kopen om deze aandelen te kunnen aanschaffen. Uitgaande van de slotkoers van 25 mei 2022 zal dit naar verwachting ongeveer EUR 1,75 per aandeel kosten. Of de Nederlandse staat ook de mogelijkheid zou hebben in de markt om deze *rights* te kopen, is onzeker. Daarnaast is de prijs van de *rights* ook afhankelijk van de markt en daarmee niet exact van tevoren vast te stellen.

De leden van de fracties D66, PVV, PvdA, PvdD en SP hebben vragen gesteld over de inzet van het opgehaalde kapitaal van de aandelenemissie en of het klopt dat 75% hiervan zal worden aangewend voor het aflossen

² Zie graag bijgevoegde link met persverklaring voor verdere informatie over de samenwerking met CMA CGM: www.airfranceklm.com/en/air-france-klm-and-CMA-CGM-join-forces-and-sign-a-major-long-term-strategic-partnership-in-global-air-cargo.

³ Zie voor verdere informatie: www.airfranceklm.com/en/press-area. Voor de volledigheid, vanwege wet- en regelgeving staat het persbericht achter een «wall» vandaar dat we niet de link naar het persbericht hebben opgenomen, maar naar de algemene pagina van Air France-KLM waar het persbericht te vinden is. Titel van het persbericht is: «Air France-KLM launches a rights issue to be subscribed in cash and/or by offsetting claims»

van de lening van de Franse staat. Daarnaast hebben verschillende leden van deze fracties vragen gesteld over het inzetten van het Nederlandse deel en of het mogelijk is dit te gebruiken voor het aflossen van de eerder verstrekte staatssteun aan KLM. Tot slot hebben bij de leden van de SGP fractie gevraagd of het Kabinet inzicht kan geven in hoeverre de opbrengst van de aandelenemissie ten goede komt aan Air France en KLM?

Het klopt dat met deze aandelenemissie de balans van Air France-KLM versterkt wordt en dat 75% van de eerder verstrekte staatssteun van de Franse staat hiermee zal worden afgelost. Deze eerdere steun ziet op een hybride obligatie van EUR 3 mld. die de Franse staat aan Air France-KLM heeft verstrekt in april 2021 die telt als eigen vermogen.

Met deze emissie heeft de onderneming het doel om ruim EUR 2,2 miljard op te halen, de Nederlandse inzet van 220 miljoen is daar onderdeel van. Het is niet te zeggen welk deel van de Nederlandse inzet waarnaartoe gaat en dus is het niet mogelijk om aan te geven of (een deel) hiervan naar de Franse staat vloeit. Er kan dus ook beredeneerd worden dat de inbreng van de Nederlandse staat in het overige 25% deel valt dat niet wordt gebruikt voor terugbetaling van de eerder verleende steun door de Franse staat maar juist wordt voor ingezet voor de versterking van het eigen vermogen van de onderneming.

Zoals aangegeven in de brief van 24 mei jl. heeft Air France-KLM, en dus niet KLM, het verzoek neergelegd of de Nederlandse staat deelneemt aan de aandelenuitgifte. Een belangrijk verschil vergeleken met de eerder verleende liquiditeitssteun en eventuele kapitaalsteun is dat deelname aan de aandelenemissie als doel heeft om de huidige positie van de staat in de holding Air France-KLM te behouden en daarmee de Nederlandse publieke belangen te borgen. De Nederlandse staat doet mee als «normale» investeerder. Het doel is dus niet is om Air France-KLM of KLM steun te verlenen en er is dus geen sprake van voorwaarden die aan de deelname gesteld worden. En net als bij andere investeerders het geval is, kunnen geen voorwaarden gesteld worden ten aanzien van het gebruik door Air France-KLM van de opbrengst van de Nederlandse deelname.

Op holding niveau kan besloten worden om een deel door te storten naar Air France of KLM, het is in dat geval echter niet zeker te zeggen of die middelen dan ook uit deze specifieke emissie voortvloeien. In alle gevallen zullen zowel Air France als KLM profiteren van deze emissie, omdat met deze emissie de holding beter gekapitaliseerd zal zijn en dat uiteindelijk ook positieve effecten heeft voor de dochterondernemingen, onder meer vanwege de consolidatie. Een betere kapitaalpositie kan bijvoorbeeld leiden tot het makkelijker aantrekken van investeerders en financiering.

De leden van de fractie van de PVV en de leden van de GroenLinks-fractie vragen hoeveel de Nederlandse staat per aandeel betaalt, hoeveel de totale opbrengst van deze aandelenemissie naar verwachting bedraagt en hoeveel aandelen er worden uitgegeven. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel de huidige koers bedraagt en hoe zeker het is dat het belang van de Nederlandse staat op 9,3% kan blijven en bij niet deelname naar 2% zakt. De leden van de GroenLinks-fractie, de PVV-fractie, de PvdA-fractie en de leden van de SGP-fractie vragen hoe de huidige koersdaling en eventuele ontwikkelingen in de toekomst zich verhouden tot de prijs waartegen de Nederlandse staat kan participeren en of de huidige koers effect kan hebben op het slagen van de emissie. De leden van de CU-fractie vragen om een toelichting hoe de prijs van EUR 1,17 is vastgesteld.

Air France-KLM heeft op de aandeelhoudersvergadering in 2021 een aantal besluiten aan de aandeelhouders voorgelegd, waarmee de aandeelhouders de bevoegdheid aan het bestuur van de onderneming geven om kapitaal op te halen middels het uitgeven van vermogensinstrumenten, zoals aandelen. Op basis van één van deze besluiten, heeft het bestuur van Air France-KLM afgelopen 24 mei kunnen besluiten om over te gaan tot deze aandelenemissie. Belangrijke voorwaarde bij dit besluit is dat de preferente rechten van de bestaande aandeelhouders worden gerespecteerd (en dat bestaande aandeelhouders dus verwatering kunnen voorkomen). Deze aandelenemissie zal plaatsvinden in de vorm van een «rights issue». Hierin geeft het bedrijf het «recht» aan bestaande aandeelhouders om per aandeel een bepaald aantal nieuw uit te geven aandelen te kopen tegen een van tevoren vastgestelde prijs. Hierin wordt gebruikelijk een korting verstrekt om aandeelhouders te bewegen om deel te nemen in deze aandelenemissie en ter compensatie voor de verwatering. Een aandeelhouder kan er in zo'n rights issue ook voor kiezen om het verkregen recht voor deelname in een vooraf bepaalde periode (aantal dagen na lancering transactie) te verkopen aan derden, aangezien dit recht door de verstrekt korting een bepaalde waarde vertegenwoordigt.

De belangrijkste voorwaarden voor de emissie zijn als volgt:

- Aantal nieuw uit te geven aandelen: 1.972.902,102
- Inschrijfprijs: EUR 1,17 per aandeel (nominale waarde van EUR 1 met een premie van EUR 0,17)
- Theoretische ex-rights prijs (TERP): EUR 1,951
- Inschrijf pariteit: 3 nieuwe aandelen voor 1 bestaand aandeel
- Korting ten opzichte van «theoretische ex rights prijs» van 40%
- Op te halen bedrag met de emissie: EUR 2.255.645.459,34

Het aandeel van Air France-KLM sloot op 20 mei 2022 op EUR 4,296. Voor een dergelijke emissie wordt vervolgens een *theoretical ex-rights price* (TERP) bepaald. Dit is de theoretische aandelenprijs die tot stand komt direct na de rights issue waarin de marktkapitalisatie van de onderneming voor rights issue plus de opbrengsten van de emissie worden gedeeld door de totale hoeveelheid uitstaande aandelen direct na de rights issue. Bij deze emissie is deze TERP EUR 1,951. Op deze theoretische prijs wordt vervolgens een korting gegeven en daarmee komt de onderneming op de inschrijfprijs. De korting voor deze transactie is bepaald op 40% en daarmee komt de onderneming op de inschrijfprijs van EUR 1,17 per aandeel. Deze korting van 40% wordt gegeven om bestaande aandeelhouders een *incentive* te geven om mee te doen en te compenseren voor de verwatering die ontstaat door de emissie. De Nederlandse staat heeft nu de mogelijkheid om tegen deze korting mee te doen aan deze aandelenemissie met de verwachting dat met deze kapitaalversterking de onderneming in een betere positie komt dat weer ten goede komt in de waarde van het aandeel. De kans dat er een toekomstige *upside* aan het aandelenbelang in Air France-KLM zit is uiteraard nooit het primaire doel van het kabinet en het kabinet speculeert niet, maar vanuit bedrijfseconomisch perspectief is deelname dus ook goed te onderbouwen. Daarnaast worden aan het begin van de rights issue de rights afzonderlijk genoteerd. Deze rights kunnen tot en met 7 juni worden verhandelend. De prijs van het recht fluctueert ook gedurende die periode. Dus in deze periode zijn zowel het aandeel als de right afzonderlijk verhandelbaar met ieder een eigen waarde

