

Vergaderjaar 2019–2020

35 505

Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM)

Nr. 21

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 oktober 2020

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

De vragen zijn op 29 juni 2020 voorgelegd aan de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 30 juni 2020 zijn ze door de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Tevens heeft de vaste commissie voor Financiën een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 26 juni 2020 inzake steunmaatregelen KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 41).

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukkink

Inleiding

Hierbij sturen wij u onze reactie op de inbreng van uw Kamer in het kader van een schriftelijk overleg over de Kamerbrief van 26 juni 2020 inzake «Steunmaatregelen KLM» (Kamerstuk 29 232, nr. 41) en op de lijst van vragen inzake het voorstel van wet inzake wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM, Kamerstuk 33 505, nr. 1 en Kamerstuk 35 505, nr. 2).

Omwille van de tijd en ten behoeve van de leesbaarheid en overzichtelijkheid hebben wij gekozen voor één antwoordbrief voor beide overleggen waarin vragen en antwoorden zijn geclusterd naar onderwerp. Tussen de haakjes is de nummering opgenomen van de lijst van vragen inzake het voorstel van wet inzake wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020.

REACTIE VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Allereerst willen wij de leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, D66, GroenLinks, SP, PvdA, ChristenUnie, PvdD en SGP danken voor hun belangstelling voor de steunmaatregelen KLM, hun reactie hierop en de gestelde vragen. Wij hebben onze reactie ingedeeld in een aantal onderwerpen en zullen deze in onderstaande volgorde behandelen.

- I. Publiek belang en staatsgaranties
- II. Vormgeving steun
 - a. Directe lening
 - b. Garantie en Revolving Credit Facility
 - c. Kapitaalinjectie
 - d. Bijdrage stakeholders
- III. Financiële positie KLM en scenario's
- IV. Voorwaarden
 - a. Duurzaamheid, hinderbeperking en netwerkqualiteit
 - b. State Agent
 - c. Arbeidsvoorwaarden
 - d. Overig
- V. V. Proces
- VI. Overig

I. Publiek belang en staatsgaranties

De leden van de SP-fractie vragen hoe het kabinet de keuze voor steun aan KLM verantwoord.

Het kabinet acht het noodzakelijk steun aan KLM te verlenen vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol. Dit netwerk is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe de «staatsgaranties» zijn vastgelegd. Gaat het om herbevestiging van alle afspraken uit 2004 (cf. motie met Kamerstuk 31 936, nr. 485)?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke garanties er specifiek zijn gegeven aan KLM en Nederland met betrekking tot de worteling in Nederland. Waarom is er specifiek gekozen voor een termijn van vijf jaar?

Inhoudelijk zijn de staatsgaranties niet gewijzigd, maar alleen de opzegtermijn. Het inhoudelijk wijzigen van de staatsgaranties is niet aan de orde. Het betreft de staatsgaranties die in 2010 zijn verlengd. In 2010

zijn de belangrijkste staatsgaranties die in 2003 in aanloop naar de fusie waren overeengekomen tussen de Nederlands overheid en de fusiepartijen verlengd. In de staatsgaranties is onder andere opgenomen dat KLM in Nederland blijft gevestigd en vanuit Nederland opereert, met behoud van Nederlandse vergunningen en verkeersrechten. Ook is vastgelegd dat Air France-KLM met een *multi-hub systeem* opereert met zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als hubs en hoekstenen. Alle genoemde afspraken zijn voor de positie van Schiphol van groot belang. Zonder sterke hub carrier met Schiphol als thuisbasis, is een uitgebreid netwerk op Schiphol niet haalbaar.

(35) De Kamer vraagt welke afspraken zijn er precies gemaakt over het «op peil houden van de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol»? Hoe is deze afspraak gekwantificeerd? Wat verstaat u onder «kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol»?

De inzet is dat de netwerkqualiteit van de verbindingen vanaf Schiphol wordt behouden en verder wordt versterkt. Daarom is de afspraak met KLM dat het routenetwerk zal worden ontwikkeld in lijn met de ontwerpluchtvaartnota.

De focus ligt op routes die Nederland verbinden met strategische bestemmingen wereldwijd, zoals economisch belangrijke gebieden, opkomende markten en hoofdsteden. KLM heeft zich gecommitteerd om haar netwerk dusdanig vorm te geven dat de schaarse capaciteit op Schiphol wordt gebruikt voor vluchten naar dit type bestemmingen.

De leden van de PvdA-fractie vragen om een aansluiting tot het toetsingskader bedrijfsspecifieke steun en dit per punt toe te lichten. Verder vragen zij naar de betrokkenheid van andere stakeholders en hun bijdrage.

Met het afwegingskader wordt beoogd een denkwijze neer te leggen om op basis daarvan maatwerk te leveren. Dit maatwerk is ook gehanteerd voor KLM. Hieronder vindt u per element van het afwegingskader een toelichting hoe de steun aan KLM zich hiertoe verhoudt.

1.

Wat zijn de gevolgen als er geen steun wordt verleend? Zijn de economische activiteiten van (een deel van) de onderneming systeemrelevant en/of van strategisch economisch belang?

Zoals in de Kamerbrief is toegelicht is financiële steun voor de KLM Groep (hierna KLM) benodigd zodat het bedrijf de gevolgen van de vliegbeperkingen veroorzaakt door de COVID-19-crisis, kan doorstaan. Het kabinet acht het noodzakelijk deze steun te verlenen vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol. Dit netwerk is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De bereikbaarheid van Schiphol behoort tot de top van Europa. Deze goede bereikbaarheid van Nederland is een van de redenen dat vele bedrijven kiezen voor vestiging in Nederland. Daarmee zorgt Schiphol niet alleen voor werkgelegenheid en economische bedrijvigheid in haar directe omgeving, maar draagt de luchthaven ook bij aan de creatie van hoogwaardige werkgelegenheid daarbuiten.

2.

Lijkt de onderneming op het eerste gezicht levensvatbaar?

Deze vraag is bevestigend beantwoord.

3.

Zijn bestaande noodmaatregelen onvoldoende?

Deze vraag is bevestigend beantwoord. Als gevolg van COVID-19 zijn de activiteiten van KLM sterk afgenomen. Zo is over de maanden maart, april en mei het aantal vluchten respectievelijk met circa 50%, 90% en 80% afgenomen ten opzichte van de verwachting uit de KLM-begroting voor 2020. Een terugkeer naar het aantal vliegbewegingen, zoals voor deze crisis, is op korte termijn niet te verwachten. Door de sterke afname van het aantal vluchten is de financiële situatie van KLM snel verslechterd en zal een liquiditeitsprobleem ontstaan voor KLM.

4.

Is het in de kern een gezond bedrijf?

KLM was een gezond bedrijf in een zeer competitieve sector, met daarom lage winstmarges. Door de grote impact van de COVID-19-crisis op de luchtvaart, zijn de financiële vooruitzichten van KLM teruggevallen. Daarom was steun nodig om KLM door deze crisis te loodsen zodat KLM daarna weer gezond kan worden.

5.

Zijn er mogelijkheden om de problemen samen met de relevante stakeholders op te lossen?

Deze vraag is bevestigend beantwoord. KLM moet een reductie van de beïnvloedbare kosten van 15% weten te realiseren. In dit plan wordt ook gekeken naar de rol die de ketenpartners van KLM hierbij kunnen spelen.

6.

Instrumentering: Welk instrument biedt een oplossing voor het probleem waarbij het de kosten en risico's voor de staat minimaliseert?

Gekozen is voor steun in de vorm van een combinatie van een garantie op een door private financiers (banken) aan KLM te verstrekken kredietfaciliteit en een door de staat aan KLM te verstrekken directe lening. Het kabinet heeft deze vorm gekozen, zodat ook de banken een deel van het risico dragen. De financiering wordt zo veel mogelijk door de markt gefaciliteerd en de Nederlandse staat neemt enkel de risico's op zich daar waar deze niet in de markt kunnen worden ondergebracht. Daarnaast blijft door deze gekozen oplossing een groot aantal financiers verbonden aan KLM, hetgeen ook van belang is voor eventuele toekomstige (her)financiering van de onderneming en voor andere financiële oplossingen waarbij KLM gebruik maakt van deze financiers.

7.

Welke bedrijfsspecifieke voorwaarden kunnen er verbonden worden aan overheidssteun?

Zie de Kamerbrief. Er zijn voorwaarden afgesproken met betrekking tot de kostenverlaging en eveneens voorwaarden op het gebied van de publieke belangen netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid.

De leden van de CDA-fractie vragen of het steunpakket dat is gemaakt voor KLM vergelijkbaar is met steunpakketten voor Air France, SAS, British Airways en Lufthansa en vragen daarnaast naar het aantal vluchten in de afgelopen drie maanden van Air France, SAS, British Airways en Lufthansa.

In Europa hebben veel luchtvaartmaatschappijen steun van de eigen overheid ontvangen. Elke overheid maakt daarbij op basis van de specifieke situatie en liquiditeitsbehoefte van de maatschappij een eigen afweging over de vorm van de steun en de voorwaarden die daarbij gesteld worden. Uiteraard geldt voor deze overheden dat ze zich aan de staatssteunregels van de Europese Commissie moeten houden.

British Airways heeft op dit moment nog geen steun ontvangen. SAS ontvangt een garantie van de Deense en Zweedse overheid op een lening van enkele honderden miljoenen euro. In het geval van Lufthansa is er geen sprake van een lening of een garantie, maar ondersteunt de Duitse overheid Lufthansa met € 9 miljard bestaande uit verschillende vormen van eigen en vreemd vermogen. Hiermee wordt de Duitse overheid voor 20% aandeelhouder in Lufthansa. Air France ontvangt net als KLM een garantie op lening van banken van € 4 miljard en een directe lening van € 3 miljard.

In algemene zin kan worden genoemd dat meerdere landen voorwaarden hebben gesteld op het gebied van bonussen, matiging of bevrozing van salarissen en dividenden en op het gebied van duurzaamheid (zoals vermindering van CO₂-uitstoot, bijmenging van duurzame brandstof en vergroenen van de vloot). De concrete invulling verschilt per land. Verder eist Frankrijk (evenals Nederland inzake KLM) een herstructureringsplan om de concurrentiepositie te versterken.

Ons zijn geen landen bekend die als voorwaarde bij een (gegarandeerde) lening een benoeming van een state agent hebben bedongen. In het geval van Lufthansa waar de Duitse overheid een aandeel neemt zijn er 2 overheidscommissarissen en een waarnemer aangesteld. Er is bij ons geen informatie bekend over het specifiek extra beperken van nachtvluchten als voorwaarden bij de verstrekte steun. Frankrijk heeft wel als voorwaarde gesteld dat het binnenlandse netwerk van Air France wordt gereduceerd waar spoorvervoer een goed alternatief is.

De leden van de SP-fractie vragen hoe voorkomen wordt dat er sprake is van dubbeling tussen de NOW-regeling en de steun aan KLM. Verder vragen zij waarom van het personeel dat onder het maximumbedrag van de NOW blijft een loonoffer wordt gevraagd en vragen zij zich af hoe ontslagen te rijmen vallen met het doel van overheidssteun, namelijk het behoud van werkgelegenheid.

De leden van de SGP-fractie vragen of de voorgestelde steunmaatregelen gevolgen hebben voor de andere steunmaatregelen waar KLM reeds gebruikt van maakt, zoals de NOW-regeling.

(3) De Kamer vraagt naar het gebruik van KLM van generieke regelingen.

De generieke maatregelen zijn tijdelijke financiële regelingen voor ondernemingen met als doel dat Nederland zich kan aanpassen aan een veranderde samenleving en economie. Deze steun hoeft niet terugbetaald te worden. De steun aan KLM betreft een garantie op een kredietfaciliteit en een directe lening. Deze dienen te worden terugbetaald en tevens worden hierover premies en rente betaald.

De NOW-regeling heeft geholpen om de uitgaven zoveel mogelijk te minimaliseren. Er zijn echter doorlopende vaste kosten waardoor de kaspositie van KLM sterk achteruit is gegaan. Samen met de onderneming, financiële en juridische adviseurs zijn meerdere scenario's bekeken en doorgerekend om zo zicht te krijgen op de liquiditeitsbehoefte van KLM. Op basis hiervan is berekend hoeveel liquiditeit benodigd is om haar minimale kaspositie te behouden. Hierbij is ook rekening gehouden met de NOW-regeling. Er is dus geen sprake van een dubbeling.

Afgesproken is dat KLM een kostenverlaging van 15% dient te realiseren om de competitiviteit te verbeteren. Hiervoor is ook een substantiële bijdrage van het personeel via de arbeidsvoorwaarden vereist.

De leden van de SP-fractie vragen verder wat de bevoordeling van de private sector volgens het kabinet doet voor het moraal onder mensen in de publieke sector doet, mocht er in het geval van een tweede golf opnieuw een groot beroep op hen gedaan worden?

Het kabinet bevoordeelt de private sector niet. Daarnaast probeert het kabinet zoveel mogelijk, de door de COVID-19-crisis veroorzaakte, ontslagen te voorkomen en te beperken.

