

De vaste commissie voor Financiën heeft op 23 maart 2023 enkele vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën over de vierde rapportage van de staatsagent KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 57)

De voorzitter van de commissie,
Tielen

De adjunct-griffier van de commissie,
Lips

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de rapportage van de staatsagent, de brief van KLM en de brief van het kabinet. Deze leden lezen dat KLM naar het oordeel van de staatsagent en het kabinet een goede inzet levert op luchtvaart-gerelateerde afspraken, maatregelen neemt tegen belastingontwijking en de kostenbesparingen in 2021 en 2022 heeft gerealiseerd. Het voornemen om de resterende kredietfaciliteit te beëindigen vinden deze leden een goede stap. Zij hebben een aantal vragen aan het kabinet.

Allereerst merken de leden van de VVD-fractie op dat de staatsagent in de vierde rapportage concludeert dat kostenreducties niet structureel van aard zijn en dat ingeplande kostenreducties voor de jaren 2023 en verder ontoereikend zijn. Zo schiet de reductie van de beheersbare kosten in 2023 met 250 miljoen euro tekort ten opzichte van de voorwaarde uit het steunpakket, met een oploop tot 475 miljoen euro vanaf 2025. Ook is de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage in maart 2022 ter zijde geschoven. In reactie hierop noemt het kabinet deze constatering slechts «teleurstellend», waarbij het kabinet aangeeft «nogmaals te hebben benadrukt» dat afspraken ten uitvoer gebracht moeten worden. Welke concrete acties verbindt het kabinet aan deze kwalificaties?

De leden van de VVD-fractie hebben het kabinet eerder gevraagd om creatieve mogelijkheden te verkennen om de naleving van steunvoorwaarden te bevorderen. Deze leden vragen het kabinet welke mogelijkheden hiervoor tot nog toe in beeld zijn gebracht en welke in de praktijk worden gebracht om ervoor te zorgen dat gemaakte afspraken worden nagekomen.

De zorgen die er zijn over de langjarige kostenbeheersing en arbeidsvoorwaarden, overlappen ook met de rol die de Staat heeft als aandeelhouder om toe te zien op een goede concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij. Hoe verhoudt dit zich tot de rol van de staatsagent? Ook op andere vlakken, zoals verduurzaming en het tegengaan van geluidsoverlast, is overlap met het luchtvaartbeleid van het kabinet. De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet duidelijk te maken of en waar het kabinet nog een exclusieve rol van de staatsagent ziet na beëindiging van de steunfaciliteit.

Specifiek over de uitbetaling van variabele beloningen over 2019, delen de leden van de VVD-fractie de opvatting van het kabinet dat het gezien de financiële steun lovenswaardig was geweest hiervan af te zien. Deze leden vragen daarbij het kabinet zich in Europees verband te blijven inzetten om het schrappen van bonussen standaard onderdeel te maken van dergelijke noodsteun. Ook vragen deze leden of het kabinet andere mogelijkheden heeft onderzocht om dit bij toekomstige steunmaatregelen te verankeren. Deze leden vragen het kabinet feitelijk te verhelderen of het klopt dat KLM hierover juridisch advies heeft ingewonnen over de uitbetaling van variabele beloningen over 2019 naar aanleiding van de eerdere gerechtelijke uitspraak en dat de staatsagent of het kabinet dit niet hebben gedaan.

Vragen en opmerkingen van de leden van D66-fractie

Met enige verbazing hebben de leden van de D66-fractie kennisgenomen van de vierde voortgangsrapportage van de staatsagent van KLM en de brief van de directie van KLM daarover. Deze leden hebben nog vragen en opmerkingen bij deze rapportage.

De staatsagent van KLM schrijft dat KLM de bedrijfseconomische voorwaarden heeft overtreden, die zijn vastgelegd in het Framework Agreement behorend bij de steun die door de Staat aan KLM is verleend tijdens de coronacrisis. De leden van de D66-fractie hebben daar drie vragen bij. In de eerste plaats vragen deze leden of de Minister de analyse van de staatsagent deelt. Daarnaast vragen zij welke consequenties de Minister daaraan verbindt, waarbij het niet-juridisch-bindend zijn van deze afspraken niet hoeft te betekenen dat er geen gevolgen kunnen zijn, zo denken deze leden. Ten derde vragen deze leden naar de lessen die het kabinet trekt voor eventuele nieuwe steun in de toekomst voor een groot bedrijf in aanvulling op het onderzoek naar de steun aan grote ondernemingen in het verleden.