Daarnaast is het kabinet ook van mening dat het beter is om verdere verwatering tegen te gaan en het huidige aandelenbelang op peil te houden. Dit, omdat het zijn van één van de grotere aandeelhouders volgens het kabinet bijdraagt aan het borgen van het Nederlandse publieke belang. Een belang van 9,3% geeft geen overwegende zegen-

schap, maar het is wel een dusdanig belang dat de onderneming rekening dient te houden met de Nederlandse staat en dat de onderneming ook informatie moet delen met de Nederlandse staat om inzicht te krijgen in hoe de Nederlandse staat tegenover bepaalde (grotere) besluiten staat. Steun van de grotere aandeelhouders is namelijk van belang bij dergelijke besluiten om ook naar de andere (kleinere) aandeelhouders uit te kunnen stralen dat de koers van de onderneming goed is en gevolgd wordt door belangrijke aandeelhouders en stakeholders. Door de positie van één van de grotere aandeelhouders te behouden, heeft de Nederlandse staat dus beter zicht op de ontwikkelingen dan als het belang van de Nederlandse staat zou wegzakken naar ongeveer 2%, omdat de onderneming in dat geval minder snel geneigd zal zijn om de Nederlandse staat te informeren en te consulteren, omdat de positie van de Nederlandse staat en de uitstraling daarvan minder effect heeft op de andere aandeelhouders en stakeholders (zoals bijvoorbeeld financiers) van de onderneming.

In deze aandelenemissie worden 1.972.902.102 nieuwe aandelen uitgeven. Op dit moment staan er 642.634.034 aandelen uit, waarvan de Nederlandse staat op dit moment 9,34% bezit. Als de Nederlandse staat geen van de nieuw uit te geven aandelen koopt, dan zal zij verwateren naar 2,3%. Aangezien de voorwaarden van de *rights issue* zijn vastgesteld, betekent dit dat de verwatering bij niet deelname uitgerekend kan worden aan de hand van de vastgestelde voorwaarden.

Na bekendmaking van de voorwaarden van de aandelenemissie, reageert de markt op het feit dat is aangekondigd dat veel nieuwe aandelen op de markt gaan komen en het aandeel dus gaat verwateren. Dit is een logisch gevolg van een dergelijke transactie. Vervolgens wordt er gehandeld op de beurs en gaan bepaalde partijen ook speculeren, als gevolg hiervan kan de koers ook verder gaan bewegen.

De slotkoers van 25 mei 2022 was EUR 1,75 per aandeel. Op dit moment lijkt de koers te stabiliseren. Een aandeelhouder hoeft geen gebruik te maken van het recht om mee te doen en kan er dus ook voor kiezen om het recht niet uit te oefenen als de aandelenprijs verder wegzakt in het theoretische geval dat de koers van het aandeel onder de EUR 1,17 ligt.

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel van de opbrengst Air France-KLM wil gebruiken voor het versterken van het eigen vermogen.

De onderneming heeft kenbaar gemaakt in ieder geval 75% van de opbrengsten van deze aandelenemissie te gebruiken om kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen. Daarnaast worden de opbrengsten gebruikt voor het versterken van het eigen vermogen, dit zal op basis van 25% circa EUR 560 miljoen zijn.

De leden van de CDA-fractie en de leden van de SGP-fractie vragen naar het geraamde bedrag van EUR 220 miljoen en of de kosten van deelname nog kan veranderen op het daadwerkelijke moment van uitgifte.

Als de Nederlandse staat tijdig de mogelijkheid uitoefent om de *rights* te gebruiken, kan de Nederlandse staat tegen de gestelde voorwaarden deelnemen. Indien gekeken wordt naar de totale opbrengsten van de emissie (EUR 2,256 miljoen) en daar vervolgens het belang van de Nederlandse staat wordt gepakt (9,34%) komt dit uit op circa EUR 210.71 miljoen. Afgerond betekent dit dat de Nederlandse staat voor EUR 211 miljoen het belang op 9,3% kan houden. Als er echter grote veranderingen zijn, zullen de voorwaarden van de *rights issue* aangepast moeten worden. Dit zou betekenen dat er een nieuw proces moet worden ingericht. Het is op dit moment niet de verwachting dat dit gebeurt. In de

raming is een marge opgenomen en daarom is EUR 220 miljoen opgenomen. Het is niet de verwachting dat deelname van de Nederlandse staat buiten deze marge zal vallen. De voorwaarden voor de *rights issue* staan vast en daarom is het de verwachting dat een pro rata deelname van de Nederlandse staat EUR 211 miljoen zal bedragen.

De leden van de PvdA-fractie willen daarnaast weten of er over de inzet van het Nederlandse deel van het opgehaalde contact is geweest met de Franse Minister van financiën en hoe dit zich verhoudt tot de eerdere instelling van de voormalige Minister van financiën dat alle Nederlandse staatssteun niet ten goede mocht komen aan Air France of de holding?

Het klopt dat de vorige Minister van Financiën heeft aangegeven dat Nederlandse staatssteun niet ten goede mag komen aan Air France of de holding Air France-KLM. Er is ook bij eerder steunverlening door het kabinet duidelijk afgesproken dat indien daar sprake van is er geen Nederlands geld doorgestort wordt naar Air France of de holding.

Echter, de Nederlandse staat participeert in deze aankomende aandelenemissie als bestaande aandeelhouder en «normale» investeerder. Deze deelname wordt daarmee niet gekwalificeerd als staatssteun maar als marktoperatie. Daarmee is het niet mogelijk om afspraken te maken of en welk deel van de inzet wordt gebruikt door de onderneming. De onderneming kan hier zelf wel toe besluiten.

De leden van de fractie van de PvdD vragen hoe de Nederlandse staat aankijkt tegen het voorstel om over te gaan tot een aandelenuitgifte waarmee het aandeel van de Nederlandse staat zou kunnen verwateren en of de Nederlandse staat heeft getracht de emissie tegen te houden en of er andere aandeelhouders zich hebben verzet.

Het kabinet heeft bij Air France-KLM aangegeven dat de reden om tot een aandelenemissie over te gaan goed te volgen is gezien het kapitaaltekort dat Air France-KLM heeft. In het proces tot het besluit om daadwerkelijk over te gaan tot het lanceren van de emissie is een onderwerp van gesprek geweest hoe het Nederlandse parlementaire proces goed ingepast kon worden omdat het voorgestelde proces van Air France-KLM zeer weinig ruimte liet voor het proces bij het Nederlandse parlement. Het kabinet is hier dus ook kritisch over geweest richting de onderneming. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd over het doel en de effecten van de emissie. Het kabinet vindt het belangrijk dat de onderneming op de best mogelijke manier het tekort oplost en stelt, zoals elke grote aandeelhouder zou doen, hier dan ook vragen over en gaat het gesprek met de onderneming aan. Het is uiteindelijk aan Air France-KLM om de besluiten te nemen en het tekort op te lossen waarbij ze de input van alle grote stakeholders mee dienen te nemen.

De fractie van de PvdD vraagt of het kabinet de mening deelt dat met deze transactie eigenlijk 220 miljoen van de Nederlandse belastingbetaler naar de Franse staat gaat en of het kabinet deelt dat dit alleen maar gebeurt omdat de Franse staat stevigere rentepercentages vroeg op zijn leningen. Tot slot vraagt de fractie of Nederland dan niet ook hogere rentepercentages had moeten vragen?

