

President-directeur

Eerste Kamer der Staten-Generaal
Commissie Financiën
Postbus 20017
2500 EA Den Haag

Amstelveen, 9 januari 2024
AMS/DL.372

Geachte leden van de vaste Kamercommissie Financiën,

Dank voor de gelegenheid om een nadere toelichting te geven op het steunpakket dat door de Nederlandse Staat aan KLM is verleend tijdens de coronacrisis.

Als we terugkijken op deze steun van de Nederlandse Staat zijn we bovenal zeer dankbaar. In 2020 werd KLM geconfronteerd met de coronacrisis. De Nederlandse overheid is ons te hulp geschoten met een steunpakket dat bestond uit een directe lening van €1 miljard en een garantstelling op een kredietfaciliteit van €2,4 miljard.

We kunnen spreken van een geslaagde reddingsoperatie door de Nederlandse Staat. KLM is in staat geweest om na de coronapandemie het vluchtschema weer te gaan uitvoeren, zodat Nederland weer kan vliegen. KLM'ers zetten zich dagelijks in om reizigers veilig te vervoeren naar zo'n 160 bestemmingen en dankzij onze hub op Schiphol kunnen we al deze bestemmingen met elkaar verbinden. Naast mensen vervoeren we, elke dag weer, essentiële goederen over de hele wereld. Medicijnen, voedsel en tal van cruciale onderdelen die onze samenleving draaiende houden.

Ook de lening van de Nederlandse Staat is in juni 2022 door KLM volledig, zelfs met €80 miljoen rente, terugbetaald. De garantstelling is in april 2023, en twee jaar eerder dan verwacht, komen te vervallen.

Het is goed dat de overheid een zorgvuldige evaluatie doet om samen lessen te trekken uit het traject rondom het steunpakket. KLM betreurt het zeer dat er na de geslaagde reddingsactie van de Nederlandse Staat discussie is ontstaan over het naleven van de voorwaarden van het steunpakket door KLM. Daarom maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze visie hierop toe te lichten.

Allereerst willen we graag verduidelijken dat alle voorwaarden voor het toekennen van de NOW en het uitstel van loonbelasting, zoals die gelden voor alle bedrijven, door KLM 100% zijn gerespecteerd en nageleefd.

Daarnaast heeft KLM er alles aan gedaan om te voldoen aan de door de Staat gestelde voorwaarden die zijn vastgelegd in het zogenaamde "Framework Agreement". De voorwaarden zoals die waren opgelegd aan KLM in het 'Framework Agreement' waren verbonden aan de staatslening en de garantstelling en golden specifiek voor KLM.

Deze voorwaarden zagen toe op (i) reductie van de beïnvloedbare kosten, (ii) bijdrage van het personeel door reductie arbeidsvoorwaarden, (iii) specifieke voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid, (iv) overige voorwaarden zoals een verbod dividend uit te keren.

Gedurende de periode dat KLM geld heeft geleend van de Nederlandse Staat tot juni 2022 zijn de bovengenoemde voorwaarden uit het steunpakket nageleefd.

De kritiek van de staatsagent in zijn rapportage aan de Kamer op het niet naleven van de voorwaarden door KLM ziet met name op de periode nadat KLM de lening aan de Nederlandse Staat in juni 2022 heeft terugbetaald. Het afsluiten van nieuwe CAO's door KLM past volgens de staatsagent niet binnen de gestelde voorwaarden.

De veranderende economische omstandigheden met de oplopende inflatie en de krapte op de arbeidsmarkt door personeelstekorten met daarbovenop de zeer moeizaam verlopen meivakantie van 2022 op Schiphol leidden tot nieuwe dilemma's. Deze dwongen KLM tot het maken van lastige keuzes in de CAO-onderhandelingen. Dit werd versterkt door de uitspraak van de International Labour Organisation (ILO), van de Verenigde Naties, die met een uitspraak kwam waarin de Nederlandse Staat werd aangesproken op het "opleggen" van arbeidsvoorwaarden aan een onderneming zonder de bonden op een juiste manier te hebben betrokken. Ook stelde de ILO in zijn uitspraak dat de termijn nooit langer mocht zijn dan strikt noodzakelijk.

Om een concurrerende luchtvaartmaatschappij te kunnen blijven, zullen arbeidsvoorwaarden aantrekkelijk moeten zijn in een krappe arbeidsmarkt waar een groot deel van het personeel kan kiezen voor andere werkgevers. Daarover hebben wij de betrokken ministeries veelvuldig, proactief en transparant geïnformeerd. Door het afsluiten van de nieuwe CAO's in de zomer van 2022, na het aflossen van de lening, werd verdere onrust op Schiphol voorkomen. Met het snelle herstel van de luchtvaart was de operationele kasstroom van KLM weer positief en zijn de in de CAO's overeengekomen salarisverhogingen volledig gefinancierd uit het verdienvermogen van KLM.