II. Vormgeving steun

a. Directe lening

(78) De Kamer vraagt waarom er voor een «achtergestelde lening» aan KLM is gekozen, waarmee de crediteuren en de Nederlandse staat als laatste worden terugbetaald? Waarom wil Nederland zoveel risico lopen? (83) De Kamer vraagt welke financiers terug zouden dekken als er niet voor een achtergestelde lening zou zijn gekozen? Wat had dit met het risicoprofiel van de lening gedaan?

Het ligt voor de hand dat de lening van de Nederlandse staat een achtergestelde lening is vanwege de grotere mogelijkheden voor een land om meer risico te dragen. De lening van de Franse staat is ook achtergesteld. De Europese Commissie heeft hierover vragen gesteld. De banken hebben daarnaast in de besprekingen aangegeven dat het voor hen van groot belang was dat de Nederlandse staat deze achtergestelde lening zou verstrekken. De achtergestelde lening versterkt namelijk de balans van KLM; zonder achtergestelde lening zouden de (senior) schuld-ratio's van KLM dusdanig zijn dat de onderneming waarschijnlijk niet vanuit de markt gefinancierd zou kunnen worden. De kans bestaat dat de banken niet bereid zouden zijn geweest om voor € 2,4 miljard aan kredietfaciliteit beschikbaar te stellen, wanneer de achtergestelde lening niet was verstrekt.

Het uitgangspunt bij het vormgeven van de financiering is altijd geweest om zo veel mogelijk door de markt te laten faciliteren. De Nederlandse staat heeft die risico's op zich genomen die niet door de markt gedragen konden worden.

(22) De Kamer vraagt welke «Euribor»-rente zal precies gehanteerd worden? Wanneer wordt het precieze rentepercentage over de directe lening vastgesteld en is dit op het moment van «aanvragen» of op het moment dat de lening wordt verstrekt?

(23) Verder vraagt de Kamer waar het oplopende rente op de directe lening aan KLM door de Staat precies op is gebaseerd? (74) Waarom moet KLM tot meer dan 7 procent woekerrente betalen? (80) Kan het zo zijn dat indien de Euribor negatief is, de rentebaten voor de lening aan KLM lager zullen uitvallen dan € 16,3 miljoen? Kunt u garanderen dat de € 16,3 miljoen aan rente wordt ontvangen, ook als de Euribor negatief is?

(81) De Kamer vraagt wat er gebeurt als de lening niet geheel in 2026 is afgelost? Is dit een harde voorwaarde of kan de termijn worden verlengd? (82) Hoe groot acht u de kans dat de lening van € 1 miljard die is verstrekt na de looptijd van 5,5 jaar kan worden afgelost? Wat gebeurt er met het restant van de lening en de rentepercentages als de 5,5 jaar onvoldoende blijkt om de lening te kunnen aflossen?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe tot de rentepercentages voor de leningen is gekomen en of sprake is van een marktconforme.

De leden van de SGP-fractie vragen, wat betreft de vorm van de steun, of het rentepercentage op de achtergestelde lening van € 1 miljard in lijn is met rentepercentages die andere staten aan dergelijke leningen aan luchtvaartmaatschappijen verbonden hebben. Is het gekozen rentepercentage, oplopend tot meer dan 7%, noodzakelijk om aan de richtlijnen van de Europese Commissie te voldoen? Zo nee, waarom is een hogere rente afgesproken dan volgens de Europese Commissie noodzakelijk is?

De staat verschaft een achtergestelde directe lening met een omvang van € 1,0 miljard en een looptijd van vijfenhalf jaar. De rente op deze directe lening bedraagt 6,25% boven Euribor in het eerste jaar, 6,75% boven Euribor in het tweede en derde jaar en 7,75% boven Euribor in het vierde, vijfde en zesde jaar. Hiervoor wordt 12-maands Euribor met een minimum van nul aangehouden, vast te stellen twee werkdagen voor trekking dan wel de aanvang van een nieuwe renteperiode.

Bij de vaststelling van de hoogte van de rente is met twee aspecten rekening gehouden. Vanwege het publieke belang dat met KLM gemoeid is en de financiële problemen waarin het bedrijf zich bevindt, is het wenselijk steun te verlenen aan KLM. Een zeer hoge rente draagt dan mogelijk niet bij aan het bereiken van dit doel. Aan de andere kant rechtvaardigt het feit dat de lening met belastinggeld verstrekt wordt en er relatief hoge risico's met de lening gemoeid zijn, juist een relatief hoge rente en is dit een prikkel aan KLM om de leningen tijdig af te lossen. Met de gehanteerde rente is getracht recht te doen aan beide aspecten. Zoals ook in de Kamerbrief¹ en het garantiekader² staat aangegeven is de rente in lijn met het risicoprofiel van KLM, het karakter van de lening en de huidige situatie waar KLM zich in bevindt. Het scenario waarop het steunpakket gebaseerd is, is een scenario dat een significante impact van COVID-19-crisis laat zien in 2020 en – in mindere mate – 2021 en waarin pas in 2023 de verkochte capaciteit van KLM weer op hetzelfde niveau als in 2019 zal zijn.

De lagere rente in de eerste jaren van de looptijd van de lening houdt rekening met de huidige situatie waar KLM zich in bevindt en de hogere rente in de daaropvolgende jaren geeft KLM de prikkel om de lening tijdig af te lossen. De directe lening die de Franse staat verstrekt aan Air France-KLM heeft een vergelijkbare rente. Met 7,0% boven Euribor in de eerste 4 jaar, 7,5% boven Euribor in het vijfde jaar en 7,75% boven Euribor in het zesde jaar, ligt de gemiddelde rente van die lening iets boven de rente die gehanteerd wordt bij de directe lening van de Nederlandse staat aan KLM.

(20) De Kamer vraagt of de tranches over de directe lening verder kunnen worden toegelicht? Staan de hoeveelheid «tranches» en het moment van storten a priori vast en zo ja, hoeveel zijn dat er en wanneer zijn deze? Is er een maximumhoogte per tranche? (21) Wie bepaalt precies wanneer overgegaan kan worden tot het verstrekken van een nieuwe tranche? Hoe worden beide Kamers hierbij betrokken en welke stem hebben zij zo dadelijk nog in het goedkeuren van een tranche? (57) Krijgt de Kamer inspraak in het feit of de voorwaarden uit de steunmaatregelenbrief naar tevredenheid zijn behaald, en daarmee of volgende tranches worden verstrekt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier?

De eerste trekking onder de doorlopende kredietfaciliteit en de directe lening zullen plaatsvinden nadat goedkeuring van de Europese Commissie en het parlement is verkregen en vervolgens de financierings-

¹ Kamerstukken II, 2019–2020, 29 232, nr. 41.

² Bijlage bij Kamerstukken II, 2019–2020, 35 505, nr. 1.

documentatie van de lening en de garantie zijn ondertekend. Vervolgtrekkingen onder beide faciliteiten zijn slechts mogelijk wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan, waaronder de voorwaarde ten aanzien van het herstructureringsplan. Trekkingen zullen, conform de financieringsdocumentatie, plaatsvinden naar gelang de liquiditeitsbehoefte van KLM. Het aantal tranches, de omvang van de tranches en de timing hiervan staat niet vast. Er geldt geen maximumhoogte per tranche anders dan het totale leningplafond van € 1 miljard. Door in te stemmen met de suppletore begroting autoriseren beide Kamers het kabinet om de directe lening te verstrekken.

De leden van de fractie van de PVV vragen welke maatregelen en garanties nodig en mogelijk zijn om te voorkomen dat het geld niet aan KLM ten goede komt.

Zoals gezegd is het steunpakket dat op 26 juni 2020 is aangekondigd bedoeld ter ondersteuning van KLM. Daarom zijn er ook voorwaarden gesteld die aan KLM zijn gelinkt. Eén van die voorwaarden is dat het geld binnen KLM besteed moet worden en dat er dus ook geen dividend mag worden uitgekeerd aan de aandeelhouders, waarvan Air France-KLM de grootste is. De state agent ziet toe op alle voorwaarden, waaronder deze.

Daarnaast is in de leningsdocumentatie de voorwaarde opgenomen dat het geld ten goede moet komen aan KLM en dat, mocht deze voorwaarde niet nagekomen worden, het gedeelte van de lening die de banken hebben uitstaan bij KLM opeisbaar wordt.

(29) De Kamer vraagt hoe hoog het «extra bedrag» is dat KLM bij terugbetaling van de steun aan de staat zal betalen en hoe loopt dit bedrag «met de looptijd» van de steun precies op?

Dit bedrag kan oplopen tot maximaal 6% van de directe lening. Elk jaar dat de lening uitstaat, loopt het bedrag op met 1%-punt. Het daadwerkelijke bedrag is tevens relatief aan het daadwerkelijk getrokken bedrag.

(39) De Kamer vraagt of bevestigd kan worden dat op dit moment de staatssteun op geen enkele wijze bestaat uit subsidies?

Het pakket dat op 26 juni 2020 is gepresenteerd bestaat voor geen enkel deel uit subsidies.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de staat een aflossing en rente in liquide middelen ontvangt, of krijgt de staat ook zo'n voucher?

De staat heeft van KLM gevraagd de aflossing en rente in liquide middelen te voldoen.

(61) De Kamer vraagt of u een update kunt geven van de situatie rondom de steun van de Franse staat aan Air France? Wat zijn de voorwaarden en welke rente moet Air France betalen?

Op 24 april heeft de board van Air France-KLM goedkeuring verleend aan het steunpakket onder voorwaarden van de Franse staat. De onderneming mag bijvoorbeeld geen dividend uitbetalen aan haar aandeelhouders zolang de steun loopt. Verder zijn daaraan (globale) voorwaarden verbonden qua duurzaamheid en herstructurering, zoals substitutie naar de trein voor binnenlandse vluchten korter dan 2,5 uur en het opstellen van een herstructureringsplan. De Franse staat heeft ervoor gekozen om Air France-KLM pas achteraf goedkeuring te verlenen aan de voorstellen die Air France-KLM hiervoor zal doen, daar waar de Nederlandse staat

duidelijke contouren stelt vooraf aan de steun. De Franse staat heeft wel aangegeven dat het ook voor hen belangrijk is dat Air France-KLM even competitief wordt als haar Europese *peers*.

De financiële voorwaarden aan de steun van de Franse staat zijn als volgt:
Banklening van € 4 miljard:

- Rente:
 - o Jaar 1: Euribor + 0,75%
 - o Jaar 2: Euribor + 1,5%
 - o Jaar 3: Euribor + 2,75%
- Garantiepremie:
 - o Jaar 1: 0,5%
 - o Jaar 2: 1%
 - o Jaar 3: 1%

Directe lening van € 3 miljard:

- Rente:
 - o Jaren 1–4: Euribor + 7%
 - o Jaar 5: Euribor + 7,5%
 - o Jaar 6: Euribor + 7,75%

b. Garantie en Revolving Credit Facility

(11) De Kamer vraagt hoe groot het deel is dat KLM «terug moet storten» indien de «kaspositie van KLM op bepaalde meetmomenten hoger is dan past bij haar eigen behoeften zoals die nu geformuleerd zijn»? Wat zijn de precieze meetmomenten? (13) Hoe is «Revolving Credit Facility» en het terugstorten precies vastgelegd en welke mogelijkheden zijn er, voor KLM ofwel de Staat, om lopende de staatssteun hiervan af te wijken? (14) Wat is precies de looptijd van de «Revolving Credit Facility»? Hoe moet de passage «De RCF heeft een looptijd van vijf jaar» gelezen worden in het licht van de tabellen waarin het «6e jaar van de garantie» staat alsmede de passage «looptijd van de garantie is gemaximeerd op zes jaar»? (17) Wat is de precieze rente die betaald wordt over het verleende krediet uit de «Revolving Credit Facility» en is deze voor alle banken gelijk? Zijn bandbreedtes afgesproken over de maximale stijging/daling van dit rentepercentage per jaar? In hoeverre zullen de gehanteerde rentes marktconform zijn en wat betekent dit voor eventueel verlies/winst dat banken over het aanbieden van deze «Revolving Credit Facility» zullen maken? (18) Hoe is de «Revolving Credit Facility» precies juridisch vastgelegd? Heeft de Staat enkel een contract met KLM of ook met de 11 banken? Indien ook met de 11 banken contracten zijn gesloten, is dit contract met een consortium afgesproken of met iedere bank apart? Indien dit laatste het geval is, zijn deze contracten identiek? (19) Wie bepaalt precies of het kredietplafond vroegtijdig lager kan worden, zoals vermeld in voetnoot 4 van pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Dient dit in overleg met alle betrokken partijen te gebeuren of kunnen een of meerdere partijen hier eenzijdig tot besluiten? (79) Waarom kan het kredietplafond van aanvankelijk € 2,4 miljard potentieel vroegtijdig lager worden? Hoe zal dit worden bepaald?