Een aanzienlijk deel van de opbrengsten van de aandelenemissie (in ieder geval 75%) zal gebruikt worden om kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen, wat gunstig is voor de onderneming omdat deze schuld relatief hoge rentelasten met zich meebrengt. De overige opbrengsten zullen worden aangewend om het eigen vermogen van de onderneming versterken. Naast het feit dat het niet mogelijk is voor de Nederlandse

staat om afspraken te maken over de inzet van het Nederlandse deel is het onmogelijk precies aan te geven welke euro waarvoor gebruikt wordt. De inbreng van de Nederlandse staat kan gebruikt worden voor de aflossing van de Franse staatssteun, maar het kan ook zijn dat dit valt in het overige deel van 25% dat wordt aangewend om het vermogen van Air France-KLM te versterken.

De Nederlandse Staat heeft in 2020 aan KLM een directe lening verstrekt en daarnaast een garantie voor 90% verstrekt op een bankfaciliteit. De rentelasten die KLM op deze instrumenten betaalt zijn vergelijkbaar met de rentelasten die Air France-KLM betaalt. Het Kabinet vindt daarmee niet dat er hogere rentepercentages hadden moeten worden gevraagd.

Een belangrijk verschil is dat deze aandelenemissie wordt uitgevoerd door Air France-KLM en niet door KLM. De Nederlandse staat is aandeelhouder van Air France-KLM en heeft daarom het recht om in deze aandelenemissie deel te nemen.

C. Stellen van voorwaarden

Het kabinet geeft aan dat indien de Nederlandse staat meedoet aan deze aandelenemissie, het niet mogelijk is om voorwaarden te stellen ten aanzien van het gebruik door Air France-KLM van de opbrengst van de Nederlandse deelname. De leden van de VVD-fractie vragen aan het kabinet of dit ook geldt ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden van topman Ben Smith, met name de aandelenbonus?

Ja, het doel is niet is om Air France-KLM of KLM steun te verlenen en er is dus geen sprake van voorwaarden die aan de deelname gesteld worden, net als bij andere investeerders het geval is die deelnemen aan deze emissie. Wel zal het kabinet blijven aangeven dat het toekennen van een bonus in een tijd dat de onderneming de steun van staten nog niet heeft afgelost, ongepast is.

De leden van de PVV-fractie willen weten of het klopt dat aan de koop van de aandelen geen voorwaarden worden gesteld, zoals een aflossing op de Nederlandse staatssteun.

Het klopt dat er geen voorwaarden kunnen worden gesteld bij deelname aan de aandelenemissie van Air France-KLM, omdat de Nederlandse staat aan deze emissie mee doet als bestaande aandeelhouder en «normale» investeerder. Daardoor is er ook geen sprake van het verlenen van staatssteun en dus ook niet van voorwaarden van de Europese Commissie, waaronder slotremedies.

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat het bedrag dat door Air France-KLM niet wordt gebruikt om de Franse kapitaalsteun terug te betalen niet gebruikt wordt om een deel van de ca. 720 miljoen euro aan openstaande leningen aan Nederland terug te betalen en wat hier de achterliggende overwegingen van zijn.

Air France-KLM heeft bekend gemaakt bij de aankondiging van de aandelenemissie dat in ieder geval 75% van de opbrengst zal worden gebruikt om de Franse kapitaalsteun af te lossen. Het overige deel zal worden gebruikt om het eigen vermogen te versterken. Het is aan Air France-KLM om te besluiten wat men met de opbrengst van de aandelenemissie doet. Het kabinet heeft geen voorwaarden kunnen stellen aan een eventuele deelname aan de emissie.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het kabinet het zinvol acht op basis van naleving van de gemaakte afspraken en de huidige relatie met het bedrijf om langer bij het bedrijf betrokken te zijn?

Zoals aangegeven in de brief van 24 mei heeft Air France-KLM het verzoek neergelegd of de Nederlandse staat wil deelnemen aan de aandelenuitgifte. Een belangrijk verschil met de eerder verleende liquiditeitssteun aan KLM is dat deelname aan de aandelenemissie van Air France-KLM als doel heeft om de huidige positie van de staat in de holding Air France-KLM te behouden en daarmee de Nederlandse publieke belangen te borgen. Het kabinet acht het, gegeven de intentie om mee te doen met de aandelenemissie, zoals aan uw Kamer voorgelegd, zinvol om langer bij Air France-KLM betrokken te zijn om de Nederlandse publieke belangen te borgen.

De overweging tot deelname aan een aandelenemissie van Air France-KLM staat los van de al dan niet naleving van de voorwaarden die gesteld zijn bij verlening van het steunpakket 2020 aan KLM, omdat het doel van deelname is om verwatering tegen te gaan en niet om steun te verlenen.

De leden van de SGP-fractie vragen of reeds (informele) afspraken zijn gemaakt om deel te nemen aan de aandelenemissie, of dat er reeds op andere manieren toegezegd is deel te nemen aan de aandelenemissie?

Het kabinet heeft aan Air France-KLM aangegeven dat de Nederlandse staat de intentie heeft om deel te nemen aan de aandelenemissie van Air France-KLM onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring. Deze informatie heeft Air France-KLM dan ook bekend gemaakt bij de aankondiging van de aandelenemissie. Indien de parlementaire goedkeuring niet (op tijd) wordt verkregen, dan zal de Nederlandse staat niet deelnemen. Er is geen enkele toezegging gedaan, waardoor de Nederlandse staat een verplichting is aangegaan tot deelname aan de aandelenemissie.

D. Financiële situatie en bedrijfsvoering Air France-KLM

De leden van de PVV-fractie vragen voorts hoe het kabinet de uitspraken van Ben Smith beoordeelt dat de chaos op Schiphol het herstel van Air France-KLM ondermijnt. Is het kabinet het hiermee eens?

Vanzelfsprekend ondervinden naast de reizigers ook de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol hinder van de situatie.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of de liquiditeitspositie voldoende is om in de (nabije) toekomst benodigde investeringen te kunnen doen. Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie of de regering signalen heeft dat hiervoor (op korte termijn) extra middelen nodig zijn.

Op grond van de laatste gepubliceerde cijfers van Air France-KLM is de liquiditeitspositie van de onderneming voldoende om haar strategie uit te voeren. Er zijn mij geen signalen bekend dat er, al dan niet op korte termijn, liquiditeit nodig is.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister beter kan onderbouwen waarom Air France-KLM ineens de noodzaak voelt om zo veel extra kapitaal aan te trekken? Waaruit bestaat het kapitaaltekort? Hoe is men tot dit bedrag gekomen? Waardoor is het kapitaaltekort ontstaan? Waarom moet extern geld aangetrokken worden als de Minister in

dezelfde brief stelt dat Air France-KLM juist een «sterk herstel» ervaart? Kan de onderneming dan niet de komende tijd zelf kapitaal opbouwen?

De vliegtuigindustrie heeft gedurende de COVID-19 crisis grote verliezen geleden, wat de vermogenspositie van vliegtuigmaatschappijen heeft verslechterd. Zo ook bij Air France-KLM. Ter achtergrond, eind 2019 had de onderneming een eigen vermogen van EUR 2.229 miljoen positief en eind maart 2022 was het eigen vermogen EUR 4.216 miljoen negatief. De markt, waaronder aandeelhouders, analisten, schuldverschaffers, gaan ervan uit dat het eigen vermogen van Air France-KLM in de komende tijd versterkt zal worden. De onderneming heeft zelf ook gecommuniceerd om de komende tijd het eigen vermogen verder te versterken. Deze aandelenemissie is hier onderdeel van. Als de onderneming dit niet zou doen, of hier niet toe in staat zou zijn, dan zal de markt mogelijk het vertrouwen in de onderneming verliezen, waarmee het risico wordt gelopen dat ze de toegang tot andere vormen van financiering, zoals bankfinanciering, vliegtuigfinanciering, brandstofderivaten en schuldpapier, zullen verliezen.

De leden van de PvdD-fractie vragen de Minister of de door Air France-KLM recent geplaatste order voor 160 nieuwe vliegtuigen invloed heeft gehad op de kapitaalpositie van het bedrijf?

De order van 160 nieuwe vliegtuigen is eind vorig jaar geplaatst en heeft op korte termijn voor zover mij bekend geen invloed op de kapitaalpositie gehad. Op termijn zouden deze vliegtuigen moeten bijdragen aan de winstgevendheid van onderneming en hiermee de kapitaalpositie verbeteren, omdat de nieuwere vliegtuigen onder andere minder brandstof nodig hebben.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af hoe meer subsidies richting een businessmodel, dat zich meer zou toeleggen op vrachtverkeer, zich verhouden tot de strijd tegen de klimaatcrisis, waaraan meer consumptie en vrachtverkeer een sterk negatieve bijdrage leveren.