Voorts lezen de leden van de D66-fractie dat de staatsagent van KLM schrijft dat KLM in maart 2022 eenzijdig arbeidsrechtelijke condities en hun onderliggende doelstellingen terzijde heeft geschoven en dat dit volgens de staatsagent van KLM een schending is van de voorwaarden die aan de staatssteun waren verbonden. Dat roept bij deze leden de vraag op of de ondertekening van een overeenkomst volgens de Minister een comittering is waaraan opvolging gegeven zou moeten worden. Deze leden vragen daarbij naar het voorbeeld van de Code of Conduct waarin wordt aangegeven te voldoen aan de letter, intentie en geest van belastingwetgeving in landen waarin KLM actief is.

Met grote verbazing begrijpen de leden van de D66-fractie dat er twee separate voorstellen zijn voorgelegd aan de pilotenvakbond van KLM. Het eerste voorstel was niet in lijn met de voorwaarden uit het Framework Agreement, namelijk een loonsverhoging voor goedbetaalde piloten. Het tweede voorstel was echter juist een voorwaarde uit het Framework Agreement, namelijk de vereiste om te stoppen met gratis vluchten voor medewerkers die belastingontwijking in de hand werkt. Deze leden vragen in de eerste plaats waarom een vakbond mag stemmen over het nakomen van afspraken met een derde partij die de directie van KLM reeds heeft gemaakt. Het verbaast deze leden namelijk niet dat medewerkers in algemene zin vaak voor een loonsverhoging zullen stemmen en tegen een verlaging van een vergoeding. Daarom vragen deze leden of de stemmingsuitslag bij de stemmingen over deze voorstellen door de pilotenvakbond betekent dat de steunvoorwaarden van de Staat aan KLM niets meer waard zijn. Hoe kijkt het kabinet naar de uitspraak van de staatsagent dat er sprake is van «een patroon van schending van arbeidsvoorwaardelijke condities» en hoe kan dit patroon worden doorbroken?

Als een bedrijf te maken heeft met hoge inflatie, een krappe arbeidsmarkt voor specifieke maar niet alle onderdelen van het bedrijf, hogere externe kosten alsmede supply-chain-problemen, denken de leden van de D66-fractie dat het extra belangrijk is om de kosten die het bedrijf zelf kan beïnvloeden te minimaliseren. Deze leden vragen of het kabinet die analyse deelt. Voorts vragen deze leden naar een reactie van het kabinet op de brief over de vierde rapportage van de staatsagent die KLM aan de thesaurier-generaal van het Ministerie van Financiën heeft gestuurd. Is het kabinet van mening dat ook KLM de analyse deelt dat juist als een bedrijf te maken heeft met genoemde problemen controleerbare kosten geminimaliseerd zouden moeten worden? Deze leden vragen vervolgens waar dat uit blijkt.

Naast de financiële afspraken die zijn gemaakt, kennen de leden van de D66-fractie de andere afspraken die zijn gemaakt bij het verlenen van steun aan KLM en waarover deze leden lezen in de vierde voortgangsrapportage van de staatsagent. Deze leden vragen wanneer KLM stopt met

vluchten tussen Amsterdam en Brussel, die langer duren dan dezelfde reis met de trein. Omdat deze leden begrijpen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hier een regierol in heeft, vragen deze leden de Minister om een toelichting over wat die regierol behelst. Daarbij vragen deze leden specifiek naar de planning van die regierol en wanneer verdere vorderingen kunnen worden verwacht met de Actieagenda Trein en Luchtvaart.

Aangezien de leden van de D66-fractie begrijpen dat de staatssteun aan KLM door KLM met enige haast wordt terugbetaald om niet langer aan de gestelde voorwaarden te voldoen, vragen deze leden naar de manier waarop de voorwaarden, zoals die werden gecontroleerd door de staatsagent, alsnog worden nagekomen als de (formele) rol van de staatsagent verdwijnt (zodra KLM de volledige steun heeft terugbetaald). Welke rol hebben accountants en toezichthouders en hoe wordt hun samenwerking bevordert, waarbij de communicatie over KLM te allen tijde eerlijk, transparant en betrouwbaar blijft?