Samenvattend kunnen we aangeven als het gaat om de voorwaarden uit het steunpakket:

- Dat KLM de besparing van -15% beïnvloedbare kosten ruimschoots heeft gehaald: in 2020 (-16%), 2021(-36%) en 2022 (-27%), zoals ook de staatsagent aangeeft in zijn rapportages.
- Uiteraard heeft de staatsagent gelijk dat structurele kostenreductie ook naar de toekomst toe een uitdaging blijft. Daarom hebben wij een ambitieus meerjarig kostenbesparingsprogramma opgesteld. Kostenreducties zijn echter niet afdwingbaar bij leveranciers. Een groot deel van onze leveranciers werd ook zwaar getroffen door de COVID-pandemie en de latere stijgingen in energieprijzen en verhoogden daarop hun prijzen (bijvoorbeeld luchthaven Schiphol met 40% in 3 jaar). Ook hebben we te maken met geopolitieke veranderingen zoals het niet langer over Rusland mogen vliegen, waardoor vluchtafstanden worden verlengd en meer personeel ingezet moet worden.

- KLM-medewerkers hebben in de eerste zeventien maanden van de coronacrisis een arbeidsvoorwaardelijke bijdrage geleverd van – naar draagkracht - tussen de 0 en 20%. Het hoger management leverde gedurende de periode van het steunpakket zelfs meer dan 20% in, oplopend tot 35-45% voor de directie. Een enorm impactvolle voorwaarde en zwaarwegend voor alle KLM'ers. Deze ongeken­de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage (deze gold niet bij de banken in de bankencrisis) werd door het voltallige KLM-personeel geleverd.
- Door de snel terugkerende behoefte van passagiers om te vliegen zijn er 550 nieuwe medewerkers aangenomen in de KLM-operatie op Schiphol. Daardoor zijn de operationele problemen die vanaf de meivakantie van 2022 ontstonden opgelost.
- De lening van de Nederlandse Staat is in juni 2022 door KLM volledig terugbetaald met €80 miljoen rente. De garantiestelling is in april 2023, twee jaar eerder dan verwacht komen te vervallen.
- KLM is in oktober 2022 gestart met het terugbetalen van de uitgestelde loonbelasting conform de regels die voor elke vennootschap gelden.
- Dat KLM het faciliteren van mogelijke belastingontwijking door piloten en cabinemedewerkers tot op heden niet heeft kunnen oplossen is voor onszelf ook een doorn in het oog. Het bereikte onderhandelingsresultaat tussen KLM en het bestuur van de vakbonden is afgewezen tijdens de ledenraadpleging en daarmee is er tot nog toe geen overeenkomst tot stand gekomen.
- KLM behaalt sinds 2022 weer positieve financiële resultaten.

KLM zet zich voortdurend in om tot de koplopers te behoren als het gaat om verduurzaming van de luchtvaart. Daarom streven we ernaar om steeds meer duurzame brandstof te gebruiken. Samen met onze moedermaatschappij de Air France KLM Group en met Air France zijn wij wereldwijd de grootste afnemer van duurzame brandstof (SAF). SAF brengt tot 85% minder CO₂ met zich mee vergeleken met reguliere kerosine, maar is nog erg schaars en duur. Ook een nieuwe vloot, minder gewicht aan boord en het elektrificeren van grondmaterieel dragen bij aan verdere verduurzaming.

Ook wil KLM stiller in de nacht vliegen. KLM zal zoveel mogelijk de stilste toestellen in de nacht inzetten en de vliegtuigen die meer lawaai maken uit de nacht halen.

Wij committeren ons aan minder geluid voor de omwonenden van Schiphol en andere luchthavens. Met het sectorplan "Schoner, stiller, zuiniger" van juni 2023 dat door onafhankelijk kennisinstituut koninklijke NLR is doorgerekend en gevalideerd behalen we een daling rondom Schiphol van het aantal ernstig gehinderden van 20% gedurende de hele dag in 2026 en 15% in de nacht reeds in 2024. En behalen we een geluidsreductie van minimaal 48% gedurende de hele dag en 43% in de nacht in 2030 t.o.v. 2023.

Dit doen we door:

- Miljarden te investeren in snellere vlootvernieuwing, waarbij nieuwe generatie toestellen tot 25% minder brandstof verbruiken en tot 40% stiller zijn.
- De stilste toestellen in de nacht in te zetten.
- Lawaaiige vliegtuigen hogere havengelden te laten betalen.
- Slimmere en stillere operationele maatregelen, waardoor we korter laag hoeven te vliegen.

KLM is positief over de toekomst. 33.000 KLM'ers zijn dankbaar voor de steun van de overheid en trots dat KLM deze moeilijke periode is doorgekomen. Het is tijd om samen vooruit te kijken met oog voor onze omgeving en met alle luchtvaartpartijen, overheid en kennisinstellingen samen te werken aan een sterke en duurzamere luchtvaart. Mensen blijven verbinden, essentiële goederen vervoeren en mooie bestemmingen blijven ontdekken. Wij zetten ons hier graag voor in.

Hoogachtend,

Marjan E.F. Rintel
President & CEO


Erik R. Swelheim
Managing Director & CFO