Het eventueel deelnemen aan een aandelenemissie kan niet gezien worden als een subsidie. De deelname aan de aandelenemissie van Air France-KLM heeft als doel om de huidige positie van de staat in de holding Air France-KLM te behouden en daarmee de Nederlandse publieke belangen te borgen.

De luchtvaart zal, zoals bij uw Kamer, bekend ook een bijdrage moeten leveren aan het bestrijden van de klimaatcrisis en duurzamer moeten gaan opereren. Het is aan de onderneming om daar verdere invulling aan te geven.

E. Eerdere steun Nederland en Frankrijk

De leden van de D66-fractie vragen de regering wat de verwachting is ten aanzien van de termijn waarop het steunpakket volledig zal zijn terugbetaald door KLM en op welke manieren de publieke belangen die relateren aan de voorwaarden van het steunpakket van 26 juni 2020 aan KLM hierna worden geborgd.

Op basis van de laatst bij mij bekende informatie is het de verwachting dat KLM op korte termijn het nog uitstaande bedrag, te weten EUR 354 miljoen, onder de doorlopende kredietfaciliteit van de banken, waar een staatsgarantie op rust, zal aflossen. Dit heeft tot gevolg dat het directe risico dat de Nederlandse staat loopt vervalt, omdat er geen bedrag is getrokken onder de kredietfaciliteit. De staatsgarantie vervalt daarmee niet, omdat deze gekoppeld is aan de kredietfaciliteit en de kredietfaciliteit

wel blijft bestaan. Deze komt pas te vervallen als KLM afspraken heeft gemaakt over een nieuwe kredietfaciliteit met haar financiers. Zodra de liquiditeitspositie van KLM dat toelaat zal KLM ook de lening van de Nederlandse staat terug betalen.

De voorwaarden die gesteld zijn aan het steunpakket komen te vervallen als KLM de volledige steun heeft terugbetaald en de staatsgarantie is komen te vervallen. De publieke belangen na het vervallen van de voorwaarden zijn of worden geborgd via wet- en regelgeving en via het aandeelhouderschap in KLM en Air France-KLM. Na terugbetaling blijft KLM gehouden aan de sector brede afspraken die er zijn gemaakt ten aanzien van duurzaamheid en leefbaarheid, zoals het akkoord duurzame luchtvaart.

De leden van de PVV-fractie vragen aan het kabinet hoeveel de staatssteun van de Nederlandse staat aan KLM bedraagt, hoeveel reeds betaald is aan rente en aflossing.

De eerste (en tot nu toe enige) trekking onder de directe lening heeft plaatsgevonden op 26 augustus 2020. Op die dag is EUR 277 miljoen overgemaakt door de staat. Op diezelfde dag heeft ook de eerste trekking onder de doorlopende kredietfaciliteit plaatsgevonden ter hoogte van EUR 665 miljoen. Een eventuele vervolgtrekking zou pas beschikbaar worden gesteld, nadat KLM een herstructureringsplan had opgesteld. Dit herstructureringsplan is begin november 2020 goedgekeurd door de staat. KLM heeft geen vervolgtrekkingen gedaan onder de lening en kredietfaciliteit.

Het herstel van de financiële situatie van KLM heeft ertoe geleid dat KLM recent EUR 311 miljoen heeft kunnen aflossen op de kredietfaciliteit waarop de staatsgarantie rust. Zodoende is het directe risico dat de staat loopt op de garantie die is gegeven voor kredietfaciliteit van EUR 2,4 miljard afgenomen. Op basis van de huidige verwachting zal KLM niet verder trekken onder de lening en kredietfaciliteit. Zodra de financiële situatie van KLM dat toe laat zal KLM de steun verder afbetalen.

Schematisch ziet dit er als volgt uit:

Maatregel (Liquiditeitssteun 2020)	Maximale bedragen	Waarvan getrokken of uitge- keerd in 2020	Waarvan terugbe- taald	Waarvan nog terug te betalen	Ontvangen premie- / rentebetalingen
Een directe lening van de staat	EUR 1,0 miljard	EUR 277 miljoen	–	EUR 277 miljoen	EUR 17,2 miljoen
Een private kredietfaciliteit, voor 90% gegaran- deerd door de Nederlandse staat	EUR 2,4 miljard	EUR 665 miljoen	EUR 311 miljoen	EUR 354 miljoen	EUR 12 miljoen
Totaal	EUR 3,4 miljard	EUR 942 miljoen	EUR 311 miljoen	EUR 631 miljoen	EUR 29,2 miljoen

De leden van de PVV-fractie willen weten of het klopt dat Ben Smith pas recht heeft op een bonus van EUR 4,3 miljoen en dat deze pas kan worden uitgekeerd als Air France-KLM 75% van alle staatssteun heeft afgelost. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel er nog moet worden afgelost voordat de bonus aan Ben Smith mag worden uitgekeerd. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel de totale

staatsteun aan Air France-KLM van de Nederlandse en Franse staat bedraagt

Op grond van het tijdelijk steunkader COVID-19 van de Europese Commissie is er op dit moment een verbod op het uitkeren van bonussen voor Air France-KLM als gevolg van de door Frankrijk verleende staatssteun aan Air France-KLM/Air France. Dit heeft tot gevolg dat er pas tot uitkering van een bonus mag worden over gegaan als 75% van de Franse staatssteun door Air France-KLM is terugbetaald.

De Nederlandse staat heeft geen staatssteun verleend aan Air France-KLM. Zie graag het overzicht hieronder voor een overzicht van de verleende staatssteun van de Franse staat aan Air France-KLM.

Instrument	Bedrag	Overig
Lening van banken met 90% garantie van de Franse staat mei 2020	EUR 3,5 miljard	Initieel een lening van EUR 4 miljard. EUR 500 miljoen is terugbetaald in december 2021
Directe lening van de Franse staat aan Air France-KLM mei 2020	EUR 3 miljard	Omgezet in een hybride bond in april 2021 («TSS»)
Hybride bond (TSS) april 2021	EUR 3 miljard	
Deelname aandelenemissie 2021	EUR 590 miljoen	
Totaal uitstaand mei 2022	EUR 7,09 miljard	

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de Minister aankijkt tegen de naleving van de gemaakte afspraken en de ontwikkeling van het nieuwe bedrijfsmodel dat zowel economisch rendabel moet zijn als moet voldoen aan de milieueisen. Ligt KLM op schema t.a.v. de gestelde doelen t.a.v. duurzaamheid? Wordt de belastingontwijking door piloten aangepakt?

De staatsagent rapporteert periodiek aan zijn opdrachtgever, de Nederlandse staat, over de naleving door KLM van de bovengenoemde voorwaarden. De bevindingen van de staatsagent worden door middel van periodieke rapportages aan uw Kamer verstrekt. De tweede periodieke rapportage «Naleving van de voorwaarden van het steunpakket KLM» is op 17 januari 2022 met uw Kamer gedeeld. De derde rapportage zal naar verwachting voor het zomerreces met uw Kamer worden gedeeld. Wij kunnen niet voortuitlopen op de derde rapportage van de staatsagent.

Ten aanzien van kostenreductie heeft de staatsagent in de tweede periodieke rapportage geconcludeerd dat in 2021 de vereiste kostenbesparing ruimschoots is bereikt. Wel constateerde de staatsagent dat er aanvullende maatregelen vanuit KLM nodig zijn om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren. Op het moment van schrijven is dit nog steeds het actuele beeld.

Ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden heeft de staatsagent in de tweede periodieke rapportage geconcludeerd dat KLM tot dusverre invulling heeft gegeven aan de voorwaarden. Ten aanzien van de belastingontwijking door werknemers heeft de staatsagent in de tweede periodieke rapportage geconcludeerd dat sprake is van mogelijke facilitering van belastingontwijking en dat van KLM kan worden verwacht dat mogelijke belastingontwijking van werknemers het bedrijf tot zorg is, zeker indien gebruik wordt gemaakt van faciliteiten die door het bedrijf worden aangeboden. Het kabinet heeft KLM dan ook verzocht om hierop maatregelen te nemen, zodat deze mogelijk facilitering beëindigd wordt.