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie aan het kabinet wat de reactie was toen het kabinet kennisnam van de vierde voortgangsrapportage van KLM en de brief van KLM hierover aan de thesaurier-generaal. Deelt het kabinet de verbazing die deze leden hadden dat de voorwaarden zijn geschonden zoals ze zijn geschonden, zo vragen deze leden. Voorts vragen deze leden of het management van KLM excuses heeft aangeboden voor het schenden van de voorwaarden, welke verbeteringen het management heeft aangekondigd voor de toekomst (om alsnog aan de voorwaarden te voldoen) en, als er geen verbeteringen zijn aangekondigd en excuses zijn aangeboden, of het kabinet bereid is dit van het management van KLM te eisen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de vierde periodieke rapportage over de naleving van de voorwaarden van het steunpakket KLM en de achterliggende stukken.

Naar aanleiding hiervan hebben de leden van de PVV-fractie nog enkele vragen.

Allereerst merken de leden van de PVV-fractie op dat geen enkel bedrijf de afgelopen jaren zoveel staatssteun heeft ontvangen als KLM. Het gaat hierbij om een bedrag van 6,75 miljard euro, waarvan 2 miljard euro aan steun vanuit de tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) die niet terugbetaald hoeft te worden. Deze leden willen weten hoe het kabinet het gegeven beoordeelt dat KLM niet aan de bedrijfseconomische en arbeidsvoorwaardelijke condities van de overheidssteun heeft voldaan, terwijl het bedrijf wel miljarden aan staatssteun heeft ontvangen. Waarom worden er geen consequenties verbonden aan bijvoorbeeld de NOW-steun vanwege het niet voldoen aan deze voorwaarden?

Voorts lezen de leden van de PVV-fractie dat de kostenreductie van de beheersbare kosten dit jaar 250 miljoen euro tekort schiet bij de voorwaarde van het steunpakket, ondanks dat volledig rekening wordt gehouden met de hogere inflatie. De jaren erna loopt dit gat verder op tot structureel 475 miljoen euro. De leden van de PVV-fractie vragen om dit nader te verklaren. Op welke wijze kan worden gegarandeerd worden dat KLM alsnog de benodigde kostenreductie zal doorvoeren?

Verder merken de leden van de PVV-fractie op dat over de gehele linie de beloningen van werknemers van KLM zijn gestegen. Daarbij blijft de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage van piloten en hoger betaald cabine- en overig personeel zwaar achter bij waaraan KLM zich heeft gecommitteerd. Daarnaast is aan het personeel van KLM een bijzondere uitkering toegezegd van 20 procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage, waarmee de deels incidentele behaalde kostenbesparing voor een deel weer wordt teruggedraaid. De leden van de PVV-fractie vragen beide aspecten nader te verklaren en willen weten welke consequenties het kabinet hieraan verbindt.

Tevens lezen de leden van de PVV-fractie dat de uitbetaling van de variabele beloning 2019 aan bestuur en topmanagement, eind 2022 voorafgaand aan beëindiging van het steunpakket, in strijd was met de steunvoorwaarden. Indien KLM overgaat tot winstdeling over 2022 zal ook dat een schending zijn van de voorwaarden van overheidssteun. Deze leden willen weten waarom het kabinet hier geen consequenties aan verbindt, anders dan slechts te stellen dat het «lovenswaardig zou zijn geweest als de onderneming en de ontvangers hadden besloten om deze variabele beloning niet uit te keren.»

Ten slotte willen de leden van de PVV-fractie stilstaan bij de reeks aan rechtszaken, waardoor de toekomst van Schiphol onder druk komt te staan. Deze leden willen weten hoeveel rechtszaken er momenteel lopen wat dit betreft en vragen om een korte schets hiervan.

Daarnaast willen de leden van de PVV-fractie weten hoeveel banen er gemoeid zijn met de eventuele krimp van het aantal vluchten op Schiphol naar 440.000 in 2024.

Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten of de klimaathobby's van dit kabinet belangrijker zijn dan het voortbestaan van Schiphol en daarmee ook van verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM en Corendon.