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom het kabinet ervoor kiest hier 90% voor garant te staan, mede gelet op het gegeven dat het kabinet aangeeft dat de financiering zo veel mogelijk door de markt moet worden gefaciliteerd. Waarom wordt gesproken van een garantie van «maximaal» 90% over het bedrag van € 2,4 miljard? Verder merken de leden van de PVV-fractie op dat er een mechanisme is ingebouwd dat KLM een deel terug moet storten indien de kaspositie van KLM op bepaalde meetmomenten hoger is dan past bij haar eigen behoeften zoals die nu geformuleerd zijn. De leden van de PVV-fractie vragen te verduidelijken wat

hiermee wordt bedoeld. Kan nader worden gedefinieerd wat wordt bedoeld met «bepaalde meetmomenten» en de «eigen behoeften» van KLM? Tevens vragen de leden van de PVV-fractie om in absolute getallen aan te geven wat de hoogte is van de rente die KLM aan banken zal betalen. Wat is de hoogte in absolute getallen van de premies voor de garantie die KLM aan de Nederlandse staat zal moeten betalen?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat er gebeurt indien er een beroep wordt gedaan op de garanties? Is de Staat dan de gehele omvang van de garantie «kwijt»? Waarom is er niet voor gekozen om de leningen dan eventueel om te zetten in aandelen voor de Nederlandse Staat? Waarom is er gekozen voor een 90% garantie? Is 10% afdoende om de voordelen van «skin in the game» voor de banken te garanderen? Waarom is niet gekozen voor een lagere garantie?

(53) De Kamer vraagt verder of de rentepercentages die zijn vastgesteld op de garant gestelde leningen, marktconform zijn? Op welke risicoprofiel is dit gebaseerd, en zijn hierin de mogelijke financiële gevolgen van de COVID-19-crisis meegenomen? Welke scenario's hanteert de regering voor de toekomst van de luchtvaart post-corona in de risicoprofiel en kunnen deze met de Kamer worden gedeeld?

De gegarandeerde doorlopende kredietfaciliteit van € 2,4 miljard wordt verstrekt door 11 banken, waarvan drie Nederlandse banken en acht buitenlandse banken. De faciliteit heeft een looptijd van 5 jaar en kent een jaarlijkse rentevergoeding (van KLM aan de banken) gelijk aan de Euribor (met een «vloer» van 0%) plus een marge van 1,35% over het deel van de lening dat in gebruik is. Zodoende kan van tevoren niet aangegeven worden hoeveel de absolute rente in ieder jaar zal bedragen. Deze rentevergoeding geldt voor alle banken en is marktconform.

De garantieregeling van de staat beslaat de totale omvang van de kredietfaciliteit en garandeert 90% over dit bedrag. Dit betekent dat indien KLM niet in staat zal zijn aan de betalingsverplichtingen van de RCF te voldoen, de banken de mogelijkheid hebben de Nederlandse staat aan te spreken voor 90% van het uitstaande bedrag. Ter compensatie van dit risico dat de staat gedurende de looptijd van de RCF loopt, ontvangt het een vergoeding in de vorm van een garantiepremie (en niet in de vorm van aandelen of iets dergelijks). Deze garantiepremie wordt berekend over het kredietplafond en bedraagt 0,5% in het eerste jaar, 1,0% in het tweede en derde jaar en 2,0% vanaf het vierde jaar. Zodoende bedragen de absolute premies € 12 miljoen in het eerste jaar, € 24 miljoen in het tweede en derde jaar en € 48 miljoen vanaf het vierde jaar, wanneer KLM er niet tussentijds voor kiest het kredietplafond onder de RCF te verlagen. Om zeker te stellen dat de garantie gedurende de hele looptijd van de RCF van toepassing is, is de looptijd van de garantie gemaximeerd op zes jaar. Er is gekozen voor een garantie van 90% omdat dit noodzakelijk was om participatie van de banken te garanderen en hiermee – binnen de voorschriften van de Europese Commissie – een zo groot mogelijk deel van de liquiditeit door de markt gefaciliteerd kon worden (namelijk € 2,4 miljard van de € 3,4 miljard). In de Kamerbrief van 26 juni wordt gesproken over *maximaal 90%*, om duidelijk te maken dat dit betekent dat de Nederlandse staat maximaal 90% van de totale omvang van de kredietfaciliteit al moeten terugbetalen aan de banken indien KLM daartoe niet in staat is.

In het geval de garantie wordt getrokken, is de Nederlandse staat het uitbetaalde bedrag niet automatisch «kwijt». Dit zal worden toegevoegd aan de achtergestelde lening van € 1 miljard, die na 5,5 jaar dient te

worden terugbetaald. Afhankelijk van de financiële positie van KLM op dat moment zou dan alsnog kunnen worden ingezet op conversie in aandelen.

Juridisch gezien, betreft de RCF een overeenkomst tussen KLM en het bankenconsortium, betreft de garantieregeling een overeenkomst tussen de staat, KLM en (een *guarantee agent* namens) het bankenconsortium en de directe lening een overeenkomst tussen de Nederlandse staat en KLM. Omdat de verschillende overeenkomsten sterk met elkaar samenhangen, is de financieringsdocumentatie wel afgestemd met zowel KLM, het bankenconsortium als de Nederlandse staat, wordt er in de verschillende documentatie ook naar de andere documentatie verwezen en zijn fundamentele wijzigingen in de financieringsdocumentatie enkel mogelijk met instemming van de andere betrokken partijen.

Zo staat in de financieringsdocumentatie van de RCF – een overeenkomst tussen KLM en het bankenconsortium – opgenomen dat KLM maandelijks haar verwachte liquiditeitspositie moet berekenen. KLM kan in die maand alleen gebruikmaken van de kredietfaciliteit voor zover die liquiditeitspositie lager is dan het overeengekomen gewenste niveau. Is de liquiditeitspositie boven dat gewenste niveau, dan dient er afgelost te worden aan het einde van de dan lopende renteperiodes. Mochten KLM en de banken dit mechanisme willen wijzigen, dan raakt dit mogelijk aan de toepasselijke staatssteunkaders en afwijking daarvan is alleen mogelijk met instemming van de Nederlandse staat. Ten aanzien van het kredietplafond is overeengekomen dat KLM zelfstandig het kredietplafond terug kan brengen. Wanneer KLM verwacht de volledige kredietfaciliteit niet meer nodig te hebben, kan dit bijvoorbeeld een gunstige manier zijn om de kosten terug te brengen. Voor die kredietruimte betaalt KLM immers bereidstellingsprovisie aan de banken en garantiepremie aan de staat, terwijl het hiervoor omschreven terugstort-mechanisme met zich mee brengt dat KLM in dergelijke gevallen niet eens het volledige krediet zou mogen voltrekken. Het verhogen van het kredietplafond vereist daarentegen wel instemming van het bankenconsortium en de Nederlandse staat.

Zoals ook in het garantiekader³ staat aangegeven, is het gezien de impact van de corona-crisis op de luchtvaartsector op dit moment moeilijk in te schatten hoe waarschijnlijk het risico is dat (een deel) van de lening niet kan worden terugbetaald of (een deel van) de garantie wordt ingeroepen. De instrumenten hebben een looptijd van vijf tot zes jaar. Deze looptijden zijn erop gebaseerd dat KLM de tijd krijgt om te herstellen en daarna voor de einddatum van de lening uit reguliere inkomsten te kunnen aflossen, maar de mogelijkheden voor KLM om dit te realiseren zijn sterk afhankelijk van het herstel in de luchtvaartsector. Als de luchtvaartsector snel herstelt, is dit risico logischerwijs kleiner dan wanneer het herstel langer op zich laat wachten. De looptijd van de directe lening bedraagt vijfenhalf jaar. Dit betekent dat de volledige lening na deze periode afgelost dient te zijn en indien dit niet het geval is het resterende deel van de lening en openstaande rentebetalingen opeisbaar wordt. Indien KLM niet in staat is aan deze verplichtingen te voldoen, houdt de staat een vordering op de onderneming. Het is in dat geval altijd mogelijk om, in overleg met KLM, de Kamer en waar relevant met toestemming van de Europese Commissie de termijn te verlengen.

(15) De Kamer vraagt welke 11 banken precies zijn betrokken bij de uitvoering van de «Revolving Credit Facility». (16) De leden van de Kamer, waaronder de VVD-fractie en de PVV-fractie, vragen hoe de krediet van de «Revolving Credit Facility» verdeeld is over de 11 banken en of de banken

³ Bijlage bij Kamerstukken II, 2019–2020, 35 505, nr. 1.

in gelijke delen meedoen of dat er een volgordelijkheid in het verstrekken van het krediet is opgenomen. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie welke banken al eerder kredietverstrekker aan KLM waren.

Het bankenconsortium bestaat uit 11 banken waarvan drie Nederlandse banken en 8 buitenlandse banken. De lening onder de Revolving Credit Facility is verdeeld over 11 banken. De lening is niet in exact gelijke delen verdeeld over de 11 banken, maar wel in een redelijk gebalanceerde verhouding. Er is geen sprake van volgordelijkheid tussen de 11 banken. Iedere opgenomen euro wordt verdeeld over de 11 balansen van de 11 banken. Dit gebeurt pro-rata het bedrag waarvoor de 11 banken deelnemen in de Revolving Credit Facility. KLM had met alle banken al een bestaande langjarige bankrelatie.

c. Kapitaalinjectie

(25) De Kamer vraagt welke ontwikkelingen er te melden zijn ten aanzien van de kapitaalinjectie, gezien het persbericht van AF-KLM waarin gesteld werd dat de «board of directors» van AF-KLM zich hier in het najaar (uiterlijk begin 2021) over zou buigen? (26) Klopt het, zoals vermeld in een persbericht van AF-KLM, dat de Franse staat reeds heeft aangegeven dat het de intentie heeft om onder bepaalde omstandigheden te participeren in de kapitaalinjectie voor AF-KLM? (27) De Kamer vraagt verder of op welke wijze dan ook en net als uw Franse collega, is aangegeven aan de «Board of Directors» van KLM of van AF-KLM om onder bepaalde omstandigheden te willen participeren in een kapitaalinjectie voor KLM of AF-KLM? Zo ja, kunt u precies aangeven wanneer en hoe u dit heeft gedaan en welke omstandigheden er dan precies genoemd zijn?

Op dit moment zijn er geen ontwikkelingen te melden over een mogelijke kapitaalinjectie. In het persbericht van Air France-KLM van 24 april 2020 is inderdaad te lezen dat de Franse staat overweegt om mogelijk te participeren bij een kapitaalinjectie indien Air France-KLM besluit tot kapitaalverhoging. Het is verder aan de Franse staat om te communiceren over dit mogelijke voornemen. De afgelopen periode hebben wij ons gericht op het steunpakket voor KLM. De Nederlandse staat heeft richting uw Kamer aangegeven een kapitaalinjectie niet uit te sluiten. De gesprekken over het mogelijk participeren in een kapitaalinjectie door de Nederlandse staat zijn nog niet gestart.

PvdA-fractie vragen of het niet voor de hand ligt dat met een beurswaarde van ongeveer € 1,75 miljard en een toename van leningen en garanties van € 10,4 miljard er kapitaal bij moet voor een levensvatbare toekomst. De leden van de PvdA-fractie en van de PVV-fractie vragen waarom nu niet voor een kapitaal oplossing wordt gekozen die gelijk duidelijkheid geeft op lange termijn waarbij ook andere private partijen zoals kerosine-handelaren en leasemaatschappijen een bijdrage leveren? Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie hoe wordt voorkomen dat KLM wordt overgenomen door een ongewenste kandidaat?

De Nederlandse staat verleent nu liquiditeitssteun, om ervoor te zorgen dat de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar komt. De gestelde voorwaarden moeten eraan bij dragen dat KLM in de toekomst weer financieel gezond zal zijn. Het is vervolgens zaak dat de onderneming de schuldenpositie gaat verbeteren. Het is daarom goed mogelijk dat op termijn de kapitaalpositie van de gehele onderneming verbeterd moet worden. Op dat moment is het ook mogelijk om andere aandeelhouders te betrekken. Of en zo ja onder welke voorwaarden de Nederlandse staat mee zal doen aan een kapitaalverhoging zal afhangen van de omstandigheden op dat moment. Overigens zijn de aandeelhouders in Air

France-KLM ook getroffen door de crisis vanwege de daling van het aandeel. In de keten voelen meerdere partijen al dat KLM in een moeilijkere periode zit. Door minder afname, van bijvoorbeeld kerosine en het mogelijk niet verlengen van leasecontracten, dragen ook die partijen bij aan een kostenbesparing bij KLM en dus aan het herstel van KLM. De aandelen van KLM worden overigens niet op de beurs verhandeld, dus een vijandige overname van KLM is niet mogelijk. Wanneer Air France-KLM het onderdeel KLM zou willen verkopen, zal de Nederlandse staat in haar hoedanigheid als aandeelhouder in Air France-KLM én KLM betrokken worden.

De leden van de SP-fractie vragen de regering te motiveren waarom niet is overgegaan tot het kopen van aandelen in plaats van het verstrekken van leningen en of het klopt dat, nu niet voor de route van een spoedige kapitaalinjectie en aandelenverwerving is gekozen, de Nederlandse overheid bij een toekomstig verschil van opvattingen in het bestuur of de aandeelhoudersvergadering net zo weinig invloed heeft als voorheen?