Wij verwachten dat de staatsagent in zijn volgende rapportage hier nader over zal rapporteren.

Ten aanzien van de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden heeft de staatsagent in de tweede periodieke rapportage aangegeven het wenselijk te vinden om de luchtvaart gerelateerde voorwaarden nader te operationaliseren. Het nader operationaliseren van de luchtvaart gerelateerde voorwaarden om de monitoring te verbeteren is onderschreven door de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën.⁴ Een objectieve en transparante toetsing is belangrijk voor de verantwoording aan het parlement en de maatschappij. In het schrijven aan de Eerste Kamer d.d. 4 februari 2022 hebben de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Financiën aangegeven van KLM een plan te verwachten waaruit blijkt hoe zij de lange termijn luchtvaart gerelateerde voorwaarden met een inspanningsverplichting vertaalt in concrete doelen die ook tussentijds meetbaar zijn. Er worden geen aanvullende voorwaarden gesteld, maar er wordt van KLM verwacht bestaande afspraken te concretiseren en aan te geven op welke wijze KLM hier invulling aan gaat geven.

KLM heeft hierop een voorstel gedaan om de luchtvaart gerelateerde voorwaarden nader te operationaliseren. Op basis van dit voorstel heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met KLM en de staatsagent een monitoringsplan opgesteld. Met dit plan is inzichtelijk gemaakt hoe de voorwaarden die in het kader van het steunpakket aan KLM zijn opgelegd op het gebied van netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid beter en tussentijds door de staatsagent kunnen worden gemonitord.

Op het moment van schrijven wordt gewerkt aan het finaliseren van het monitoringsplan. Het streven is om de finale versie gelijktijdig met de derde periodieke rapportage van de staatsagent met het parlement te delen.

U vraagt daarnaast naar de ontwikkeling van een nieuw bedrijfsmodel, dat economisch rendabel is en voldoet aan de milieueisen. Het herzien van het bedrijfsmodel is geen onderdeel van het in 2020 overeengekomen steunpakket. De voorwaarden zoals opgenomen in het steunpakket 2020 hebben tot doel om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren, waaronder ook de voorwaarden van netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Het herzien van het bedrijfsmodel is primair aan KLM, waarbij van KLM mag worden verwacht dat zij steeds haar bedrijfsmodel toetst aan de actuele omstandigheden en toekomstverwachtingen, en daar waar nodig haar strategie aanpast.

De leden van de PvdD-fractie vragen hoeveel miljoen KLM en Air France-KLM de afgelopen 4 jaar hebben gehad? In alle verschillende vormen (NOW-steun, aandelenaankoop, directe staatssteun, subsidies, etc.) Hoeveel invloed heeft Nederland, als ze niet deelneemt aan de komende aandelenuitgifte, daar uiteindelijk voor teruggekregen?

In onderstaande tabel is opgenomen welke informatie er op dit moment bekend is over de steun die KLM de afgelopen periode heeft ontvangen van de Nederlandse staat. Air France-KLM heeft tot op heden geen enkele steun ontvangen van de Nederlandse overheid. Voor het overzicht van de Franse staatssteun aan Air France-KLM/Air France verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 24.

⁴ Kamerstuk 29 232, nr. 53

Maatregel	Type steun door overheid	Maximale bedragen	Waarvan getrokken of uitgekeerd
Liquiditeitssteun 2020:	Lening	1,0	0,277
– Een directe lening van de staat		2,4	0,665
– Een private kredietfaciliteit, voor 90% gegarandeerd door de Nederlandse staat			
NOW	Subsidie	1,7	1,620
Uitstel belastingen ¹	Uitstel van betaling belastingen	1,47	N.v.t.
Totaal (in miljarden EUR)		6,47	2,45

¹ Sinds 1 oktober 2021 betaalt KLM weer reguliere loonheffing en sociale lasten.

F. Luchtvaartbeleid en klimaat

Voorts zijn de leden van de SP-fractie van mening dat Air France-KLM moet meewerken aan het gefaseerd afbouwen van de hub-functie van Schiphol. Dat kan door een geringer aantal korte vliegreizen aan te bieden. Reizen die ook per trein goed te maken zijn. Het vliegaanbod dient volgens deze leden meer te worden afgestemd op de behoefte van reizigers uit Nederland. De internationale netwerkfunctie van Schiphol, waarvan KLM hoofdgebruiker is en waarover het kabinet graag hoog opgeeft, dient te worden aangepast op actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de capaciteit op Schiphol. Deelt de Minister deze mening, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Het kabinet onderschrijft de inzet op stimulering van het gebruik van de trein op de korte afstanden en heeft hiervoor de Actieagenda Trein en Luchtvaart vastgesteld. Ook KLM ziet dit belang in en zet stappen voor vervanging van korte vluchten met de trein, daar waar dit nu mogelijk is met behoud van de dienstverlening aan passagiers. Luchtvaartmaatschappijen passen hun netwerk van bestemmingen aan op basis van trends in de markt en behoeften van reizigers. Deze trends worden onder andere gedreven door actuele maatschappelijke ontwikkelingen.

De focus op de zakelijke reiziger en de transitreiziger passen volgens de leden van de SP-fractie niet binnen het belang van de omgeving en de milieu en klimaatopgaves waarmee we als land worden geconfronteerd. Bovendien zijn veel zakelijke vluchten eenvoudig te vervangen door digitale conferenties of klimaatvriendelijke alternatieven als de trein. De leden van de SP-fractie vragen dan ook of de Minister een overzicht kan verstrekken van alle bestemmingen die KLM bedient en daarbij per bestemming aan te geven wat het recentste gemiddelde percentage transferpassagiers op die vluchten is. Zij vragen de Minister of zij bereid is zich in te zetten voor bindende afspraken op de genoemde terreinen. Is de Minister bijvoorbeeld bereid om zich in te zetten om vluchten waarbij het percentage transferpassagiers structureel boven de tachtig procent ligt te schrappen?

Het netwerk op Schiphol met directe verbindingen naar bestemmingen in Europa en de rest van de wereld biedt Nederlandse reizigers de mogelijkheid om snel, soepel en eenvoudig zaken te doen in het buitenland, familie en vrienden te bezoeken en te genieten van een vakantie. Overstappende passagiers helpen om het intercontinentale deel van dit netwerk in stand te kunnen houden. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat noch het Ministerie van Financiën houden de transferpercentages per route bij; dit betreft bedrijfsvertrouwelijke

informatie. Wij verwijzen u naar een studie⁵ uit 2015 voor een overzicht van het aandeel transferpassagiers per intercontinentale bestemming van KLM. De overheid heeft vanwege vigerende EU-regelgeving geen instrumenten om direct op het netwerk te kunnen sturen. Luchtvaartmaatschappijen bepalen naar welke bestemmingen en met welke frequentie ze hun capaciteit inzetten om te kunnen inspelen op marktontwikkelingen. Nederland zal bij herziening van relevante EU-regelgeving inzetten op meer nationale beleidsruimte voor sturing hierop.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat KLM met behulp van de eerdere garanties van de Nederlandse overheid een forse vlootvernieuwing wil doorzetten, en dat deze vliegtuigen vooral groter zijn en fors meer NO_x uitstoten? Ondermijnt KLM zo met behulp van subsidies en overheidsgarantie niet de oplossing van een van de meest verlamende problemen van dit moment?

De voorgenomen vlootvernieuwing van KLM levert naar verwachting een bijdrage aan het terugdringen van geluidsoverlast en de reductie van de uitstoot van schadelijke emissies voor mens, milieu en klimaat. Daarmee draagt deze vlootvernieuwing bij aan de verbetering van leefbaarheid en duurzaamheid.

De leden van de fractie van de PvdD vragen of de regering op de hoogte is dat het CO₂-budget waarmee de luchtvaartnota rekt niet in lijn is met de verplichtingen die Nederland heeft als partij in het Verdrag van Parijs. Zij vragen te onderbouwen hoe de CO₂ uitstoot drastisch kan worden verminderd bij de luchtvaart in zijn huidige omvang.