Heeft het kabinet eerst voldoende alternatieven onderzocht om de geluidshinder te beperken? Zo ja, wat waren deze alternatieven? Op welke wijze heeft de sector mee kunnen denken aan eventuele oplossingen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de voortgangsrapportage van de staatsagent inzake de naleving van de voorwaarden uit het steunpakket voor KLM. Deze leden lezen met enige verontwaardiging dat de voorwaarden voor het ontvangen van gemeenschapsgeld niet worden nageleefd. Deze leden krijgen het gevoel dat KLM slechts eenzijdig en bij een beperkte groep werknemers op kosten proberen te sparen. Zo wordt bij het grondpersoneel wel conform de eis bezuinigd, maar loopt de bijdrage bij piloten en hoger betaald cabine- en overig personeel zwaar achter, terwijl de afspraak is dat al het personeel een bijdrage levert aan de versterking van het concurrentievermogen en de sterkste schoulers de zwaarste lasten moeten dragen. Ook bij het topmanagement wordt bezuinigd, maar in 2019 werden nog wel bonussen aan het hele management uitgedeeld. Deze leden zien een gebrek aan wil om te besparen op het uitkeren van bonussen en de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage richting de hoger betaalde functies uit te voeren. Deze leden vragen hoe het kabinet hiernaar kijkt.

De leden van de CDA-fractie krijgen ook de indruk dat KLM anticipeert op de afbouw van de steun per april, bijvoorbeeld doordat de incidenteel behaalde kostenbesparing deels weer wordt teruggedraaid door voorgenomen winstdeling voor personeel na afloop van het steunpakket, en onvoldoende maatregelen worden genomen tegen belastingontwijking en het opschroeven van het aantal vliegbewegingen. Deze leden vragen of de positie van het kabinet en de consequenties voor KLM gezien het niet nakomen van de voorwaarden wel stevig genoeg zijn. Heeft het kabinet ook andere maatregelen overwogen, zoals het opschorten van de steun aan KLM op het moment van het verschijnen van de rapportage van de staatsagent? Heeft het kabinet een mening over of het terecht is dat KLM bijdragen heeft ontvangen, als zij tegelijkertijd ook in die periode niet aan de voorwaarden heeft voldaan? Deze vragen komen bij deze leden vanuit een principiële standpunt dat gemeenschapsgeld goed verantwoord besteed moet worden.

Verder zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of na het aflopen van de steun, het kabinet als aandeelhouder nog steeds de verbetermaatregelen voor KLM van kracht wil laten blijven, of dat deze weer vervallen. Vindt het kabinet bijvoorbeeld nog steeds dat bij KLM structureel kosten moeten worden bespaard? Wat vindt het kabinet ervan dat KLM blijvend uitgaat van een volledig herstel van het aantal vliegbewegingen en zelfs groei, in plaats van de door het kabinet aangegeven krimp van het aantal vluchten?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet zich terughoudend opstelt ten aanzien van de variabele beloning over 2019 aan bestuur en topmanagement, omdat dit uit een rechtszaak volgt. Maar deze leden vragen waarom het kabinet deze houding inneemt. De rechtszaak werd gevoerd tussen KLM en de heer Elbers. Dat laatstgenoemde de beloning krijgt zal uit de rechtszaak volgen, maar deze leden vragen of het ook expliciet uit de rechtszaak volgt dat de rest van het management ook de beloning moet krijgen. Graag ontvangen deze leden hierop een nadere toelichting.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg over de Vierde rapportage van de staatsagent over de naleving van de voorwaarden bij de steunpakketten aan KLM. Deze leden danken de staatsagent, de heer Kremers, voor het uitbrengen van de rapportage.

De leden van de SP-fractie constateren ten aanzien van de bevindingen van de staatsagent dat KLM in financieel opzicht een relatief goede periode heeft dooremaakt over het jaar 2022. De personele problemen in de luchtvaartsector lijken vooralsnog echter onvoldoende opgelost en deze leden vrezen dat er op Schiphol opnieuw problemen zullen optreden in de komende vakantieperiodes indien er niet voldoende beveiligers, transporteurs en medewerkers voor bagageafhandeling geworven kunnen worden. Dat voor deze beroepsgroepen hogere salarissen nodig zijn staat voor deze leden buiten kijf.

Van alle bedrijven in Nederland ontving KLM met afstand de meeste overheidssteun. Alleen al aan NOW-loonsubsidie werd 70.000 euro per werknemer verleend. Deze leden zijn voorstander van het verstrekken van loonsubsidie in crisistijden, maar daarvoor mogen dan wel tegenprestaties worden verwacht, zo menen deze leden. Zij zijn ontstemd dat KLM er niet in lijkt te slagen om de gevraagde kostenreducties structureel te maken en enkele afspraken omtrent de beloning van veelverdieners aan haar laars lapt. Dat KLM als staatsdeelneming op dit moment deelneemt

aan een kort geding tegen de Nederlandse Staat vanwege het verstandige besluit om het aantal vluchten vanaf Schiphol naar 440.000 terug te dringen, helpt daarbij niet.