De Nederlandse staat verleent nu liquiditeitssteun, om ervoor te zorgen dat de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar komt en om zo de publieke belangen die de onderneming dient, te borgen. Het kopen van aandelen is geen oplossing van het probleem. De afspraken die de Nederlandse staat heeft gemaakt met de ondernemingen hebben de invloed van de Nederlandse staat vergroot. Aangezien de Nederlandse staat heeft besloten om een directe lening en een garantie voor een kredietfaciliteit te verschaffen en haar zeggenschap in KLM en Air France-KLM niet te vergroten, is de directe zeggenschap op de aandeelhoudersvergadering en in het bestuur dan ook niet vergroot.

(28) De Kamer vraagt wat bedoelt u precies met de «dan geldende situatie», in relatie tot de kapitaalinjectie op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM? Welke factoren zijn hierbij van belang en welke factoren zijn hierbij expliciet niet van belang? Kunt u hierbij in ieder geval ingaan op precies hoe de factor participatie van de Franse staat aan een kapitaalinjectie hierbij een rol speelt?

Hiermee wordt bedoeld dat dit zal afhangen van meerdere factoren die pas op een later moment duidelijk worden; namelijk het moment dat de onderneming(en) daadwerkelijk besluiten dat een kapitaalverhoging gewenst dan wel noodzakelijk is. Of de Nederlandse staat mee zal doen aan een kapitaalverhoging zal op dat moment bekeken en afgewogen dienen te worden. In de afweging van de Nederlandse staat zullen alle overwegingen worden meegenomen die op dat moment relevant zijn. Een mogelijke participatie van de Franse staat kan hierbij ook worden meegewogen.

d. Bijdrage stakeholders

(44) De leden van de Kamer en de leden van de fracties van CDA, GroenLinks en de SP hebben gevraagd hoe andere stakeholders zoals schuldeisers, leasemaatschappijen en/of andere aandeelhouders meebetalen aan de steunoperatie.

Op verschillende manieren zijn naast de Nederlandse staat ook andere stakeholders betrokken bij het steunpakket. Allereerst, dit steunpakket richt zich op KLM. Naast de Nederlandse staat, voor 5,92%, is Air France-KLM met meer dan 93% de grootste andere aandeelhouder van KLM. Gedurende de looptijd van het steunpakket zal geen dividend worden uitbetaald door KLM aan haar aandeelhouders. De banken die deelnemen aan deze steunoperatie zijn allen reeds betrokken bij KLM

middels andere financieringsinstrumenten. Zij hebben zich ook bij het aangaan van deze nieuwe lening weer geëngageerd aan KLM. Bij de vergoeding die zij krijgen voor het verstrekken van deze steun is, kijkend naar de voorwaarden van de gegarandeerde lening van Air France, ook van hun kant water bij de wijn gedaan. Daarnaast zal KLM bij het opstellen van het herstructureringsplan ook bekijken hoe ketenpartners kunnen bijdragen aan kostenbesparingen bij KLM. Op dat moment zal KLM o.a. moeten bezien of contracten met deze partijen verlengd moeten worden en dat zal vaak niet het geval zijn. Door een lagere afname van diensten of producten bij deze ketenpartners dragen ook die partijen bij aan kostenbesparing bij KLM en dus aan herstel van KLM. Tot slot zal de Nederlandse staat, wanneer de financiële positie van KLM gezond genoeg is, na afloop van de steun een bijdrage ontvangen en zo, naast andere belanghebbenden, meedelen wanneer het weer beter gaat met het bedrijf.

III. Financiële positie KLM en scenario's

(1, 2, 4) De leden van de Kamer, waaronder de SGP-fractie, de SP-fractie en de CDA-fractie, vragen naar de daling van de uitgaven van KLM en de doorlopende vaste kosten die zwaar op KLM drukken. Daarnaast vragen deze fracties hoe KLM deze kosten heeft geprobeerd te drukken, een inzicht in de liquiditeitsbehoefte van KLM en wat de overwegingen van het kabinet zullen zijn indien additionele steun nodig is.

De brief van 26 juni 2020 geeft aan dat voor de maanden maart, april en mei het aantal respectievelijke vluchten met circa 50%, 90% en 80% is afgenomen. Dit heeft gezorgd voor een liquiditeitsbehoefte bij KLM. Doorlopende kosten die bijvoorbeeld zwaar op KLM drukken zijn de personeelskosten. KLM heeft geprobeerd de uitgaven en kosten zo veel mogelijk te beperken door, onder andere, gebruik te maken van regelingen van de overheid, maar ook door met haar partners in gesprek te gaan om regelingen te treffen.

Met het steunpakket van € 3,4 miljard wordt voldaan aan de liquiditeitsbehoefte van KLM om deze huidige crisis door te komen. Hierbij is rekening gehouden met een scenario dat een significante impact van COVID-19-crisis laat zien in 2020 en – in mindere mate – 2021 en waarin pas in 2023 de verkochte capaciteit van KLM weer op hetzelfde niveau als in 2019 zal zijn. Indien op een later moment blijkt dat het herstel van de luchtvaartsector toch anders zal verlopen en additionele steun nodig is, zal het kabinet opnieuw een afweging moeten maken.

(6, 65) De Kamer vraagt kunt u de diverse scenario's, die door de juridische en financiële externe onafhankelijke adviseurs doorgerekend en in kaart gebracht zijn, sturen en tevens toelichten op basis van welke «huidige inzichten» er is gekozen voor het «uitwerken van de gekozen steunmaatregelen»? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dit tot de motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, nr. 25)?

Zoals ook in het garantiekader staat aangegeven is het scenario waarop het steunpakket gebaseerd is een scenario dat een significante impact van COVID-19 laat zien in 2020 en – in mindere mate – 2021 en waarin pas in 2023 de verkochte capaciteit van KLM weer op hetzelfde niveau als in 2019 zal zijn. De vorm van de steunmaatregelen is bepaald op basis van dit scenario en de daarbij horende liquiditeitsbehoefte. De precieze scenario's kunnen vanwege de bedrijfsvertrouwelijke informatie die deze bevatten niet met de Kamer worden gedeeld. Ten aanzien van de aangenomen

motie⁴ beraadt het kabinet zich nog. Hetzelfde geldt voor andere prognoses van KLM.

(7) De leden van de Kamer vragen op hoeveel geld de «minimale benodigde kaspositie» van KLM per maand is vastgesteld. (12) Ook vragen zij wat precies de behoefte aan KLM's kaspositie is.

De minimale kaspositie per maand is een bedrijfsvertrouwelijk gegeven van een onderneming die onderdeel is van een beursgenoteerde onderneming. Het is daarom niet mogelijk deze minimale kaspositie publiek te maken. De minimale kaspositie geeft aan hoeveel liquiditeiten aan het begin van de maand bij KLM nodig zijn om gedurende de maand het saldo van inkomsten en uitgaven te kunnen financieren. De externe adviseur heeft wel gesteld dat de normen die door KLM gehanteerd worden gebruikelijk in de markt zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen welke andere scenario's er uitgewerkt zijn om te kijken hoeveel extra liquiditeit KLM nodig heeft om haar in staat te stellen overeind te blijven.

De liquiditeitsbehoefte voor de jaren 2020–2021 is in kaart gebracht op basis van twee mogelijke scenario's welke door KLM zijn verschaft en de maandelijkse kaspositie projecteren. Deze twee scenario's betreffen een «slow recovery» scenario en een «prolonged impact» scenario».

(32) De Kamer vraagt wat «beïnvloedbare kosten» zijn en wie bepaalt welke kosten beïnvloedbaar zijn.

Samen met externe adviseurs zal KLM een herstructureringsplan opstellen waarbij is afgesproken dat de beïnvloedbare kosten met 15% gereduceerd dienen te worden. Het gaat hierbij om kosten waarbij het in de macht van KLM ligt om ze aan te kunnen passen.

(24) De leden van de Kamer vragen wat de precieze schuldenlast (absoluut en als onderdeel van totale vermogen) van KLM en de holding Air France-KLM (AF-KLM) is voordat overgegaan werd tot deze staatssteunmaatregelen? Ook vragen de leden van de kamer, indien er gebruikt wordt gemaakt van het volledige beschikbaar gestelde bedrag (dus zowel de leningen van banken met garantie en de directe lening), hoe de totale schuldenlast van KLM en AF KLM zich dan ontwikkelt.

In het jaarverslag van 2019 is te vinden dat voor KLM en Air France-KLM (de gehele groep) de totale verplichtingen respectievelijk € 10,2 miljard en € 28,4 miljard zijn. Het totale vermogen is € 1,6 miljard voor KLM en € 2,3 miljard voor de gehele groep. Doordat zowel KLM als ook Air France-KLM (Holding) aanzienlijke additionele bedragen als nieuwe schuld zal gaan aantrekken (ca. € 9–11 miljard) zal het totale vreemd vermogen van de groep aanzienlijk toenemen ten opzichte van het eigen vermogen. Dit betekent een (ongezonde) afname van de solvabiliteit van Air France-KLM en daarmee het vermogen van de onderneming om zelfstandig (zonder staatsgarantie) in de toekomst in de markt vreemd vermogen te kunnen aantrekken (mede ter herfinanciering en aflossing van de nu verstrekte staatsgarantie) en daarmee een aanzienlijke impact op haar competitieve positie. In eerstvolgende kwartaalrapportages en jaarverslagen zullen Air France-KLM en KLM opnieuw rapporteren over de ontwikkeling van de schuldenlast.

⁴ Motie lid Omtzigt, Kamerstukken II, 2019–2020, 28 362, nr. 25.

IV. Voorwaarden

a. Duurzaamheid, hinderbeperking en netwerkqualiteit

(47, 49) Verschillende van de leden van uw Kamer verzochten om publicatie van de afspraken met KLM, en hoe dat zich heeft te verhouden tot de motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, nr. 25).

De voorwaarden zoals vastgelegd zijn beschreven in de brief aan uw Kamer van 26 juni 2020. Deze afspraken zijn tevens vastgelegd tussen de Nederlandse staat en de onderneming. Deze contracten bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie en kunnen daarom niet gedeeld worden met de Tweede Kamer. Voorts vroegen deze leden naar een mogelijke inperking van de beleidsvrijheid als gevolg van deze afspraken. De afspraken die zijn gemaakt beperken deze beleidsvrijheid van de regering en Tweede Kamer ten aanzien van toekomstige luchthavenverkeersbesluiten niet. Het kabinet zal de afspraken die zijn gemaakt waar relevant vastleggen in generiek beleid, zoals de luchthavenverkeersbesluiten. Over deze luchthavenverkeersbesluiten kan de Tweede Kamer zich een zelfstandig oordeel vormen. Wel is het zo dat de afspraken met KLM een totaalpakket vormen. Indien hier op grond van formele wet- en regelgeving wordt afgeweken kan dit in voorkomende gevallen implicaties hebben.

(63) De Kamer (waaronder leden van het CDA) vraagt om inzicht in de uitgaven en subsidies van de overheid aan de Nederlandse luchtvaart. Ook wordt gevraagd naar de lastendruk en het effect op het bedrijfsresultaat van voorwaarden op het gebied van verduurzaming en hinderbeperking.

De overheid heeft op dit moment nauwelijks tot geen uitgaven aan de Nederlandse luchtvaart. Hierop is de Minister van IenW onder meer gedetailleerd ingegaan de reactie op Kamervragen op 2 oktober 2019 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 301). De luchtvaartsector betaalt voor de eigen infrastructuur en luchtverkeersdienstverlening en ontvangt geen subsidies voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. In het kader van het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart heeft de Kamer middels een amendement € 1 miljoen vrijgemaakt voor de opstartkosten voor het actieprogramma hybride en elektrisch vliegen (AHEV). Verder heeft uw Kamer op 18 november 2019 het CE Delft rapport «De prijs van een vliegreis» van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ontvangen (Kamerstuk 31 936, nr. 702). Daarin staat onder meer een terugblik en vooruitblik per 5 jaar wat betreft de kostenontwikkeling voor de luchtvaart. In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat bovendien dat het voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart belangrijk is dat kosten voor de luchtvaartsector zoveel mogelijk bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. De kosten voor de sector die voortkomen uit overheidsbeleid zullen daarom periodiek inzichtelijk worden gemaakt en tegen elkaar worden afgewogen op basis van de bijdrage die zij leveren aan het halen van de klimaatdoelen.

(51) Het kabinet vindt dat tegenover steun van de overheid voorwaarden mogen staan. Veel van de voorwaarden die we stellen aan KLM gaan over de financiën en bedrijfsvoering. Die zijn belangrijk om het bedrijf gezond te maken. Daarnaast willen we dat de KLM de komende tijd blijft meewerken aan de publieke doelen die we in Nederland nastreven en ook nadrukkelijk onderdeel zijn van de recent gepubliceerde Ontwerp-Luchtvaartnota: veiligheid, goede verbindingen, een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en duurzaamheid.

Voor wat betreft de voorwaarden op het gebied van hinderbeperking en verduurzaming vragen diverse leden van uw Kamer (PvdD, PvdA) naar welke onderdelen van de afspraken nu al gelden als beleid en hoe inspanningen van KLM zich daartoe hebben te verhouden. Ook vragen deze leden hoe KLM eventuele sancties bij het nakomen van de afspraken. Daarnaast zijn er vragen gesteld over extra voorwaarden, zoals bijvoorbeeld ultrafijnstof en het overnemen van de WHO-advies inzake geluidsnormen.

KLM heeft haar handtekening gezet onder het voorwaardenpakket en is daarmee gecommitteerd aan naleving van de gestelde voorwaarden. Het kabinet zal erop toezien dat alle overeengekomen maatregelen inclusief de duurzaamheids- en hinderbeperkingsafspraken door KLM worden nagekomen. De directe overheidslening wordt in tranches beschikbaar gesteld en telkens zal het kabinet bezien of aan alle voorwaarden is voldaan. De duurzaamheidsafspraken hebben een tijdshorizon die buiten de looptijd van het beoogde financiële pakket ligt. Het kabinet zal ook na de looptijd KLM blijvend houden aan de duurzaamheidsafspraken. Op het gebied van verduurzaming wordt KLM door de voorwaarden gebonden aan de doelstellingen uit het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. Het gaat daarbij om de doelstelling van 14% bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen in 2030 en een CO₂-reductie door de internationale luchtvaart in 2030 ten opzichte van 2005. Door deze voorwaarden verzekeren we dat KLM ook in de komende zware periode blijft investeren in verduurzaming. Ten aanzien van hinderbeperking is KLM nu gebonden aan verschillende maatregelen die bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Zij zal evenredig bijdragen aan onder meer het reduceren van nachtvluchten (zie verder hieronder). Ook is KLM gecommitteerd, in het licht van verdere ontwikkeling van Schiphol, aan het principe van groei verdienen en de verdere reductie van 2% aantal ernstig gehinderden per jaar.

Uw Kamer is op 5 juni 2020 geïnformeerd over het rapport van het RIVM ten aanzien van het advies van de WHO over geluid en gezondheid. In deze brief is aangegeven dat een zorgvuldige, kwantitatieve uitwerking van concrete beleidsopties over alle betrokken sectoren noodzakelijk is om verantwoorde en proportionele beleidsmatige conclusies te kunnen verbinden aan het WHO-advies en de analyse van het RIVM. Dit wordt de komende periode nader uitgewerkt. In dezelfde brief is met betrekking tot luchtvaartgeluid aangegeven dat met de ontwerppluchvaartnota 2020 de uitgangspunten voor het toekomstig luchtvaartbeleid zijn vastgesteld, inclusief de afname van geluidshinder als voorwaarde voor toekomstige groei en vermindering van geluidsoverlast door beter aan te sluiten bij hoe mensen hinder ervaren. De uitgangspunten zijn in lijn met de aanbevelingen van het RIVM-rapport. Nadere uitwerking zal dan ook plaatsvinden binnen het kader van de Luchtvaartnota.

Specifiek voor ultrafijn stof geldt dat de mogelijke gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof een belangrijk aandachtspunt van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn. Daarom is enkele jaren geleden aan het RIVM opgedragen om een uitgebreid, langjarig onderzoeksprogramma uit te voeren naar de gezondheidsrisico's van ultrafijn stof. Medio vorig jaar heeft uw Kamer twee rapporten hierover ontvangen, onder meer over acute effecten als gevolg van kortdurende blootstelling. Momenteel is het RIVM bezig met de onderzoeksmodule naar gezondheidseffecten als gevolg van langdurige blootstelling. Het eindrapport van het RIVM-onderzoek wordt medio 2021 verwacht. Daarnaast is ook de Gezondheidsraad om advies over dit onderwerp gevraagd.

(58, 90) Ook vraagt uw Kamer (Waaronder leden van SP en Groenlinks) naar het verschil tussen de duurzaamheidsvoorwaarden aan KLM en het bestaande klimaatbeleid. Wat is extra? Hoe verhouden de CO₂-doelen zich tot het akkoord van Parijs?

Het kabinet zet in op een verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. De aanpak hiertoe is beschreven in de Kamerbrief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585) en in de Ontwerp-Luchtvaartnota. De bestuurlijke afspraken uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart worden juridisch geborgd. Als het gaat om de totale CO₂-reductiedoelen wordt hiertoe onder andere een CO₂-emissieplafond per luchthaven uitgewerkt. Hiervoor zal de komende tijd een proces worden doorlopen. De afspraken met KLM kunt u eveneens zien als borging van bestaande afspraken. Vooruitlopend op een plafond én naast doelen ook gericht op maatregelen. Specifiek gaat het om afspraken ten aanzien van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen en om efficiëntie van de vloot. Door een grote partij als KLM te binden aan deze afspraken verzekeren we ons ervan dat de luchtvaartsector ook in deze crisisperiode stevige stappen blijft zetten in verduurzaming.

Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan het realiseren van de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs. Binnen de systematiek van het Klimaatakkoord van Parijs wordt via twee sporen uitvoering gegeven aan CO₂-reductie door de luchtvaart: 1) reductie door de internationale luchtvaart wordt primair gerealiseerd via de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO) en 2) reductie door de binnenlandse luchtvaart en grondgebonden activiteiten wordt nationaal gerealiseerd. De aanpak van binnenlandse emissies verloopt via een Europese bijdrage (NDC) aan Parijs. Nederland geeft daar invulling aan via het nationale Klimaatakkoord. Daarbinnen wordt gedifferentieerd tussen sectoren. In mondiaal verband is ieder land zelf verantwoordelijk voor zijn bijdrage aan de doelen van Parijs. De reductiepaden van landen kunnen dus eveneens verschillen. Kortom: er zijn veel communicerende vaten die per saldo moeten uitkomen op het doel van Parijs, gemeten in graden Celsius. De internationale luchtvaart – met een aanpak die primair via ICAO verloopt – is één van die communicerende vaten. Met zoveel bewegende delen is het niet mogelijk om eenduidig te kwantificeren hoeveel CO₂ de luchtvaart moet reduceren om het klimaatdoel van Parijs te halen. Uiteindelijk gaat de luchtvaart net als andere sectoren naar nul CO₂-uitstoot. Het kabinet zet daar ook op in, zowel mondiaal als nationaal. Het pad daar naartoe is echter niet per definitie gelijk aan het pad van andere sectoren.

(59, 73) De leden van uw Kamer (waaronder leden van SGP) vragen eveneens naar de voorwaarde om 14% duurzame luchtvaartbrandstof bij te mengen in 2030. Zij vragen daarbij hoe deze zich verhoudt tot de Nederlandse inzet om te komen tot een Europese bijmengverplichting en tot welke kosten dit leidt.

Het kabinet acht een Europese bijmengverplichting een effectieve manier om de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. Vergeleken met andere beleidsmaatregelen biedt een bijmengverplichting de hoogste mate van zekerheid om de doelstellingen uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart voor de inzet van 14% duurzame luchtvaartbrandstoffen in 2030 te behalen en daarbij een belangrijke bijdrage te leveren aan de doelstellingen voor de internationale luchtvaart. Een bijmengverplichting zal investeringen in productie en gebruik van duurzame brandstoffen aanmoedigen. Een dergelijke verplichting kan naast duurzame biokerosine ook met andere geavanceerde duurzame brandstoffen, zoals synthetische kerosine, ingevuld

worden. De voorwaarden voor KLM lopen vooruit op de juridische borging van de brandstoffendoelstelling voor de totale luchtvaartsector. De kosten per ticket van een bijmengverplichting zijn in het rapport van E4tech en Studio Gear Up geschat op € 7 voor korte afstandsvluchten en € 33 voor lange afstandsvluchten (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 726).

Het kabinet zet zich in voor de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Deze inzet wordt vormgegeven samen met gelijkgestemde EU-landen in een Europese kopgroep voor verduurzaming van de luchtvaart. Tijdens de Transportraad van 4 juni jl. heeft de Minister van IenW samen met een aantal andere lidstaten de Europese Commissie middels een verklaring opgeroepen om te komen met een voorstel voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Op basis van dat voorstel kan dan gesproken worden over de vormgeving van een bijmengverplichting. Op dit moment wordt er Europees nog niet gesproken over een vast percentage bijmengverplichting. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt wil Nederland per 2023 een nationale bijmengverplichting invoeren.

(62, 66, 67, 68, 69, 89) De Kamer (waaronder leden van de PvdD en SGP) vraagt hoe de voorwaarden ten aanzien van absolute CO₂-reductie en de (relatieve) CO₂-reductie per passagierskilometer zich tot elkaar verhouden. Ook vraagt de Kamer om inzicht in de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot sinds 1990 en hoe het CO₂-target zich verhoudt tot de voorwaarden die andere landen stellen aan steun. (75) Ook vraagt uw Kamer in die context waarom alleen voor de Nederlandse luchtvaartsector een CO₂-plafond wordt ingevoerd en wat de (Financieel-economische) gevolgen zijn van dit speelveld.

De absolute CO₂-uitstoot en de (relatieve) uitstoot per passagierskilometer verhouden zich tot elkaar als respectievelijk doel en middel. Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart en voor de voorwaarden aan KLM zijn de absolute CO₂-reductiedoelen leidend. De afspraken met KLM ten aanzien van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen en ten aanzien van de efficiëntie van de operatie (gemeten in CO₂-uitstoot per passagierskilometer) leveren een belangrijke bijdrage aan het bereiken van die absolute CO₂-reductiedoelen.

De uitstoot per passagierskilometer is voor luchtvaartmaatschappijen een belangrijke indicator voor hun operationele efficiëntie. Van invloed zijn het gebruikte vliegtuig (inclusief materialen en motoren), het gewicht aan boord (met onderscheid tussen passagiers en vracht), de vluchtuitvoering en de bezettingsgraad. CO₂-compensatie via systemen als het EU ETS of het mondiale CORSIA, telt niet mee in de berekening van de uitstoot per passagierskilometer. Op zichzelf is deze indicator echter niet bepalend voor de totale uitstoot. De afgelopen decennia is de CO₂-uitstoot van de luchtvaart toegenomen omdat het aantal gevlogen kilometers sterker is toegenomen dan de efficiëntie. Andersom werkt dit echter net zo. Als gevolg van de huidige crisis is er een afname te zien van de CO₂-uitstoot omdat het aantal gevlogen kilometers sterker is gedaald dan de afname in efficiëntie als gevolg van lage bezettingsgraden.

De ontwikkeling van de absolute CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart vanuit Nederland van 1990 tot nu is opgenomen in een grafiek in de Ontwerp-Luchtvaartnota. Veel luchtvaartmaatschappijen kiezen ervoor om hun gemiddelde uitstoot per passagierskilometer openbaar te maken via de jaarverslagen. Mij is bekend dat Frankrijk een CO₂-reductiedoel heeft opgenomen in de voorwaarden voor steun aan Air France. Dat betreft een reductie per passagierskilometer die gelijk is aan

de voorwaarde die Nederland stelt aan KLM. In Duitsland zijn geen CO₂-doelen opgenomen in de voorwaarden voor de steun aan Lufthansa.

Het kabinet kiest ervoor om nationaal in te zetten op CO₂-reductie door de internationale luchtvaart, bovenop de aanpak die hiervoor primair binnen ICAO tot stand komt. Onderdeel hiervan is het borgen van de klimaatdoelen uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. De voorkeur gaat ernaar uit om dit te doen op het niveau waar ook besluitvorming en vergunningverlening voor de luchtvaart in Nederland plaatsvindt: per luchthaven. Op deze manier kan het thema klimaat integraal worden afgewogen tegen andere belangen en kaders. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te leggen in de vorm van een CO₂-emissieplafond per luchthaven. Bijvoorbeeld in de luchthavenbesluiten. CO₂ wordt daarmee kader stellend voor de ontwikkeling van Nederlandse luchthavens, net zoals geluid en (externe) veiligheid. Het instrument van een CO₂-plafond zal worden uitgewerkt in het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaart-tafel. Dit dient zorgvuldig te gebeuren en in overleg met alle betrokken partijen. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar de verdeling van het CO₂-budget over de verschillende luchthavens en naar mogelijke reductiepaden richting 2030 (reductie naar emissieniveau van 2005). Ook zal worden gekeken naar de juridische vorm van deze borging. Zodra het CO₂-plafond verder is uitgewerkt, zullen de bredere effecten op de luchtvaart in kaart worden gebracht. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector.

Ook vragen uw leden (PvdD) naar de motivatie van het Kabinet om vliegen niet te ontmoedigen en het inperken van de zoönotische risico's gemoeid met luchtvaart.

Over de maatregelen die in de luchtvaart zijn en worden getroffen in verband met COVID-19 heeft het kabinet uw Kamer geïnformeerd op 12 juni 2020. Ten aanzien van zoönotische risico's verwijzen wij kortheids-halve naar de antwoorden op Kamervragen van de leden Ouwehand, Wassenberg en Van Esch over de verkleining van risico's van zoönotische infectieziekten d.d. 4 juni 2020 (2020Z06642).

(52) Uw Kamer vroeg (waaronder leden van PvdD en GroenLinks) voorts naar de gemaakte afspraken voor korte afstandsvluchten, bijvoorbeeld naar Brussel en Düsseldorf en de rol van substitutie in het reduceren van nachtvluchten.

Het intercontinentale deel van het netwerk van KLM is de toegangspoort van Nederland naar de rest van de wereld en v.v. en daarmee een vitale pijler onder het vestigings- en ondernemingsklimaat van ons land. Vandaar dat we ook inzetten om de capaciteit op Schiphol zoveel mogelijk voor intercontinentale routes te gebruiken. Daarbij is KLM afhankelijk van haar Europese feeder netwerk om haar intercontinentale vluchten voldoende te kunnen vullen teneinde een rendabele uitvoering van lange afstandsvluchten mogelijk te maken. De kortere, Europese routes zijn dus noodzakelijk om het unieke intercontinentale netwerk van KLM te kunnen onderhouden.

Op dit moment is het nog niet mogelijk om alle KLM-vluchten naar bestemmingen nabij Schiphol te vervangen door treinverkeer door onvoldoende materieel, capaciteit op het spoor, benodigde infrastructuur en goede aansluitingen tussen trein en vliegtuig. Vanuit de overheid wordt maximaal ingezet om dit in de toekomst mogelijk te maken. KLM heeft zich in het kader van de overheidssteun gecommitteerd aan het uitvoeringsagenda Air-Rail dat momenteel wordt afgerond. De elementen uit het actieprogramma moeten bijdragen aan de substitutie van vluchten

door treinen. In het verlengde daarvan is met KLM afgesproken dat de verbindingen per trein naar specifiek Düsseldorf en Brussel een goed alternatief moeten bieden voor het vliegtuig als voorwaarde voor de laatste stap in de reductie van de nachtvluchten op Schiphol (van 27.000 naar 25.000 nachtvluchten).

(48, 50, 54, 55, 60, 70, 71, 76, 86, 87, 88) Verschillende leden (waaronder SP, VVD, Groenlinks, PVV, PvdD en SGP) vragen naar de motivatie van het kabinet om afspraken te maken over nachtvluchten, de consequenties van deze reductie voor KLM en de rol van nachtvluchten voor de huboperatie en vakantievluchten op Schiphol. Deze leden vroegen daarbij aan het kabinet toe te lichten waarom het kabinet heeft gekozen voor een koppeling tussen het reduceren van nachtvluchten, de openstelling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie door treinen. Ook vragen leden zich af wat de impact is op KLM van het beperken van vluchten uit de nacht. Tot slot vroegen leden vroegen naar of de afspraken over nachtvluchten ook zullen gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen. Zij vragen daarbij aandacht voor slots, de tijdgebonden rechten voor een start-of landing van een vliegtuig in het kader van nachtvluchtreductie.

Het reduceren van het aantal nachtvluchten en verbeteren van de nachtrust voor de omwonenden van Schiphol is een belangrijk onderwerp. In het kader van onder andere de Ontwerp-Luchtvaartnota, de verdere ontwikkeling van Schiphol en de gesprekken met KLM is over dit onderwerp gesproken. In het notaoverleg van donderdag 18 juni 2020 over de Ontwerp-Luchtvaartnota heeft uw Kamer gevraagd om een concreet reductiepad. KLM heeft vanwege haar omvang, een belangrijke rol in het reduceren van het aantal nachtvluchten. Daarom is het reductiepad nu opgenomen in de brief aan uw Kamer over de steunmaatregelen.

Om uw Kamer een beeld te geven van het thema nachtvluchten bent u daarnaast op donderdag 26 juni jl. geïnformeerd over de verschillende aspecten van nachtvluchten. In deze brief is stilgestaan bij onder andere de financieel-economische dimensie en juridische aspecten die een rol spelen bij het verminderen van nachtvluchten. In de brief is nader toegelicht dat nachtvluchten belangrijk zijn voor de huboperatie op Schiphol en de verschillende typen luchtvaartmaatschappijen. Het schrappen van alle nachtvluchten, bijvoorbeeld door een totale nachtsluiting, is niet mogelijk door het *hub and spoke*-model. Door een afname van overstappende passagiers, waarvoor nachtvluchten noodzakelijk zijn, worden (intercontinentale) vluchten minder rendabel. Dit leidt op termijn tot afkalving van het netwerk. De nachtoperatie is daarmee ook van belang voor de concurrentiepositie van de luchthaven en zijn gebruikers, zo blijkt uit analyse van onderzoeksbureau SEO (2019). SEO heeft gekeken naar de nachtoperatie op Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Londen Heathrow. Om deze redenen zet het kabinet in op een zorgvuldig en stapsgewijs proces en wordt gekeken naar voorwaarden zoals de opening van Lelystad Airport, de verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie door treinen. Deze afspraken zijn daarmee in lijn met het Regeerakkoord en het beleid uit de Luchtvaartnota. Door deze koppeling is de verplaatsing van vluchten mogelijk en blijft de huboperatie van KLM behouden.

Verschillende leden vragen toelichting op het reductiepad voor nachtvluchten, de voorwaarden die daarbij horen en vragen daarbij aandacht voor eerdere afspraken over het aantal nachtvluchten in Omgevingsraad Schiphol (ORS) verband.

Met de voorwaarden zorgt het kabinet ervoor dat KLM ook in de komende jaren blijft werken aan hinderbeperking in de nacht. Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol regelt het maximaal aantal vliegtuigbewegingen in de nacht; 32.000 per jaar. Door de reductie van het aantal nachtvluchten wordt de geluidshinder rond Schiphol in de nacht verminderd. Tussen de luchtvaartsector en (bestuurlijke) partijen in de omgeving bestaat een langlopende discussie over de hoogte van dit aantal. Overeenstemming hierover is tot op heden niet bereikt. Op 5 juli 2019 is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 646) over de intentie om in de eerste wijziging van het luchthavenverkeersbesluit (LVB 1) 32.000 nachtvluchten te verankeren (de huidige realisatie). Het reduceren van nachtvluchten was onderdeel van het principe dat groei voortaan verdiend moest worden, bij de verdere ontwikkeling van Schiphol (LVB2). Dit besluit is destijds onder andere gebaseerd op het verslag (Kamerstuk 29 665, nr. 353) van de voormalig voorzitter van de ORS, Dhr. Alders. In het verslag staat aangegeven dat de reductie van het aantal nachtvluchten onderdeel van gesprek was om te komen tot een akkoord over de ontwikkeling van Schiphol, echter zover is het niet gekomen. Door nu in het LVB1 29.000 nachtvluchten te verankeren zetten we eerder een stap om het aantal vluchten te reduceren dan oorspronkelijk voorzien waarmee de afname geldt voor de luchtvaart als geheel. Voor de stappen naar 27.000 en 25.000 nachtvluchten geldt dat deze afhankelijk is van de openstelling van Lelystad Airport (zie hieronder). Verdere ontwikkeling van Schiphol en substitutie door treinen op bestemmingen Brussel en Düsseldorf maken onderdeel uit van het ondeelbare pakket van voorwaarden voor steun. Deze stappen worden opgenomen in de definitieve Luchtvaartnota en vastgelegd in LVB1 en LVB2, waarover uw Kamer in het najaar wordt geïnformeerd.

De reductie van nachtvluchten kan worden gerealiseerd door verplaatsing van deze vliegtuigbewegingen naar andere tijden op de dag. In de drukste ochtend- en avondblokken op Schiphol is echter beperkt ruimte voor extra verkeer, terwijl deze tijden belangrijk zijn voor de netwerkoperaat op Schiphol en vakantiebestemmingen. Tot meer vluchten mogelijk zijn in deze blokken, bijvoorbeeld door de verdere ontwikkeling van Schiphol, zullen luchtvaartmaatschappijen keuzes moeten maken welke bestemmingen ze willen aanbieden en welke bestemmingen ook van een andere luchthaven kunnen worden aangeboden. De openstelling van Lelystad, en verdere ontwikkeling van Schiphol, is daarom van belang. De luchthaven Lelystad blijft gesloten voor nachtvluchten maar met de openstelling van Lelystad en de Verkeersverdelingsregel wordt de verplaatsing van dag-vluchten van Schiphol naar Lelystad mogelijk gemaakt waardoor het aantal nachtvluchten op Schiphol omlaag kan, het intercontinentale netwerk op Schiphol kan worden behouden en Lelystad Airport kan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol. Dat is in lijn met afspraken uit het Regeerakkoord en de Luchtvaartnota, die deze openstelling als uitgangspunt heeft. Het is het voornemen van het kabinet om Lelystad Airport in het najaar van 2021 te openen. Voor opening van Lelystad Airport moet de voorhang van het wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit 2015 worden afgerond door uw Kamer.

Wanneer de voorwaarden zijn uitgewerkt en vastgelegd in de luchthavenverkeersbesluiten zullen de regels ook gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen. Daarmee blijft het *level playing field* op Schiphol behouden, en blijft het mogelijk voor KLM om een concurrerende luchtvaartmaatschappij te worden. KLM levert zodoende een evenredige bijdrage aan de nachtvluchtreductie. KLM voert, als grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland, veel nachtvluchten uit en bezit circa 80% van (historische) slots in de nachtperiode. De slotcoördinator is aangevoerd voor de verdeling van slots. Daarom zal ik de slotcoördinator

vragen om aan te geven hoe, rekening houdend met de regelgeving en procedures rond slotallocatie, tot een reductie van het aantal nachtbewegingen en de hiermee samenhangende slots kan worden gekomen.

Leden van uw Kamer (waaronder leden van SGP) hadden vragen over het belang van KLM voor de Nederlandse economie. Zij vragen daarbij aandacht over het op peil houden van de kwaliteit van het netwerk.

Het kabinet acht het noodzakelijk steun aan KLM te verlenen vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol. Dit netwerk is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Uit de studie van Decisio «Actualisatie economische betekenis Schiphol» die in januari 2020 aan de Tweede Kamer is gestuurd (bijlage bij Kst. 31 936, nr. 710) blijkt dat de totale toegevoegde waarde die direct samenhangt met alle luchthaven- en luchtvaartactiviteiten en indirect met de toeleveranciers daarvan op en rond Schiphol € 10,4 miljard bedraagt. In het rapport van Decisio is niet exact berekend wat daarvan aan KLM te relateren is. Vanwege de bepalende positie van KLM op Schiphol kan echter aangenomen worden dat dit aandeel significant is. KLM (inclusief Transavia en Martinair) is goed voor circa 30.000 van de direct aan Schiphol te relateren banen en uit navraag bij Decisio blijkt dat meer dan de helft van de € 7,3 miljard toegevoegde waarde die in het onderzoek direct met Schiphol samenhangt voor rekening komt van KLM. De cijfers in het onderzoek van Decisio zijn nog exclusief het bredere economische belang, namelijk de bijdrage aan het vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven. Aan dit vestigingsklimaat draagt KLM met het uitgebreide netwerk van bestemmingen uiteraard ook in hoge mate bij.

b. State Agent

(36, 43, 56) De leden van de Kamer en leden van verschillende fracties, waaronder die van de VVD, CDA, PVV, PvdA en SP, hebben gevraagd naar de rol van de state agent, hoe en door wie deze zal worden ingevuld, en hoe de informatievoorziening verloopt, ook in relatie tot de informatievoorziening aan de Kamer. De fractie van D66 vraagt specifiek naar de rapportageverplichting over CO₂-emissies.

De state agent, die zal worden betaald en aangesteld door de Nederlandse staat voor de gehele looptijd van het gehele steunpakket, krijgt als taak om erop toe te zien dat de voorwaarden van de staat worden nageleefd en het herstructureringsplan van KLM wordt uitgevoerd. Hiertoe krijgt de state agent verschillende bevoegdheden. Allereerst krijgt de state agent informatierechten, zoals het verkrijgen van relevante informatie die ook met de raad van commissarissen zal worden gedeeld, naast de periodieke kwartaalrapportages die de state agent zal ontvangen. Daarnaast heeft de state agent ook het recht onderwerpen te agenderen bij (commissies van) de raad van commissarissen van KLM. Ook heeft de state agent het recht om aanwezig te zijn bij de vergaderingen van de raad van commissarissen en over bepaalde onderwerpen te overleggen met de raad van bestuur van KLM. Tot slot is er in een escalatiemechanisme voorzien, mocht de state agent signaleren dat een bepaalde voorwaarde niet (volledig) wordt nagekomen. Aan het eind van dit mechanisme zal de voorzitter van de raad van bestuur van Air France-KLM samen met het Ministerie van Financiën op zoek gaan naar een oplossing binnen de gestelde kaders van de voorwaarden aan het steunpakket.

Informatie aan de Kamer zal verstrekt worden door middel van rapportages via de bestaande budgettaire nota's. Bij deze rapportages zal alle beschikbare informatie, indien mogelijk en relevant, worden meege-

nomen. De rapportage over CO₂-emissies zal eveneens, indien mogelijk en relevant, worden meegenomen.

Bij dit schrijven is nog niet bekend wie de rol van de state agent bij KLM zal gaan vervullen. Uiteraard zal gezocht worden naar een persoon die aan het profiel met de geschetste taken zal voldoen. Het ligt hierbij voor de hand dat het zal gaan om een natuurlijk persoon, niet om een team van mensen die gezamenlijk deze taak toebedeeld krijgt.

c. Arbeidsvoorwaarden

(77) De Kamer vraagt waarom de Fransen enkel tot «bevrozing» over gaan, terwijl KLM'ers met hogere salarissen tot 20% worden gekort. De leden van de VVD, het CDA en de SGP vragen hoe de voorwaarde op de arbeidsvoorwaarden eruit ziet en in hoeverre dit harde afspraken zijn. Voorts vragen de leden van de PVV of er een overzicht kan komen met de huidige salarissen van KLM en de impact van de voorwaarde op deze salarissen.

De leden van de SP vragen zich af hoe de salaris afspraak voor Pieter Elbers eruit komt te zien. (84) De leden van de Kamer, waaronder de PvdA- en de SGP-fractie willen weten hoe het loonoffer van de top zich verhoudt tot het loonoffer van het personeel. De SP vraagt zich daarbij af of de bezoldiging van het bestuur onder de WNT komt te vallen.

De PVV-fractie wil weten of de bonussen over 2019 van het bestuur en de topmanagement laag worden opgeschort.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de impact van de voorwaarden op de arbeidsomstandigheden van werknemers die tot modaal verdienen. De leden en vragen verder naar de baan zekerheid en de werkdruk van het grondpersoneel.

(33) De leden van de Kamer, waaronder de GroenLinks-fractie, PvdA-fractie en CDA-fractie, willen weten wat de rol is van de vakbonden bij de invullingen van de maatregelen op de arbeidsvoorwaarden.

Het kabinet vindt het belangrijk dat KLM sterker uit deze crisis komt. Er is daarom besloten om de arbeidsvoorwaarden van KLM onderdeel te maken van de voorwaarden voor steun van de Nederlandse staat, zodat de competitiviteit van het bedrijf toeneemt. Ook de Franse staat heeft eisen gesteld aan de competitiviteit van de onderneming. Daarbij is veelvuldig overleg geweest tussen Nederland en Frankrijk.

Met betrekking tot voorwaarde met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden wordt van KLM vereist dat werknemers vanaf modaal inkomen een bijdrage moeten leveren aan de verbetering van de competitiviteit. Tot driemaal modaal loopt deze bijdrage op tot 20%, vanaf driemaal modaal zal de bijdrage minimaal 20% zijn. Voor werknemers die vanaf modaal verdienen gelden lagere percentages, oplopend van 0% bij eenmaal modaal tot 20% bij drie keer modaal. De bijdrage wordt gebaseerd op de combinatie van alle arbeidsvoorwaarden. Dit kan dus naast de primaire arbeidsvoorwaarden ook de secundaire arbeidsvoorwaarden beslaan. KLM heeft 33.000 medewerkers in dienst, en een uitgebreid salarishuis. De KLM-directie moet nu invulling geven aan deze voorwaarde. Het is daarmee niet mogelijk een overzicht te delen van alle huidige salarissen van KLM noch de impact van deze voorwaarde hierop. Zoals ook aangegeven in de brief zijn de condities op de arbeidsvoorwaarden dusdanig opgesteld dat hierbij de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Het personeel met een inkomen tot modaal wordt in deze voorwaarde dan ook ontzien. Verdere invulling van deze maatregelen is aan KLM en de vakbonden. De top van het bedrijf moet evenals het personeel met een hoog inkomen ten minste 20% van hun arbeidsvoorwaarden inleveren. Onderdeel hiervan is dat hun bonussen worden

opgeschort zolang de steun van de Nederlandse staat niet is terugbetaald. KLM blijft, ondanks de steun, een privaat bedrijf en de salarissen van het bestuur komen dus niet onder de WNT te vallen. Het bedrijf heeft eerder aangegeven dat bonussen van het bestuur en de topmanagementlaag over 2019, die eigenlijk in maart zouden worden uitbetaald, zijn opgeschort.

(45) De Kamer vraagt of u kunt toelichten of de voorwaarde «geen bonussen voor het bestuur en de topmanagementlaag» zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, ook van toepassing is op lange termijn bonussen?

Ja.

(85) De Kamer vraagt of de bonussen voor de top slechts opgeschort zijn en niet geschrapt, en dat ze dus later ingehaald kunnen worden in tegenstelling tot salariskortingen?

Ja. De afspraak met KLM is dat er geen variabel inkomen (bonussen) zal zijn zolang de steun van de Nederlandse staat nog niet is terugbetaald.

(72) De Kamer, waaronder de leden van Partij voor de Dieren vragen hoe het kabinet gaat borgen dat er daadwerkelijk geen bonussen en dividend meer zullen worden uitgekeerd, in lijn met de aangenomen motie Van Raan/Kroger. (46) De Kamer vraagt of dit ook geldt voor KLM-medewerkers die geheel of gedeeltelijk onder contract staan bij de holding? De leden van de SP-fractie vragen naar het salaris van de medewerkers in verhouding tot het maximumsalaris in de NOW-regeling en hoeverre de regering bereid is om de salarissen af te toppen tot het maximumbedrag van de NOW.

De maatregelen gelden voor medewerkers van de KLM-groep, niet voor medewerkers van de holding Air France-KLM. Voor alle voorwaarden geldt dat zowel het bestuur van KLM als het bestuur van Air France-KLM hier hun handtekening onder heeft gezet. Daarmee committeren ze zich aan deze gemaakte afspraken. Daarnaast wordt een state agent aangesteld om toe te zien dat de voorwaarden worden nageleefd zoals het kabinet deze heeft bedoeld. Een deel van de salarissen zal, ook na het toepassen van het offer op de arbeidsvoorwaarden, boven het salarisplafond van de NOW blijven vallen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister het beoordeelt dat voor de steun die de Franse regering aan Air France verleent, geen loonoffer van het personeel wordt gevraagd. Ook vragen zij of de Minister het idee krijgt dat er bij Air France ook gereorganiseerd gaat en/of moet worden om als onderneming levensvatbaar te blijven. Daarbij vragen de leden of de Minister het wenselijk acht als Air France als onderneming op dezelfde voet verder zal gaan na het verlenen van de staatssteun door de Franse regering.

Air France zal haar kostenstructuur moeten verbeteren om goed te kunnen blijven concurreren binnen Europa. Daarom is het goed dat de Franse overheid in haar voorwaarden heeft gevraagd naar een reorganisatie waarbij Air France haar concurrentievermogen dusdanig verbetert zodat zij kan concurreren met de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen binnen Europa. De Nederlandse staat heeft aangegeven richting Air France-KLM dat er nog wel werk aan de winkel is en dat er aan Franse kant meer moet gebeuren.

Wat betreft de voorwaarden voor de steun hebben de leden van de SGP-fractie enkele vragen over de kostenreductie van 15% op de

beïnvloedbare kosten die KLM moet weten te realiseren. Vallen de (extra) kosten gelieerd aan dit steunpakket daar ook onder? (30) De Kamer vraagt of ik bereid ben het herstructureringsplan, met de Kamer te delen en zo niet waarom niet? (31) De Kamer vraagt welke externe adviseurs er precies betrokken zijn bij het opstellen van dit herstructureringsplan en of deze externe adviseurs ook onafhankelijk zijn.

Er is besloten tot een kostenreductie van 15% omdat het kabinet gelooft dat dit nodig is om KLM concurrerder te maken. Er is met KLM afgesproken dat de kostenreductie alleen slaat op kosten die KLM kan beïnvloeden. Er is tot 1 oktober de tijd om een herstructureringsplan vorm te geven. In dit plan zal dan ook terecht komen welke kosten exact moeten dalen. KLM zal dit plan opstellen, samen met een externe adviseur die ook door de Nederlandse staat wordt aangesteld.

De externe adviseur die bij het opstellen van dit herstructureringsplan wordt betrokken, is nog niet aangesteld. Dit zal uiteraard een onafhankelijk adviseur zijn. Het herstructureringsplan is een bedrijfsvertrouwelijk plan van een onderneming die onderdeel is van een beursgenoteerde onderneming. Het is daarom niet mogelijk dit herstructureringsplan publiek te maken.

De VVD vraagt naar hoe de voorwaarden op het gebied van algemeen belang zijn vastgelegd en vraagt naar dit document.

De voorwaarden zoals vastgelegd zijn beschreven in de Kamerbrief. Deze afspraken zijn tevens vastgelegd tussen de Nederlandse staat en de onderneming. Deze contracten bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie en kunnen daarom niet gedeeld worden met de Tweede Kamer.

V. Proces

a. Algemeen

(5) De leden van de Kamer, waaronder de CDA-fractie en de leden van de SP-fractie, vragen zich af welke juridische en financiële externe onafhankelijke adviseurs betrokken zijn geweest bij het in kaart brengen van de liquiditeitsbehoefte en het doorrekenen van scenario's. De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar het toekomstige verdienmodel van de luchtvaartsector, hoe het inzetten voor een houdbare schuldenpositie zich verhoudt tot de steunmaatregelen en of rekening is gehouden met een krimp scenario in de gesprekken over de steunmaatregelen. (42) De leden van de Kamer, waaronder de PvdA-fractie en de CDA-fractie, vragen om een reactie naar aanleiding van het lopende onderzoek van de Algemene Rekenkamer over eerdere overheidssteun aan grote bedrijven en of lering is getrokken uit eerdere steun. (64) Daarnaast vraagt de Kamer hoe de Kamer en de belastingbetaler geïnformeerd worden over o.a. de voortgang op het behalen van de gemaakte afspraken, het herstructureringsplan, terugbetaling van de leningen, ontwikkeling van de concurrentiepositie van KLM en de kwaliteit van het netwerk? (37) Ook vraagt de Kamer wanneer de gesprekken over de toekomst van de holding van start zijn gegaan en naar enige context hierover.

Bij het in kaart brengen van de liquiditeitsbehoefte en het doorrekenen van de verschillende scenario's zijn wij geadviseerd door Linklaters (juridische adviseur) en ABN AMRO (financieel adviseur). De gestelde voorwaarden aan de steun moeten eraan bij dragen dat KLM in de toekomst weer financieel gezond zal zijn. Het is vervolgens zaak dat de onderneming de schuldenpositie gaat verbeteren. Het is daarom goed mogelijk dat op termijn de kapitaalpositie van de gehele onderneming

verbeterd moet worden. Met de voorwaarden maken we KLM klaar voor de toekomst en blijft haar voortrekkersrol als duurzaam luchtvaartbedrijf behouden.

De Kamer zal geïnformeerd worden over de voortgang omtrent de verschillende aspecten van het steunpakket door middel van rapportages via de bestaande budgettaire nota's, waaronder ook de rapportages over deelnemingen. Bij deze rapportages zal alle beschikbare informatie, indien mogelijk en relevant, worden meegenomen. Zoals al eerder aangegeven is het doel om van Air France-KLM weer de nummer 1 luchtvaartmaatschappij van Europa te maken. Dit is het doel sinds de Nederlandse staat aandeelhouder is geworden van Air France-KLM en hierover zijn sindsdien gesprekken gevoerd. Met de huidige crisis en uitdagingen waar de onderneming voor staat, is het des te meer van belang om met alle betrokken partijen te bekijken hoe de competitieve positie van de onderneming verbeterd kan worden.

De eerste 16 lessen uit het lopende onderzoek van de Algemene Rekenkamer zijn op 26 juni 2020 gepubliceerd. Op diezelfde dag zijn ook de steunmaatregelen voor KLM bekend gemaakt. Wij hebben deze publicatie dan ook niet kunnen meenemen in de vormgeving van het steunpakket. Wel heeft het kabinet uiteraard gekeken naar lessen uit het verleden. Dit is, onder andere, terug te zien in het feit dat er inzicht is verkregen in mogelijke herstelsenario's waarbij verschillende mogelijkheden voor het herstel van de sector en KLM is bekeken, een herstructureringsplan opgesteld dient te worden, alternatieven zijn verkend en een state agent is aangesteld.

b. Europese Commissie

(38) De Kamer vraagt welk document op dit moment concreet voorligt bij de Europese Commissie en of deze documenten ook aan de Kamer zullen toekomen. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het kabinet (formeel of informeel) in gesprek is met de Europese Commissie over een mogelijke «remedy» als voorwaarde voor het geval er later een kapitaalversterking moet plaatsvinden.

Bij de Europese Commissie is de staatssteun aan KLM op grond van het tijdelijk steunkader genotificeerd. Hiervoor is een elektronisch formulier van de Europese Commissie ingevuld overeenkomstig het model dat bij het Tijdelijk steunkader COVID-19 met onderbouwing waarom de steun voldoet aan de voorwaarden uit paragrafen 3.2, 3.3 en 3.4 van het Tijdelijk steunkader COVID-19. Als bijlagen bij dit formulier zijn lening- en garantiedocumenten aangehecht evenals de andere documenten die relevant zijn voor de transactie. Het is kabinetsbeleid om vertrouwelijke documenten en informatie in lopende steunprocedures met de Europese Commissie niet openbaar te maken. Daarnaast bevatten deze stukken bedrijfsvertrouwelijke informatie en kunnen ook om deze reden niet openbaar met de Tweede Kamer worden gedeeld. Details over de garantie en lening die wel gedeeld kunnen worden zijn opgenomen in de Tweede Kamerbrief Steunmaatregelen KLM en zullen ook in de goedkeuringsbeschikking van de Europese Commissie terug te lezen zijn. Het kabinet is momenteel niet in gesprek over mogelijke remedies bij kapitaalversterking, omdat in deze fase van steunverlening dit niet relevant is.

c. Tweede Kamer

(8, 9) De Kamer vraagt om een toelichting op wat in de brief Steunmaatregelen KLM wordt bedoeld met «vooraf een oordeel kunnen geven» door beide Kamers en in hoeverre de beide Kamers echt de mogelijkheid

krijgen om echt «een oordeel te geven» indien slechts één iemand per fractie betrokken wordt bij de vertrouwelijke briefings. (10) Daarnaast vraagt de Kamer op basis van welke jurisprudentie of wet- en regelgeving, wordt gesteld dat het beantwoorden van individuele schriftelijke Kamervragen een onderdeel zou zijn van de voorhangprocedure voor deze «privaatrechtelijke rechtshandeling» zoals gesteld wordt in de brief Steunmaatregelen KLM.

Ministers mogen namens de Staat privaatrechtelijke rechtshandelingen verrichten. Artikel 4.7 van de Comptabiliteitswet 2016 schrijft voor welke privaatrechtelijke rechtshandelingen door de Staat niet eerder worden verricht dan 30 dagen, nadat het voornemen daartoe schriftelijk ter kennis is uitgebracht van de Kamers der Staten-Generaal.

Onder de in artikel 4.7 benoemde privaatrechtelijke rechtshandelingen vallen leningen met wezenlijke kenmerken van eigen vermogen. De directe lening van de Staat aan KLM van maximaal € 1,0 miljard is een achtergestelde lening en heeft daarmee kenmerken van eigen vermogen. Met de voorhangprocedure wordt de Staten-Generaal in staat gesteld om een oordeel te geven over het voornemen van het kabinet om deze directe lening te verstrekken. Vanaf april 2020 zijn de Eerste en Tweede Kamer op verschillende wijzen, al dan niet vertrouwelijk, geïnformeerd over het voornemen van het kabinet om steun te verlenen aan KLM. Met de brief van 24 april van de Minister van Financiën, was het voornemen openbaar. In zo'n geval kan informatie die in een vertrouwelijke briefing wordt gedeeld – zonder dat die informatie zelf openbaar gemaakt wordt – ook een oordeel worden gevormd en openbaar worden geuit over het openbare voornemen. Uw Kamer maar ook leden van de Eerste Kamer hebben vragen gesteld over dit voornemen. Om de voorgenomen handeling niet onbeperkt op te houden, zijn er door de wetgever termijnen verbonden aan het geven van een reactie.

Met de vaste Kamercommissie van Financiën heeft de Minister van Financiën in april (voorlopige) werkafspraken gemaakt over de wijze van vertrouwelijk informeren voor situaties waarin het wenselijk wordt geacht de commissie vertrouwelijk te informeren indien het treffen van een overheidsmaatregel niet kan worden uitgesloten. Noodzaak tot vertrouwelijkheid is bijvoorbeeld aan de orde bij koersgevoelige, bedrijfsgevoelige, of toezichtvertrouwelijke informatie. Onderdeel van deze afspraken is dat de commissievoorzitter in afstemming met de commissiegriffier en de Minister telkens vaststelt wie er voor een vertrouwelijk overleg uitgenodigd dient te worden. Uitgangspunt daarbij is dat alle fracties en groepen, of afsplitsingen daarvan in de gelegenheid gesteld worden om met één woordvoerder deel te nemen aan dit overleg. Met het vertrouwelijk informeren van een beperkt aantal woordvoerders wordt de maximale kring van eventuele insiders beperkt, wat een verplichting is volgens de Verordening marktmisbruik (MAR). Nadat het kabinet in detail in openbaarheid is getreden met de steunmaatregelen kunnen alle leden zich een oordeel vormen over de door het kabinet voorgestelde steunmaatregelen. Via een zogeheten e-mailprocedure op 17 april 2020 heeft deze vaste commissie ingestemd met deze werkafspraken.

VI. Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen of de verschillen binnen het concern niet vergroot in plaats van verkleind zijn door de verschillende steunacties van de Franse en Nederlandse kant en of het kabinet ook nog meer met het Franse kabinet samen op had kunnen trekken.

Zowel de Franse staat als de Nederlandse staat heeft eisen aan het bedrijf gesteld qua herstructurering. De Franse staat heeft ervoor gekozen om Air France-KLM pas achteraf goedkeuring te verlenen aan de voorstellen die Air France-KLM hiervoor zal doen, daar waar de Nederlandse staat duidelijke eisen stelt vooraf aan de steun. Dit hoeft echter niet te betekenen dat het Nederlandse en het Franse gedeelte verder uit elkaar gaan lopen. Het Nederlandse en het Franse kabinet hebben veelvuldig met elkaar overlegd de afgelopen periode over de mate van steun en de voorwaarden aan de steun. Wij beogen daarmee ook hetzelfde; namelijk een (financieel) gezond bedrijf en concurrerende luchtvaartmaatschappijen.

De leden van de CDA-fractie achten het in het belang van de onderneming dat er ook wordt gekeken naar welke barrières de overheid of derden kunnen wegnemen die kans op herstel en/of herstructurering groter maken. De leden van de CDA-fractie vragen de Minister welke kansen en uitdagingen hij ziet op dit vlak.

Dit wordt momenteel niet meegenomen in het steunpakket. De praktijk is dat, mochten er in (luchtvaart gerelateerde) regelgeving of anderszins belemmeringen zijn voor herstructurering én de overheid dit kunnen verhelpen, KLM dat via de geëigende paden kan aankaarten.

(40) De Kamer vraagt of een van de twee direct betrokken bewindspersonen, zijnde de Minister van Financiën of de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in een functie voor hun huidige functie als Minister, professioneel betrokken geweest bij AF-KLM of KLM, bijvoorbeeld in een adviserende rol? Zo ja, wanneer precies?

Nee, beide bewindspersonen zijn niet professioneel betrokken geweest bij Air France-KLM of KLM.

De leden van de SP-fractie, de GroenLinks-fractie en PvdA-fractie vragen naar belastingontwijking van piloten. Zij willen weten wat het kabinet vindt van deze belastingontwijking en in hoeverre harde eisen worden gesteld aan het bedrijf om deze belastingontwijking tot nul te reduceren.

Gezien de aard van hun beroep zijn piloten flexibeler in het kiezen van hun woonplaats dan andere werknemers. Werknemers die in het buitenland wonen en die in dienst zijn van een Nederlandse werkgever, zouden in beginsel zowel in Nederland als in het buitenland belastingplichtig kunnen zijn voor de inkomstenbelasting. Dit geldt ook voor piloten in dienst van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Om dubbele belastingheffing te voorkomen wordt op grond van bilaterale belastingverdragen het heffingsrecht toegewezen aan één van beide landen. In sommige verdragen die Nederland met andere landen heeft gesloten, is het heffingsrecht over de inkomsten van werknemers die werkzaam zijn in het internationale vervoer, zoals piloten, toegewezen aan het land waarin zich de feitelijke leiding van de vervoersonderneming bevindt. Echter, op grond van de meeste belastingverdragen is dat heffingsrecht exclusief toegewezen aan het land waarin de desbetreffende werknemer woont. De toewijzing van het heffingsrecht aan het woonland is in lijn met het huidige OESO Modelverdrag en het Nederlandse fiscale verdragsbeleid. Gezien de internationale aard van het werk en omdat deze groep werknemers vaak weinig in Nederland verblijft, is het heffingsrecht om uitvoeringsredenen dikwijls toegewezen aan het woonland. Dit is niet zonder meer aan te merken als het ontwijken van Nederlandse belasting. Het is dan aan het woonland om te bepalen hoe het zijn inwoners in de belastingheffing betreft. Omgekeerd zijn in dit soort gevallen inwoners van Nederland die in dienst zijn van een buitenlandse luchtvaartmaat-

schappij, in Nederland belastingplichtig. Voor de belastingplicht is het van belang dat zij ook feitelijk in het buitenland wonen. Daarvoor geldt als voorwaarde dat er een duurzame band van persoonlijke aard moet zijn met het andere land. Waar zij belastingplichtig zijn, hangt dus af van de feiten en omstandigheden van het geval. De Belastingdienst houdt hier risicogericht toezicht op.

Er zijn naast het gebruikmaken van een gunstig belastingregime, immers diverse andere redenen voor het personeel van KLM om in het buitenland te wonen. Daarom wordt nu gezamenlijk met het bedrijf gekeken in hoeverre daadwerkelijk belastingontwijking plaatsvindt en indien dit het geval is op wat voor manier het mogelijk is om hier een einde aan te maken.

De leden van de PvdD-fractie vragen waarom de luchtvaartsector nog steeds gespaard wordt als het gaat om belastingen? Is er met KLM afgesproken dat zij stoppen met het tegenwerken van de invoering van eerlijke belastingen op diverse onderdelen van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Het kabinet onderkent dat in de internationale luchtvaart, anders dan in andere sectoren, geen accijns en btw wordt geheven over de gebruikte brandstof, en voor het internationale passagiersvervoer het nihiltarief van de btw van toepassing is. Mede om deze reden is in 2017 in het regeerakkoord afgesproken dat een belasting op luchtvaart zal worden geïntroduceerd – het liefst in Europees verband en anders per 2021 in vorm van een nationale vliegbelasting.

De COVID-19 crisis heeft zoals bekend ook zware gevolgen voor de luchtvaartsector, waarbij de ontwikkelingen in de komende periode nog zeer onzeker zijn. Dat roept de vraag op wat dit betekent voor de invoering van de voorgestelde vliegbelasting per 1 januari 2021, zoals beoogd in het regeerakkoord. Het wetsvoorstel voorziet inwerkingtreding van de vliegbelasting op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip. Achtergrond is dat op deze manier tot het laatste moment rekening kan worden gehouden met de mogelijke totstandkoming van een Europese belasting op luchtvaart. Het betekent ook dat een latere inwerkingtreding mogelijk is als gevolg van de COVID-19-crisis.⁵

Tegen deze achtergrond, waarbij de voorkeur ligt bij een Europese oplossing, is besloten om dit niet specifiek een voorwaarde voor KLM te maken.

De leden van de PvdD-fractie vragen of het kabinet een overzicht kan geven van de fiscale structuur van KLM, alsmede een gedetailleerd overzicht van de betaalde belasting door KLM over de afgelopen 10 jaar (inclusief het effectieve belastingtarief dat KLM betaald heeft)? Zo nee, waarom niet?

Vanwege de geheimhoudingsplicht van artikel 67 Algemene wet inzake Rijksbelastingen kan ik geen mededelingen doen over individuele belastingplichtigen.

(41) De Kamer vraagt of de relevante bepalingen uit de cao over piloten en hun afvloeiingsregelingen, inclusief eventuele wijzigingen gedurende de afgelopen 12 maanden, met de Kamer gedeeld kunnen worden.

⁵ Zie ook Kamerstukken II 2019–2020, 35 205, nr. 30.

Cao's zijn allereerst een aangelegenheid tussen de onderneming en de vakbonden/werknemers. Deze worden, nadat zij zijn afgesloten, met het Ministerie van Sociale Zaken gedeeld. Op de website loonwijzer.nl (CAO KLM vliegers 2019–2022) zijn deze in te zien.

(34) De Kamer vraagt wanneer iemand in de zogeheten «topmanagementlaag» zit?

KLM is momenteel bezig deze groep binnen de organisatie in te kaderen. Dit zal nader met de overheid worden bekeken bij de afbakening bij het herstructureringsplan.

De leden van de PvdD-fractie vragen of het kabinet erkent dat KLM al vele mensen heeft ontslagen en dat ook via dit pakket vele mensen zullen worden ontslagen? Zo ja, waarom ontbreekt er een goed sociaal plan waarin werknemers actief geholpen worden naar het vinden van werk in meer toekomstbestendige sectoren?

In de NOW 2.0 zijn voorwaarden opgenomen met betrekking tot grotere ontslagaanvragen in het kader van de Wet Melding Collectief Ontslag (ontslag om bedrijfseconomische redenen voor 20 of meer werknemers). Daarnaast hebben werkgevers een inspanningsverplichting om hun werknemers te stimuleren een ontwikkeladvies aan te vragen of scholing te volgen voor behoud van werk. De exacte invulling van een sociaal plan is een aangelegenheid van het management van KLM.