Nederland heeft zich gecommitteerd aan de internationale CO₂-doelen voor de luchtvaart en maakt zich ervoor sterk dat deze worden aangevuld en aangescherpt. Additioneel hanteert het kabinet nationale doelen. De internationale klimaataanpak biedt ruimte om te differentiëren tussen landen en sectoren in de mate van reductie. Dit doet het kabinet met het nationale klimaatakkoord ook voor andere sectoren.

In de Luchtvaartnota kiest het kabinet ervoor zich ervan te verzekeren dat de nationale klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart uit Nederland daadwerkelijk worden gerealiseerd. De doelen zullen daarom worden geborgd. Hiertoe wordt momenteel een CO₂-plafond uitgewerkt.

De leden van de fractie van de PvdD vragen hoe deze investering te rijmen met de eigen klimaatdoelstellingen en de uitspraken van de Minister van Financiën in haar H.J. Schoo-lezing. Zij vragen of de Minister voor Klimaat en Energie is geconsulteerd en wat zijn reactie was.

Dit kabinet maakt zich sterk voor het behoud van een sterke hub functie vanwege de publieke belangen die hiermee gemoeid zijn. Tegelijkertijd erkent het kabinet de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur en maakt zich sterk om deze negatieve effecten te verminderen. De enige toekomst voor luchtvaart is een duurzame toekomst.

De investering die nodig is om het aandelenbelang van de Nederlandse staat in Air France-KLM op peil te houden, draagt bij aan het borgen van deze publieke belangen. Als één van de grootste aandeelhouders kan de Nederlandse staat beter zicht houden op de koers van Air France-KLM ten

⁵ «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol», SEO Economische Onderzoek, september 2015. Via: Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol – SEO Economisch Onderzoek

aanzien van de voor de Nederlandse staat belangrijke publieke belangen als duurzaamheid en een goede verbondenheid.

Het op peil houden van het aandelenbelang in Air France-KLM is besproken en goedgekeurd in de ministerraad.

Dan vragen de leden van de fractie van de PvdD de regering om breder in te gaan op de effecten voor de leefomgeving, omwonenden en het milieu. Kan de regering duiden wat haar doel (een hub-ontwikkeling) zou betekenen voor omwonenden? Kan de regering ingaan op het risico dat deze aandelenaankoop met zich meebrengt aangezien Schiphol (de thuishaven voor KLM) geen geldige natuurvergunning heeft? Wat zou het effect zijn, bijvoorbeeld op de beurswaarde, wanneer zo'n vergunning niet wordt afgegeven?

Zoals in het coalitieakkoord genoemd, is Nederland door Schiphol via de lucht uitstekend verbonden met de rest van de wereld, wat direct en indirect veel werkgelegenheid met zich meebrengt en waardoor Nederland een interessante vestigingsplaats is voor internationaal opererende bedrijven. Het kabinet wil deze sterke hub functie behouden en tegelijkertijd aandacht geven aan het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw. Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven. Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten. Aan de voorbereiding hiervan wordt gewerkt. Het kabinet kan niet ingaan op mogelijke effecten op de beurswaarde van Air France-KLM in het geval er geen natuurvergunning aan Schiphol wordt afgegeven.

G. Budgettaire gevolgen en doelmatigheid

Tot slot, in eerdere berichten werd gerept van budgettaire dekking? Was dit een omissie aangezien tegenover deze participatie een even grote bezitting staat die weliswaar schuld maar niet saldo relevant is? Hoe kon dit gebeuren?

Uit de voorjaarsnota blijkt dat het kabinet de staatsschuld laat oplopen. Aangezien de rente aan het stijgen is, is dit risicovol. Is de Minister het ermee eens dat kosten die vermeden kunnen worden, vermeden moeten worden, zeker in deze context? Kan de Minister aangeven wat de dekking is voor deze 220 miljoen? Aangezien in de brief van 24 mei staat dat hierdoor de overheidsschuld toeneemt en in de brief van 17 mei staat dat »om de staatsschuld niet te verzwaren zal het kabinet een eventuele beslissing tot deelname voorzien van (een voorstel tot) budgettaire dekking«. De leden moet concluderen dat het het kabinet niet gelukt is om daaraan te voldoen. Hoe kan dit? In de invulling van artikel 3.1 CW staat dat, omdat de uitgave wordt gezien als »financiële transactie« het EMU-saldo niet belast wordt, maar de overheidsschuld wel toeneemt. De leden maken uit dit alles op dat er geen specifiek dekkingsvoorstel is, en dat dit, net als andere voorstellen die worden gedaan in het kader van de voorjaarsnota, de staatsschuld inloopt. Hoe is dat nu in het publiek belang? Is de Minister het ermee eens dat ze hier eigenlijk een voorstel doet om kosten te maken die zij kan vermijden?

De leden van de SGP-fractie constateren dat er in het wetsvoorstel geen dekking voor de uitgaven wordt genoemd. Klopt het dat de kosten geheel ten laste komen van de staatsschuld, waarmee de kosten feitelijk door worden geschoven naar de toekomst? Deze leden begrijpen dat deze

financiële transactie niet relevant is voor het EMU-saldo, en dat er daarom strikt genomen geen dekking hoeft gevonden te worden voor deze uitgave. Toch zijn de leden van de SGP-fractie van mening dat deze uitgave wel gedekt moet worden, en dat het verder ophogen van de staatsschuld onwenselijk is, mede in het licht van de grote uitdagingen die er liggen bijvoorbeeld op het gebied van de koopkracht, de al oplopende staatsschuld, en andere tegenvallers zoals de stijgende rente. Waarom is niet gekozen voor een dekking van de uitgaven? Is de regering bereid om alsnog een deugdelijke dekking in het wetsvoorstel te voegen? Daarbij wijzen de leden van de SGP-fractie op de volgende passage uit de Kamerbrief van 17 mei: «Om de staatsschuld niet te verzwaren zal het kabinet een eventuele beslissing tot deelname voorzien van (een voorstel tot) budgettaire dekking.» Waarom is niet vervolg gegeven aan dit voornemen?

De emissie waartoe het bestuur van Air France-KLM op 24 mei heeft besloten, is een financiële transactie. Een financiële transactie leidt niet tot een belasting van het EMU-saldo. Bij de afbakening van de uitgavenkaders wordt uitgegaan van de definitie van het EMU-saldo: alle uitgaven die relevant zijn voor het EMU-saldo zijn ook relevant voor het uitgavenkader. Het uitgavenkader is een instrument om de overheidsuitgaven te beheersen. Vanuit deze benadering is er geen voorstel tot budgettaire dekking nodig. Daarnaast staan tegenover deze nieuwe uitgaven bezit: namelijk nieuwe aandelen. De (bruto) overheidsschuld neemt toe, maar de financiële positie van de staat verslechtert echter niet door deelname aan de emissie. Ten tijde van het schrijven van de Kamerbrief van 17 mei j.l. was nog onhelder hoe precies de aandelenemissie voorgegeven zou worden. Nu zijn alle voorwaarden bekend en kan beter worden ingeschat of deze emissie kwalificeert als een financiële transactie. Het uiteindelijke oordeel daarover is aan Eurostat voor wat betreft de verwerking in het EMU-saldo. Overigens is de verwachting dat op korte termijn de directe staatslening aan KLM afgelost zal worden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen, in het licht van de toelichting van de regering langs de lijnen van CW3.1, of het ook een doelstelling van deze participatie is dat Air France-KLM het beschikbaar gestelde kapitaal doeltreffend en doelmatig besteed en haar duurzame verdienvermogen verbetert, of dat het doel, zoals nu gesuggereerd wordt, enkel is het belang van de Nederlandse staat op peil te houden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of en zo ja/nee, waarom, de regering van mening is dat het feit dat 75% van het Nederlandse belastinggeld dat met de emissie opgehaald zal worden, aangewend zal worden om een lening aan de Franse staat terug te betalen, invloed heeft op de doelmatigheid van dit te besteden belastinggeld.

Kan de Minister beter onderbouwen waarom dit middel (van aandelen kopen) een doelmatig en doeltreffend instrument zou zijn om het publiek belang te dienen?