De leden van de SP-fractie delen ten aanzien van de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage de opvatting van het kabinet en de staatsagent dat voor groepen uit lagere KLM-loonschalen salarisstijging wenselijk is en dat hiervoor een uitzondering op de voorwaarden van arbeidskostenreductie gerechtvaardigd is. Dat geldt wat deze leden betreft echter niet voor de salarissen van piloten die sneller zijn gestegen dan afgesproken, en al helemaal niet voor de voortijdige uitkering van bonussen en variabele beloningen aan het management en de bestuurlijke top.

De leden van de SP-fractie vragen of het kabinet een overzicht kan verschaffen van het aantal gevallen waarin de salarissen van medewerkers die meer dan twee keer modaal verdienen sneller zijn gestegen dan ten tijde van de steunverlening is afgesproken. Is het kabinet daartoe bereid?

Deze leden vragen daarnaast of er buiten de uitkering van 1,3 miljoen euro aan de heer Elbers nog meer gevallen bekend zijn waarin KLM overging tot onrechtvaardige uitkering van bonussen. Hoe gaat het kabinet dit bedrag terugvorderen en welke consequenties heeft deze schending van de afspraken voor KLM? Kan het kabinet toelichten waarom de staatsagent nog niet in staat is om te concluderen of KLM zich over 2022 heeft gehouden aan de afspraken ten aanzien van winstdeling? Beschikt het kabinet over aanwijzingen dat KLM ook op dit terrein niet zou voldoen?

Voorts vragen de leden van de SP-fractie of KLM zou voldoen aan de voorwaarden bij het steunpakket indien zij na beëindiging van het pakket zou overgaan tot de aangekondigde bijzondere uitkering van twintig procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage? Staan er boetes op gestelde voorwaarden waar KLM niet aan blijkt te voldoen en zo ja, hoe hoog zijn die?

De leden van de SP-fractie achten ten aanzien van de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden het noodzakelijk dat blijvend wordt ingezet op het terugdringen van de impact die de luchtvaart heeft op het klimaat, de leefomgeving en het woongenot van mensen in de nabijheid van luchthavens en vliegroutes.

Deze leden vragen ook dit op dit terrein aan het kabinet wat de consequenties zijn voor KLM indien het bedrijf in een later stadium de vastgestelde omgevingsdoelen bij het steunpakket niet blijkt te halen? Wat zijn bijvoorbeeld gevolgen voor het bedrijf als KLM er niet in slaagt om elektrisch taxiën tijdig de norm te maken, of niet voor 2030 voldoet aan de 14 procent bijmengverplichting voor duurzame vliegtuigbrandstoffen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de vierde rapportage van de staatsagent en de kabinetsreactie. Deze leden delen de teleurstelling en frustratie over het niet naleven van voorwaarden door KLM ondanks dat het zonder overheidssteun allang failliet was geweest.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier het afdwingen van steun (compliance) geregeld is in het steunpakket van 3,4 miljard euro aan KLM. Zijn er afspraken gemaakt over disciplinerende maatregelen of is een escalatieladder ontwikkeld bij non-compliance?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat KLM op geen enkele manier materieel nadeel heeft ondervonden in de beschikbaarstelling en beprijzing van het steunpakket van het feit dat zij op structurele basis verscheidene voorwaarden niet nageleefd heeft.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet richting KLM onder andere heeft benadrukt de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage serieus te nemen. Welke middelen heeft het kabinet om dit af te dwingen?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet vindt dat KLM vaart moet maken met het opzeggen van het steunpakket. Dit zal naar verwachting in april gebeuren. Deze leden vragen of er ook andere stappen in kaart gebracht en/of overwogen zijn dan enkel de mening uit te spreken dat KLM vaart zou moeten maken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen het kabinet waarom zijn niet direct de kredietfaciliteit voor KLM heeft stopgezet, omdat niet aan de voorwaarden is voldaan. Deze leden vragen specifiek of dit juridisch mogelijk is binnen de afspraken van het steunpakket. Zo nee, waarom is die mogelijkheid (die het Rijk leverage geeft) niet gecreëerd? Zo nee, waarom heeft het kabinet niet voor deze optie gekozen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet het met hen eens is dat door de gang van zaken rondom het niet naleven van de voorwaarden en de consequenteloosheid hiervan de indruk bij KLM heeft kunnen ontstaan dat non-compliance kosteloos is. Is het kabinet het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat dit onwenselijk is?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet het met hen eens is dat de schending van voorwaarden tornt aan de doeltreffende en doelmatige besteding van belastinggeld.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke juridische of politieke mogelijkheden er achteraf zijn om KLM te sanctioneren voor het niet naleven van steunvoorwaarden. In de financiële zin ten aanzien van het steunpakket, dan wel op andere wijzen, zoals via het aanpakken van mogelijke privileges die KLM geniet, bijvoorbeeld ten aanzien van hun aanwezigheid bij beleidsdiscussies, net zoals nu bijvoorbeeld de tabaksindustrie, niet meer wordt uitgenodigd.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de evaluatie. Deze leden vragen specifiek of het kabinet bereid is daarin ook aandacht te besteden aan de wijze waarop compliance nu voldoende is afgedwongen via (disciplinerende) elementen in de steunvoorwaarden, en de wijze waarop in de toekomst compliance beter afgedwongen kan worden. Kan het kabinet dit expliciet toezeggen, omdat dit immers gaat om de doeltreffende en doelmatige besteding van belastinggeld?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet kan toezeggen expliciet in de evaluatie de vraag mee te nemen of een Europese aanpak ten aanzien van steunpakketten tot scherpere voorwaarden had kunnen leiden. Nu was dit wellicht ingewikkeld omdat de marges van nationale luchtvaartmaatschappijen flinterdun zijn, terwijl landen als Duitsland en Frankrijk zelfde soort operaties hebben uitgevoerd en opereren en het Europese speelveld er dus mogelijk voor had kunnen zorgen dat een waterbedeffect van strengere luchtvaartinhoudelijke voorwaarden minder groot was. Is het kabinet bereid toe te zeggen deze hypothese ten minste te onderzoeken als het gaat om de lessons learned?

Vragen en opmerkingen van de leden van de JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de 4^e rapportage Staatsagent KLM en willen het kabinet nog enkele kritische vragen voorleggen.

In de 4^e rapportage wordt opnieuw uitgebreid ingegaan op de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage door het KLM-personeel en wordt een oordeel gegeven over de recente cao-afspraken. Daarin wordt onder andere gesteld dat KLM met de nieuwe cao niet voldoet aan de voorwaarden en dat die arbeidsvoorwaardelijke voorwaarden nog gewoon van kracht zijn. Gezien de uitspraak van de International Labour Organisation (ILO) dat de overheid onjuist heeft gehandeld bij het opleggen van de overheidsvoorwaarden, onder andere doordat de duur van de bijdrage zo kort mogelijk moet zijn (en vijf jaar dat niet is) én vakbonden betrokken hadden moeten zijn, vragen deze leden hoe het volhardend blijven rapporteren over een loonoffer door het personeel zich verhoudt aan het feit dat al eerder geconstateerd is dat het ministerie zijn boekje te buiten ging bij loondictaat aan KLM (FD, 22 maart 2022)?

Is het kabinet bekend met de appreciatie van dit rapport in juridisch Nederland, zoals bijvoorbeeld Jurisprudentie Arbeidsrecht (JAR) 30 april 2022, afl. 6, pagina's 951/952?

Is het kabinet het met de conclusies van «juridisch Nederland» eens dat de Nederlandse overheid Verdrag 98 en het principe van vrije collectieve onderhandelingen ten aanzien van de werknemers van KLM willens en wetens heeft geschonden? Uit de toelichting van de deskundige blijkt dat de Nederlandse overheid hier opzichtig tekort is geschoten tegenover de vakbonden en de werknemers.

Kan het kabinet toelichten hoe dit heeft kunnen gebeuren? Dit mede nu de vakbonden op voorhand (april 2020) hebben aangeboden overleg te willen plegen én op voorhand hebben aangegeven dat de weigering van de Nederlandse overheid om dit te doen een schending van hun rechten zou betekenen? Heeft er tussen de Ministeries van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid afstemming plaatsgevonden over de weigering van de Nederlandse overheid om met de vakbonden in overleg te treden? Zo ja, hoe heeft dit dan toch mis kunnen lopen? Zo nee, waarom niet?

Erkent het kabinet dat de Nederlandse overheid fundamentele arbeidsrechten, zoals vastgelegd in de ILO Declaratie 1998 ten aanzien van de werknemers van KLM heeft geschonden? Zo nee, waarom niet, gegeven de heldere conclusies van de ILO en de arbeidsrechtelijke commentaren daarop?

Welke consequenties heeft de schending van deze arbeidsrechten voor de destijds betrokken Minister, betrokken andere bewindslieden en ambtenaren? Wat gaat de overheid anders doen in de toekomst?

KLM moet er, gelet op de vrijheid van onderhandelingen voor sociale partners vastgelegd in nationale en internationale wetgeving, er toch vanuit gaan dat er geen voorschriften bestaan ten aanzien van de cao's? Een 19 procent arbeidsvoorwaarden reductie-eis zoals de staatsagent noemt op pagina 7, kan toch geen verplichting meer zijn, zeker gelet op de erkenning van de Minister van recentere datum dat er nooit staffels bestaan hebben? Als er, zoals de Minister stelt, helemaal geen staffels bestaan, hoe kan de staatsagent dan beoordelen of het personeel een voldoende bijdrage zou leveren? Dit kan dan toch helemaal niet beoor-

deeld worden, waardoor alle conclusies en bevindingen van de staatsagent ter zake geen enkele betekenis hebben?

Waarom noemt het kabinet de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage teleurstellend, gegeven het eigen standpunt dat er helemaal geen staffels gelden, terwijl het kabinet tegelijkertijd ook begrip toont voor de problematiek rondom de arbeidskrapte, hoge inflatie én het feit dat KLM alles heeft afgelost? Vindt het kabinet een arbeidsvoorwaardelijke bijdrage dan ook gerechtvaardigd, terwijl de Minister-President (d.d. 14 april 2022) werkgevers opriep waar mogelijk lonen te verhogen? Waarom geldt die volgens het kabinet alleen voor lagere lonen en niet midden en hogere inkomens? Die worden toch ook hard geraakt door torenhoge inflatie, zeker wanneer daar nog een loonreductie wordt geëist door de overheid?

Waarom rapporteert de staatsagent over zaken die breder zijn dan de scope van zijn opdracht? Bijvoorbeeld de beschouwingen over NOW-verstreking, uitstel loonbelastingen, investeringen in Air France-KLM, structurele aanpassingen en maatschappelijk context vallen in de ogen van deze leden niet onder de voorwaarden waarop de staatsagent toeziet. Kan het kabinet ingaan op deze voorbeelden?

Is het kabinet het met de leden van de JA21-fractie eens dat het onwenselijk is dat de staatsagent persoonlijke meningen of visies (bijvoorbeeld op pagina 4: »materieel mag echter worden verwacht») opneemt in zijn rapportages? Waarom heeft het kabinet niet gekozen voor een rapportage die alleen gericht is op feitelijke check op het voldoen van de overheidsvoorwaarden?

Kan het kabinet in een overzicht inzichtelijk maken wat de kosten zijn van de staatsagent bij KLM, inclusief de kosten van derden die door de staatsagent zijn ingehuurd, zoals adviesbureaus en externe woordvoerders en andere adviseurs?

Er is tijdens corona door de overheid staatssteun geleverd aan diverse organisaties en bedrijven, constateren de leden van de JA21-fractie. Kan het kabinet toelichten wat het afwegingskader is geweest om bijvoorbeeld bij de beschikbaarheidsvergoeding aan het openbaar vervoer (OV) geen zogenaamde staatsagent aan te stellen? Hoeveel beschikbaarheidsvergoeding is inmiddels aan het OV uitgekeerd en moet dit nog terugbetaald worden?

Kan het kabinet tot slot reflecteren op de keuze van het kabinet om geen looneis te stellen aan bijvoorbeeld OV-bedrijven in ruil voor steun, terwijl dat wel is gesteld aan KLM? Is het kabinet het met deze leden eens dat de steun aan KLM net als de beschikbaarheidsvergoeding aan het OV een maatschappelijk belang dient, zowel qua baanbehoud als beschikbaarheid van een belangrijke infrastructuur? Zo nee, waarom niet?