Indien hier een logische onderbouwing uitkomt houdt deze onderbouwing dan ook stand in de context van het voornemen om 880 miljoen uit het Klimaatfonds te bezuinigen, en 660 miljoen op het stikstofonds? En in de context van de rechtszaak die nu dreigt tegen KLM wegens misleidende reclames over duurzaam vliegen? De leden zijn er allang van overtuigd dat dit een stranded asset is. Welke redenen ziet de Minister te denken dat dit niet zo is?

Zoals aangegeven in de brief van 24 mei jl. heeft Air France-KLM is het primaire doel van de deelname aan de aandelenemissie om de huidige positie van de staat in de holding Air France-KLM te behouden en daarmee de Nederlandse publieke belangen te borgen. Het kabinet is van mening dat de onderneming een belangrijke rol speelt in de borging van het publieke belang en daarmee geen *stranded asset* is. Door deelname kan de Nederlandse staat verwatering van het aandeel voorkomen en het aandeel op 9,3% houden. Met een belang van 9,3% blijft de Nederlandse staat één van de grootste aandeelhouders van de onderneming. Door deze positie kan de Nederlandse staat beter zicht houden op de koers van Air France-KLM ten aanzien van de voor de Nederlandse staat belangrijke onderwerpen als duurzaamheid en een gelijkwaardige hub-ontwikkeling.

Omdat de Nederlandse staat meedoet als «normale» investeerder kunnen er geen voorwaarden aan de deelname gesteld worden. Het is dus aan Air France-KLM om het aan hen beschikbaar gestelde kapitaal doeltreffend en doelmatig te besteden. De Nederlandse staat heeft daar geen invloed op.

Het doel van de Nederlandse deelname is niet om de holding geld te verschaffen. Dat laat onverlet dat de schulden van Air France-KLM te hoog zijn wanneer deze worden afgezet tegen de verdien capaciteit van de onderneming. Het inzetten van de opbrengsten van de aandelenemissie voor het reduceren van de te hoge schuld ratio en het verminderen van de hoge rentebetalingen op deze schuld zorgt ervoor dat het aan Air France-KLM beschikbaar gestelde kapitaal ten gunste komt aan het duurzaam verdienvermogen van de onderneming.

De besparingen op Klimaatfonds en op het stikstofonds staan overigens los van deelname aan de emissie van Air France-KLM.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de stukken van afgelopen week dat de regering voornemens is om niet alleen 220 miljoen euro uit te trekken voor deze aandelenemissie, maar tevens 315 miljoen euro voor de stikstofproblemen van Schiphol en een half miljard uit het groeifonds. Klopt het dat hiermee ruim een miljard euro aan extra geld naar de luchtvaartsector gaat?

Zoals reeds aangekondigd in het coalitieakkoord maakt het kabinet extra budget vrij voor de verduurzaming van de luchtvaart en verbetering van de leefomgeving. De bedragen zijn lager dan de bedragen die de GroenLinks-fractie noemt. De EUR 315 miljoen kent namelijk een bredere bestemming dan de luchtvaartsector. Een groot deel is bestemd voor Walstroom en Retrofit. Ook uit het Nationaal Groeifonds wordt een lager bedrag beschikbaar gesteld dan genoemd.

Het kabinet stelt EUR 383 miljoen beschikbaar vanuit het Nationaal Groeifonds voor innovatieve technologie voor duurzame ultra-efficiënte vliegtuigen. Ook heeft het kabinet reeds bij de Startnota EUR 60 miljoen beschikbaar gesteld voor de programma-organisatie voor de aanpak voor stikstof en geluidhinder rond Schiphol. Daarnaast wordt er ruim EUR 60 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de luchtvaartveiligheid. Dit pakket van maatregelen zal op termijn leiden tot een afname van de CO₂ uitstoot en bijdragen aan een betere leefomgeving rond de luchthavens.

Tegenover deze extra uitgaven ten behoeve van de luchtvaartsector staat dat het kabinet de vliegbelasting per 2023 verhoogt, met een budgettaire opbrengst van EUR 400 miljoen per jaar.

Is de Minister bereid te reflecteren op haar invulling van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet? En is zij bereid om hierin de lessen mee te nemen die getrokken kunnen worden uit de externe wetenschappelijke invulling van artikel 3.1. door prof. dr. De Coninck en prof. dr. Kramer (de «wetenschapstoets klimaatverantwoording», Kamerstuk 2021D19280)? Welke lessen trekt de Minister hieruit? Hoe kan de Minister haar eigen onderbouwing conform artikel 3.1 CW aanpassen naar aanleiding van deze lessen? De leden lezen dat in de wetenschapstoets klimaatverantwoording: «Een overkoepelende theory of change voor de transitie als geheel (ook wel: beleidstheorie) ontbreekt. Daardoor is de verantwoording niet meer dan de optelsom der delen zonder verdere synergie of samenhang.» Dat er zelfs helemaal niet wordt gesproken over de luchtvaart en het klimaat in de invulling van artikel 3.1 CW van de Minister voor de keuze om voor 220 miljoen extra aandelen in te kopen, bevordert de samenhang helemaal niet. Juist de Minister van Financiën zou een sleutelrol kunnen spelen in de samenhang van het klimaatbeleid. Waarom kiest de Minister er dan juist voor om het klimaat weg te laten in een dossier waar dat zo belangrijk is? De leden vinden dit erg kwalijk.

Op 1 november 2021 is een nieuwe Rijksbrede werkwijze ingegaan over de toepassing van artikel 3.1.CW. Een jaar na invoering van deze nieuwe werkwijze zal begonnen worden met een evaluatie, waarover de Kamer zal worden geïnformeerd.

Aan het steunpakket dat in de zomer van 2020 aan KLM verleend is, zijn heldere duurzaamheidseisen verbonden. Deze voorwaarden passen binnen – en sluiten aan bij – het bredere klimaatbeleid voor de luchtvaart. Hierbij kunt u concreet denken aan de Luchtvaartnota en het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Via de voorwaarden wordt juist expliciet de verbinding gelegd tussen de steun aan KLM en het behalen van belangrijke duurzaamheidsambities conform de bredere beleidsaanpak.

H. Overig

Inmiddels is duidelijk dat het Tijdelijk Steunkader in zijn huidige vorm op 30 juni 2022 afloopt en niet verlengd wordt. Daarmee is er straks niet mogelijk om kapitaalsteun op grond van het Tijdelijk Steunkader te verstrekken en is het op dit moment daarmee ook niet meer relevant om ervoor te pleiten de bonusregels voor dit steunkader aan te passen.

Los van het feit dat het Tijdelijk Steunkader niet wordt verlengd, heeft de Minister van Financiën wel geprobeerd om samen met haar Franse collega op te trekken. Hoe tegen een bonus wordt aangekeken in Frankrijk verschilt van hoe tegen een bonus wordt aangekeken in Nederland. Het is daarom moeilijk om samen met de Franse staat met een eenduidige lijn richting de onderneming op te trekken. De Franse staat, als grootste aandeelhouder van Air France-KLM, heeft in 2021 en ook dit jaar voor de toekenning van de bonus voor Ben Smith gestemd.

Daarbij is het nog goed om te vermelden dat de huidige deelname aan de aandelenemissie niet op grond van Tijdelijk Steunkader wordt gedaan maar als normale marktinvesteerder. Daarom kunnen er dus geen extra voorwaarden worden opgenomen en zijn er ook geen voorwaarden van de Europese Commissie van toepassing op deze deelname. Dat neemt niet weg dat de Minister van Financiën met uw Kamer deelt dat er in een crisis geen plaats is voor het toekennen en uitbetalen van bonussen voor bestuurders bij bedrijven die ook staatssteun hebben ontvangen. Daar zal de Minister zich tegen blijven verzetten. Maar we moeten in het geval van Air France-KLM ook realistisch zijn: de Nederlandse staat heeft met 9,3% van de aandelen geen doorslaggevende stem.

De leden van de D66-fractie vragen of de voorliggende transactie bekeken is met de criteria uit toekomstige afwegingskader dat in de nieuwe nota deelnemingen wordt opgenomen. Indien dat niet het geval is, verzoeken de leden van de D66-fractie de regering het afwegingskader na publicatie met prioriteit toe te passen op het belang van de Staat in Air France-KLM.

De voorliggende transactie is niet beoordeeld aan de hand van de criteria van het toekomstige afwegingskader. Er wordt op dit moment nog gewerkt aan de nieuwe nota deelnemingen, waar het afwegingskader onderdeel van is. Zoals bij alle staatsdeelnemingen gebeurt, wordt het aandeelhouderschap periodiek (in beginsel eenmaal in de 7 jaar) geëvalueerd. Dat zal ook het geval zijn voor het belang van de Nederlandse staat in Air France-KLM.

De leden van de PVV-fractie vragen wat er kan worden verwacht van de opvolger van Pieter Elbers, namelijk Marjan Rintel. Op welke wijze zal zij zich inzetten om zo veel mogelijk de Nederlandse belangen in Air France-KLM te behartigen? Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie welke beloning Marjan Rintel zal ontvangen.

Marjan Rintel zal 1 juli a.s. starten als CEO van KLM en volgt per die datum Pieter Elbers op. De Minister van Financiën heeft haar nog niet gesproken over hoe zij haar positie binnen KLM en de Air France-KLM-groep als geheel wenst in te vullen. Na haar aantreden zal de Minister met haar hierover in gesprek gaan.

De Minister van Financiën is niet bekend met de exacte beloning die zij zal ontvangen bij KLM. Op grond van het huidige beloningsbeleid van KLM zal de totale beloning bestaan uit een basissalaris⁶ (dat is gebaseerd op de mediaan van de markt), een korte termijn bonus gebaseerd op de prestaties van het voorafgaande financiële jaar en een lange termijn bonus in de vorm van aandelen in KLM en Air France-KLM, bij het behalen van bepaalde voorafgaande vastgestelde financiële en niet-financiële doelen.

De leden van de PVV-fractie willen weten of het vertrek van Pieter Elbers vrijwillig of gedwongen was en of de heer Elbers een vertrekbonus heeft ontvangen?

De raad van commissarissen (RvC) van KLM heeft op 13 januari 2023 bekend gemaakt dat na goed overleg met CEO Pieter Elbers is vastgesteld dat de heer Elbers geen derde termijn zal aangaan. Het is de bevoegdheid van de RvC om eventuele afspraken te maken over een vertrekvergoeding. De Minister van Financiën heeft aan de RvC laten weten dat van een vertrekvergoeding in welke vorm dan ook geen sprake kan zijn, tenzij dit past binnen de kaders van wet- en regelgeving, het tijdelijk steunkader COVID-19 van de Europese Commissie en pas nadat de staatssteun volledig is terugbetaald. De Minister gaat er dan ook vanuit dat de RvC, mochten er afspraken worden gemaakt, rekening houdt met bovenstaande uitgangspunten.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer er een einde komt aan de voortdurende ruzies over de governance en wat de Minister heeft ondernomen om de Frans Nederlandse betrekkingen te verbeteren?

⁶ Ter indicatie: het basis salaris van de huidige CEO van KLM, dhr. Elbers, was in 2.021 EUR 600.000.

De Minister van Financiën herkent het beeld dat u schetst over voortdurende ruzies over de *governance* verhoudingen niet. Verschillen van inzicht over de *governance* kunnen ontstaan en discussies hierover worden met wederzijds respect gevoerd. Na het aantreden van het kabinet aantreden heeft de Minister kennis gemaakt met haar Franse ambtsgeenoot en hem onlangs nog gesproken over Air France-KLM. Bij beide lidstaten staat het belang van de onderneming voorop, waarbij eenieder vanuit zijn publieke belang inkleuring geeft aan de positie.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of en zo ja/nee waarom, de regering deze transactie zou classificeren als een fossiele subsidie of investering.

Het kabinet classificeert deze transactie als investering om te voorkomen dat het huidige aandelenbelang in Air France-KLM verwatert. Het doel van het op peil houden van het Nederlandse belang is onderdeel van het beleid van de Nederlandse staat om het Nederlandse publieke belang te borgen binnen Air France-KLM.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering om een reactie op het onderzoek waaruit blijkt dat staatssteunoperaties voor luchtvaartmaatschappijen bij vraagschokken in het verleden op korte termijn wellicht gezorgd hebben voor meer concurrerende luchtvaartmaatschappijen, maar dat de rentabiliteit van deze bedrijven enkel verhoogd werd na fusies en een verandering van het luchtvaartnetwerk.

Bij het verlenen van het steunpakket in 2020 aan KLM is vanzelfsprekend allereerst gekeken naar de mogelijkheden om zonder steun van de overheid door de COVID-19 crisis heen te komen. Overheidsinterventie is een ultimatum remedium. Het niet verstrekken van liquiditeitssteun aan KLM had mogelijk niet alleen voor de onderneming vergaande gevolgen, maar ook voor de werkgelegenheid en de bijdrage die KLM levert aan de hub-functie van en het netwerk op Schiphol. Vele Europese lidstaten hebben, vanwege het publieke belang die de nationale carrier vervult in die lidstaten, steun verleend.

Het doel van de steunoperatie is geweest om de onderneming door de crisis te helpen en daarna weer financieel gezond te blijven. Hoe de situatie bij de luchtvaartmaatschappijen er de komende jaren uit gaat zien is niet te voorspellen, maar gegeven de duurzaamheidsopgaven en verwachte consolidatie in de markt, is het de verwachting dat er ook veranderingen zullen optreden in de luchtvaartsector als geheel.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de overeenkomsten en verschillen tussen het RSV-dossier uit de jaren »70 en de huidige continuatie van steun t.a.v. Air France-KLM.

Enige vergelijking tussen het RSV-dossier, het scheepsbouwconcern Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV (RSV), en Air France-KLM is niet te maken. Wij willen nogmaals benoemen dat deelname aan de aandelenemissie, waarvoor wij uw Kamer om instemming vragen, geen steunverlening is van de Nederlandse staat aan Air France-KLM. Het heeft als doel om het huidige Nederlandse aandelenbelang niet te laten verwateren.

De leden van de PvdD-fractie vragen wat het uitkeren van bonussen door Air France-KLM ten tijde van miljardenverliezen, met het vertrouwen van de Minister in de leiding Air France-KLM heeft gedaan?

Zoals u bekend, hebben de Minister van Financiën en haar voorganger meermaals bij Air France-KLM aangegeven dat er ten tijde van een crisis geen plaats is om bonussen toe te kennen en uit te keren. De afgelopen jaren heeft de Nederlandse staat op de algemene vergadering van aandeelhouders tegen het besluit gestemd voor het toekennen van een bonus aan de topman van Air France-KLM. Vanzelfsprekend is de Minister teleurgesteld dat de onderneming en een ruime meerderheid van de aandeelhouders, ondanks de Nederlandse bezwaren, de bonus hebben toegekend.

De leden van de fractie van de PvdD stellen vragen over de positie van de Kamer; in de brief valt te lezen dat «op zeer korte termijn een besluit van beide Kamers nodig» is en «indien het parlement een dergelijk besluit op korte termijn niet kan nemen dan zal het kabinet bij Air France-KLM aangeven niet deel te nemen aan de aandelenemissie». Maar in het wetsvoorstel staat geen tijdsbeperking voor de inwerkingtreding van de wet. Voor welke datum moet er een besluit zijn genomen en waarom? Het kabinet schrijft dat vanaf 29 juni Air France-KLM geen nieuwe aandelenuitgifte meer kan aankondigen. Klopt het dat de wet dus nooit in werking kan treden ná 29 juni? Waarom is dat dan niet opgenomen in de wetstekst? Waarom is daar de datum van 16 juni als datum voor inwerkingtreding genoemd?

Het besluit op korte termijn is nodig in verband met de procedure van de aandelenemissie. De afwikkeling en levering van de nieuwe aandelen en de aanvang van de handel op Euronext Parijs en Euronext Amsterdam zal, zoals door Air France-KLM gecommuniceerd, plaatsvinden op 16 juni 2022. Daarom is het van belang om voor dat moment duidelijkheid te hebben of het parlement akkoord gaat met de Nederlandse deelname en in dat geval dient de Incidentele Suppletoire begroting te zijn goedgekeurd om het kabinet te autoriseren geld uit te geven voor de aankoop van aandelen. De Nederlandse staat heeft daarom een tijdsbeperking om mee te doen met de voorgestelde aandelenemissie. Bij positieve besluitvorming zal de wet op 16 juni in werking treden om vervolgens de Nederlandse deelname te bevestigen.

De Minister van Financiën,
S.A.M. Kaag

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers