

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)

B

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 6 juli 2020

Allereerst willen wij de leden van de fracties van FvD, PvdA en SP 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. Vormgeving steun
- II. Financiële positie KLM en scenario's
- III. Voorwaarden
 - a. Duurzaamheid, hinderbeperking en netwerkqualiteit
 - b. Governance
 - c. Arbeidsvoorwaarden
- IV. Overig

I. Vormgeving steun

De leden van de PvdA-fractie en de SP-fractie vragen waarom is gekozen voor een garantie en lening in plaats van voor een kapitaalinjectie. De leden van de SP-fractie vragen daarbij specifiek of de liquiditeitsproblemen zo acuut waren dat alleen een garantie en lening dit op konden lossen, en vragen daarbij om een onderbouwing. De leden van de PvdA-fractie vragen of de solvabiliteit van de onderneming afneemt door het verstrekken van de achtergestelde lening en de leden van de SP-fractie vragen of het mogelijk was geweest de solvabiliteit en liquiditeit van KLM tegelijkertijd te verbeteren, en waarom daar niet voor gekozen is. De leden van de PvdA-fractie vragen of met een kapitaalinjectie de risico's voor de staat niet beperkt hadden kunnen worden en de upside en zeggenschap vergroot hadden kunnen worden. De leden van de PvdA-fractie vragen waarom een kapitaalinjectie wel overwogen wordt wanneer het nog slechter gaat met KLM. Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie waarom bij de bankencrisis wel is gekozen voor participatie.

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. De vorm van de steunmaatregelen is bepaald op basis van dit scenario en de daarbij horende liquiditeitsbehoefte. De precieze prognoses kunnen vanwege de bedrijfsvertrouwelijke informatie die deze bevatten niet met de Kamer worden gedeeld. Wel kan aangegeven worden dat de liquiditeitspositie van KLM het kabinet voldoende tijd bood een zorgvuldig proces te doorlopen.

Waar het gebruikmaken van de gegarandeerde lening en de directe lening leidt tot een verbetering van de liquiditeit van de onderneming, leidt dit ook tot een verslechtering van de solvabiliteit. Het vreemd vermogen wordt immers met maximaal € 3,4 miljard vergroot, terwijl het eigen vermogen niet toeneemt. Zoals ook in de verschillende Kamerbrieven en debatten is aangegeven, is het daarom vervolgens zaak dat de onderneming deze schuldbestand zal gaan verminderen en het zodoende mogelijk is dat de onderneming bestaande aandeelhouders zal vragen te participeren in een kapitaalstorting.

Een kapitaalsparticipatie leidt niet tot kleinere risico's, een grotere upside en meer zeggenschap. Voor het risico dat de Nederlandse staat loopt door het verschaffen van de garantie en de directe lening, ontvangt de Nederlandse staat jaarlijks een rente en een garantiepremie. Daarnaast zal de Nederlandse staat een extra bedrag ontvangen wanneer de financiële positie van KLM voldoende gezond is en zijn er in de voorwaarden afspraken gemaakt die de invloed van de Nederlandse staat vergroten. Bij een kapitaalsparticipatie wordt meer risico gelopen dan bij het verschaffen van een garantie of lening. Als vergoeding voor dit risico ontvangt een aandeelhouder dividend en maakt het koerswinst wanneer het goed gaat met het bedrijf. Daarnaast wordt invloed verkregen door de zeggenschap die voortvloeit uit het aandeelhouderschap.

Met het kopen van (reeds uitgegeven) aandelen had het kabinet het eigen aandelenbelang (en daarmee de zeggenschap en invloed) in Air France – KLM kunnen vergroten, maar daardoor zou zowel de liquiditeit als de solvabiliteit van de onderneming niet zijn verbeterd. Een kapitaalinjectie door deel te nemen aan de uitgifte van nieuwe aandelen had daarentegen wel de liquiditeit en solvabiliteit kunnen verbeteren. Echter, voor een onderneming is het vergroten van het aandelenkapitaal een veel ingrijpendere verandering dan het aangaan van een (gegarandeerde) lening. Het is daarom niet wenselijk dergelijke beslissingen onder tijdsdruk te moeten maken. Zoals ook in de Kamerbrief van 26 juni is benoemd, is het daarnaast de wens van het kabinet om ook dieper te kijken naar wat de holding nodig heeft en ten principale te kijken naar wat goed gaat, maar ook naar wat beter kan. Met dit doel zijn de Nederlandse staat, de onderneming en de Franse staat reeds gesprekken gestart. Nu de liquiditeit van de onderneming is veiliggesteld, kunnen deze gesprekken in alle rust gevoerd worden en kunnen deze plaatsvinden tegen een achtergrond van de noodzaak tot verbetering van de schuldbestand van de holding. Het is goed om op te merken dat het dus niet zo is dat een kapitaalinjectie enkel overwogen zou worden indien het in de toekomst nog slechter zou gaan met KLM.

Het is lastig om de situatie bij KLM te vergelijken met de bankencrisis. Bij iedere steunmaatregel wordt een afzonderlijke afweging gemaakt wat de beste middelen zijn om de aanwezige problemen te verhelpen. Ook in de bankencrisis zijn verschillende instrumenten gebruikt. In het geval van KLM is gekozen voor een garantie en een directe lening waarmee de liquiditeitsproblemen van de onderneming verholpen kunnen worden.

De leden van de fractie van de SP vragen of, door te kiezen voor een garantie en een lening, alle risico's eenzijdig bij de belastingbetaler terechtkomen. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de SP of hier een deelname aan mogelijke toekomstige winsten tegenover staat.

Een zo groot mogelijk deel van de liquiditeit wordt door de markt gefaciliteerd. De staat geeft hier een garantie van 90% op. De Nederlandse staat heeft de risico's op zich genomen die niet in de markt konden worden ondergebracht. De banken dragen ook een deel van het risico. De Nederlandse staat heeft geen deelname in mogelijke toekomstige winsten afgesproken. Wel is de afspraak gemaakt dat de staat een extra bedrag van maximaal 6% van de directe lening zal ontvangen bij het afbetalen van de lening, indien de financiële gezondheid van het bedrijf voldoende is. Elk jaar dat de lening uitstaat, loopt het bedrag op met 1%-punt.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de regering het ermee eens is dat KLM niet meer financierbaar is in de markt en dat nog meer schulden voor KLM niet draagbaar zijn?

De banken dragen ook een deel van het risico en KLM is dus (deels) financierbaar in de markt. Samen met de onderneming en adviseurs zijn de instrumenten voor het steunpakket bepaald en deze schulden zouden draagbaar moeten zijn voor KLM. Het is uiteraard afhankelijk van het herstel van de luchtvaartsector. Indien KLM aan het einde van de looptijd niet in staat is om (het resterende deel van) de directe lening af te lossen, houdt de staat een vordering op KLM.

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd hoe andere stakeholders zoals banken, leasemaatschappijen en/of andere private partijen meebetalen aan de steunoperatie en of deze private partijen ook meebetalen wanneer het herstel in de luchtvaartsector trager zal zijn dan nu verwacht.

Zoals ook in de beantwoording aan de Tweede Kamer is aangegeven, zijn naast de Nederlandse staat ook andere stakeholders betrokken bij het steunpakket. Allereerst zal Air France-KLM, met meer dan 93% de grootste andere aandeelhouder van KLM, gedurende de looptijd van het steunpakket geen dividend uit KLM ontvangen. 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 gecommitteerd 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 de 15% aan kostenbesparingen bij KLM. Neem bijvoorbeeld leasemaatschappijen. KLM heeft vliegtuigen in eigendom en maakt daarnaast gebruik van geleasede vliegtuigen. Deze laatste zullen bij de herziening van de vloot vaak als eerste worden uitgefaseerd, zoals alle luchtvaartmaatschappijen dat zullen doen. Leasemaatschappijen zullen daardoor ook hard geraakt worden door de COVID-19-crisis. Hetzelfde geldt voor leveranciers van brandstof, die, doordat er al maanden slechts een fractie van het normale vliegverkeer gevlogen wordt, een grote teruggang in hun omzet hebben gezien. KLM betaalt namelijk alleen voor die brandstof die zij daadwerkelijk afneemt. Dat zal ook de komende periode nog zo zijn. Door een lagere afname van diensten of producten bij deze ketenpartners in de toekomst, dragen ook die partijen al bij aan de kostenbesparing bij KLM en dus aan het herstel van KLM.

II. Financiële positie KLM en scenario's

De leden van de fractie van Forum voor Democratie vragen of in de 15% kostenreductie de extra kosten uit hoofde van duurzaamheid meegeerekend worden of dat het om de huidige kosten gaat.

De kostenreductie zal op basis van de huidige kosten zijn. Eventuele extra kosten uit hoofde van duurzaamheid zullen hierin dan ook niet worden meegenomen. Voor het eind van het jaar zal, mede op verzoek van de Tweede Kamer, op basis van een nog door de KLM op te stellen plan van aanpak een indicatief overzicht geboden worden van het totaal aan (bestaande) kosten voor de KLM dat verband houdt met de voorwaarden op het terrein van leefbaarheid en duurzaamheid.

De leden van de fractie van de PvdA vragen hoeveel de Nederlandse staat zal moeten bijdragen indien het herstel van de sector later intreedt dan 2023. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de PvdA of dit zou betekenen dat de leningen langer moeten doorlopen of moeten worden geconverteerd.

Het is, gezien de impact van de COVID-19-crisis op de luchtvaartsector, op dit moment moeilijk in te schatten hoe het herstel van de sector precies zal plaatsvinden. De instrumenten hebben een looptijd van vijf tot zes jaar. Deze looptijden zijn erop gebaseerd dat KLM de tijd krijgt om te herstellen en vervolgens de steun, uit reguliere inkomsten, kan aflossen. Indien KLM aan het einde van de looptijd niet in staat is om (het resterende deel van) de directe lening af te lossen, houdt de staat een vordering op KLM. Eventueel kan de staat, in overleg met KLM, de Kamer en waar relevant met toestemming van de Europese Commissie, de termijn verlengen. Op dat moment zouden ook andere mogelijkheden bekeken kunnen worden zoals bijvoorbeeld het converteren van de lening.

De leden van de PvdA vragen naar de timing en de duur van het herstel en of er niet een te optimistische inschatting van zaken wordt gegeven.

In het steunpakket is uitgegaan van 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 verwachte capaciteit van KLM weer op hetzelfde niveau als in 2019 zal zijn. Er is op dit moment geen zekerheid over het tempo waarin de luchtvaartsector zich zal herstellen. De eerste inschattingen zijn dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat de luchtvaart weer op het niveau is van voor de crisis. De verdere ontwikkeling van de luchtvaartsector wordt actief gemonitord.

III. Voorwaarden

a. Duurzaamheid, hinderbeperking en netwerkqualiteit

De leden van de PvdA vragen of het kabinet overwogen heeft om met KLM afspraken te maken over het verlagen van de CO₂-emissies van het bedrijf en of er in het Europese verband hierop aangestuurd wordt. Ook willen ze weten welke stappen het kabinet heeft gezet om samen met omliggende landen een accijns of BTW op kerosine te heffen? De leden van de SP vragen of de afspraken op het gebied van duurzaamheid een herbevestiging zijn van reeds bestaande afspraken en het geen nieuwe aanvullende eisen betreft. De leden van FvD vragen naar de omvang van de extra kosten die voortkomen uit de duurzaamheidsvoorwaarden.

Het kabinet zet in op een verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. De aanpak hiertoe is beschreven in de Tweede Kamerbrief van 27 maart 2019 (Tweede Kamerstuk 31 936, nr. 585) en in de ontwerp-Luchtvaartnota. In het kader van het tot stand laten komen van BTW of accijnzen op kerosine is de Tweede Kamer op 29 mei 2020 geïnformeerd (Tweede Kamerstuk 21 936 Nr. 743). In een Europees verband heeft de Staatssecretaris van Financiën op 20 en 21 juni 2019 een internationale conferentie georganiseerd over «*carbon pricing and aviation taxes*». Bij deze conferentie is onder andere over een internationale belasting op kerosine gesproken. Daarnaast zijn verschillende (informele) Raden, waaronder de EcoFin Raad, benut om dit onderwerp op de agenda te zetten van de Europese Commissie. Op 7 november 2019 heeft Nederland in een verklaring met acht andere lidstaten de Europese Commissie opgeroepen om met een voorstel te komen voor het beprijzen van luchtvaart. In de Green Deal mededeling van 11 december 2019 heeft de Europese Commissie aangegeven zich in het kader van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen te gaan buigen over de belastingvrijstellingen voor brandstof voor de luchtvaart. De verwachting is dat de Commissie het voorstel voor de herziening van de Richtlijn energiebelastingen in juni 2021 zal publiceren.

Wel brengen de maatregelen op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid voor de hele luchtvaartsector kosten met zich mee. Voor het eind van het jaar zal daarnaast, mede op verzoek van de Tweede Kamer, op basis van een nog door de KLM op te stellen plan van aanpak een indicatief overzicht geboden worden van het totaal aan (bestaande) kosten voor de KLM dat verband houdt met de voorwaarden op het terrein van leefbaarheid en duurzaamheid. Daarbij is sprake van een bandbreedte vanwege een aantal aannames en onzekerheden.

De leden van FVD vragen naar de relatie tussen de voorwaarden over duurzame luchtvaartbrandstoffen en de actuele inzichten ten aanzien van biomassa. Draagt biokerosine bij aan een lagere CO₂-uitstoot? Wat zijn de gevolgen indien onvoldoende wordt bijgemengd?

Deze voorwaarde is – net als de afspraak in het Akkoord Duurzame Luchtvaart – van toepassing op duurzame luchtvaartbrandstoffen in algemene zin. Duurzame biokerosine is daar een voorbeeld van, mits wordt voldaan aan de duurzaamheidseisen van de Europese richtlijn hernieuwbare energie (REDII) en het duurzaamheidskader dat het kabinet momenteel uitwerkt en waarbij ook het SER-advies over biomassa zal worden betrokken. Verder kunt u ook denken aan synthetische kerosine, dat de komende jaren in toenemende mate een belangrijke rol zal spelen in de verduurzaming van de luchtvaart. Duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen leiden tot 70–100% CO₂-reductie.

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. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt wil Nederland per 2023 een nationale bijmengverplichting invoeren. Door de verplichting vast te leggen in wet- en regelgeving is deze van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen en beschikt de overheid over de reguliere instrumenten qua toezicht en handhaving.

Leden van de SP vragen naar de relatie tussen de openstelling van Lelystad Airport en het reduceren van nachtvluchten. Zij vragen daarbij of de reductie plaatsvindt wanneer de opening van Lelystad Airport geen doorgang vindt.

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 netwerkopera tie 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. Met de openstelling van Lelystad Airport en de Verkeersverdelingsregel wordt de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad mogelijk gemaakt. Zo kan het aantal nachtvluchten op Schiphol omlaag, het intercontinentale netwerk op Schiphol wordt behouden en Lelystad Airport kan zo functioneren als overloopluchthaven van Schiphol. Dat is in lijn met afspraken uit het Regeerakkoord en de Luchtvaartnota.

De leden van de PvdA fractie delen de opvatting van het kabinet dat vooral de netwerk-hub-functie van Schiphol van groot publiek belang is en derhalve een rechtvaardigingsgrond is voor een ingrijpend steunpakket. Heeft het kabinet, zo vragen deze leden, extra beleids- en sturingsmogelijkheden in Brussel gevraagd en gekregen om bij de verdeling van de slots hieraan voorrang te geven, wat dan ten koste kan gaan van de maatschappelijk en economisch minder noodzakelijke goedkope prijsvechters, die hier geen bijdrage aan leveren?

Het kabinet heeft vorig jaar goedkeuring gekregen van de Europese Commissie voor de verkeersverdelingsregel (vvr) voor Schiphol en Lelystad Airport. Met deze vvr zal het mogelijk zijn om op Lelystad Airport voorrang te verlenen aan maatschappijen die hun historische slots voor bestemming- en vertrekverkeer op Schiphol gaan inzetten voor transferbestemmingen vanaf onze nationale luchthaven. Deze transferbestemmingen zijn een vitale pijler onder de hubfunctie van Schiphol. Met de vvr zal dus bij opening van Lelystad Airport de schaarse capaciteit op Schiphol meer ingezet kunnen worden voor vluchten naar strategische bestemmingen waarmee het netwerk verder wordt verstevigd. Daar bovenop zal het kabinet de aanstaande herziening van de EU-slotverordening gebruiken om voor de publieke belangen van netwerk kwaliteit en duurzaamheid meer nationale sturingsruimte via slots te verkrijgen teneinde de netwerk kwaliteit op Schiphol te kunnen waarborgen en verhogen.

b. Governance

De leden van de SP vragen of de zeggenschap van de overheid in KLM en Air France – KLM via dit steunpakket toeneemt.

Met het huidige pakket wordt KLM ondersteund in de vorm van garanties op een kredietfaciliteit en een directe lening. De regering hoopt met de voorwaarden te bereiken dat bepaalde publieke belangen, op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en netwerk kwaliteit, beter worden geborgd, evenals dat de concurrentiepositie van KLM verbeterd, onder andere door op het gebied van een herstructureringsplan en arbeidsvoorwaarden condities te stellen. Daarbij is een state agent aangesteld om ervoor te zorgen dat deze condities op de juiste manier land en worden uitgevoerd door het bedrijf. De zeggenschap van de overheid in het bedrijf is dus vergroot.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd naar de rol van de state agent in geval KLM niet aan de gestelde voorwaarden voldoet, en hoe de informatievoorziening hierover zal verlopen richting het parlement.

De state agent krijgt gedurende de looptijd van het steunpakket als taak om erop toe te zien dat de voorwaarden van de staat worden nageleefd en het herstructureringsplan van KLM wordt uitgevoerd. Daartoe krijgt de state agent verschillende bevoegdheden, zoals het recht op informatie, recht op agendering in (commissies van) de raad van commissarissen van KLM, recht om aanwezig te zijn tijdens vergaderingen van (commissies van) de raad van commissarissen van KLM en tot slot het recht op overleg met de raad van bestuur van KLM. Al deze bevoegdheden samen moeten ervoor zorgen dat de state agent op de hoogte is van de voortgang en implementatie van de voorwaarden en het herstructureringsplan en dat de state agent, indien nodig, op verschillende niveaus kan aankaarten en adviseren wanneer er zorgen zouden zijn hierover. Daarnaast is er in een escalatiemechanisme voorzien, mocht de state agent signaleren dat een bepaalde voorwaarde niet (volledig) wordt nagekomen en vroegtijdig aankaarten hiervan nog niet tot verandering heeft geleid. Aan het eind van dit mechanisme zal de voorzitter van de raad van bestuur van Air France-KLM gezamenlijk met het Ministerie van Financiën op zoek gaan naar een oplossing binnen de gestelde kaders van de voorwaarden aan het steunpakket. Dit leidt er uiteindelijk toe dat besluiten in lijn moeten zijn met de gestelde voorwaarden. Het kabinet verwacht echter niet dat dit mechanisme vaak gebruikt zal hoeven worden.

Informatie aan het parlement 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 meegenomen.

De leden van de SP-fractie vragen of het consequenties heeft voor KLM indien niet aan de voorwaarden van de garantie en lening wordt voldaan.

Allereerst is er een state agent die zal worden aangesteld door de Nederlandse staat en die als taak heeft om erop toe te zien dat de voorwaarden worden nageleefd. In het uiterste geval, kan de lening opeisbaar worden gemaakt indien KLM zich niet aan de voorwaarden in de leningsdocumentatie en garantie houdt.

c. Arbeidsvoorwaarden

Voorts vragen de leden van de SP-fractie naar de condities op de arbeidsvoorwaarden en naar de eisen op het voorkomen van gedwongen ontslagen. Tevens vragen zij naar de betrokkenheid van de vakbonden bij de totstandkoming van het steunpakket.

Er is gekozen om KLM te ondersteunen omdat de regering het publieke belang van het grote intercontinentale netwerk van KLM op Schiphol wilde borgen. Dit netwerk is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Tegelijkertijd concludeert de regering dat de COVID-19-crisis de luchtvaart zwaar heeft geraakt waarbij de verwachting is dat KLM pas in 2023 op hetzelfde niveau opereert als in 2019. De regering wil dat KLM competitief uit deze crisis komt, en heeft daarom ook om een herstructureringsplan gevraagd. Het is daarbij wel een wens om zoveel als mogelijk gedwongen ontslagen te voorkomen.

De condities op het gebied van arbeidsvoorwaarden zijn vormgegeven als een kader, hierbij heeft de overheid datgene gevraagd dat vereist is om ervoor te zorgen dat KLM competitief uit deze crisis kan komen. De

uitwerking van dit kader is aan het bedrijf en de vakbonden, die hierover in daarvoor geschikte overleggen zullen spreken.

De leden van de SP vragen naar de condities op het arbeidsvoorwaardenpakket van het bestuur en de topmanagementlaag en wanneer deze ingaat. Tevens vragen ze naar de naleving van deze voorwaarden.

De topmanagementlaag en het bestuur zullen ook ten minste 20% inleveren, onderdeel hiervan is het opschorten van de bonussen. Door deze vormgeving van de voorwaarden zal het arbeidsvoorwaardenpakket van het bestuur met een significant groter percentage dan 20% afnemen. Deze voorwaarden gelden gedurende de looptijd van het steunpakket. De raad van commissarissen en het bestuur van KLM hebben ingestemd met de voorwaarden voor dit steunpakket, en dus kan ervan worden uitgegaan dat het bedrijf zich houdt aan de gestelde voorwaarden. Daarnaast wordt een state agent aangesteld die toeziet op naleving van het voorwaardenpakket.

IV. Overig

De leden van de fractie van Forum voor Democratie vragen of inzicht gegeven kan worden in de vorm en voorwaarden van de steun die de Franse regering aan Air France heeft verstrekt en of de financieringskosten van KLM relatief harder stijgen dan die van Air France? Daarnaast vragen de leden van de fractie van Forum voor Democratie wat de financieringskosten betekenen voor de interne verhouding tussen KLM en Air France binnen de holding Air France-KLM.

De Franse regering geeft een garantie op een door private financiers (banken) verstrekte kredietfaciliteit. Een consortium van 9 banken verstrekt de lening van € 4 miljard en de Franse staat garandeert 90% van deze lening. De looptijd van de lening is in principe 12 maanden, maar kan met 1 of 2 jaar verlengd worden door de onderneming. De garantie van de Franse staat heeft een looptijd van maximaal 6 jaar. De Franse staat krijgt een garantiopremie die voor het eerste jaar 0,5% bedraagt en elk jaar met 1% omhoog gaat. De Franse regering verstrekt daarnaast een achtergestelde directe lening van € 3 miljard. De looptijd van de directe lening is in principe 4 jaar met de mogelijkheid tot verlenging door de onderneming met twee keer 1 jaar. De rente op deze lening bedraagt 7% boven Euribor voor de eerste 4 jaar, 7,5% boven Euribor voor het vijfde jaar en 7,75% boven Euribor voor het zesde jaar. Gedurende de steun mag geen dividend worden uitgekeerd en heeft de Franse regering aangegeven dat er duurzaamheidsplannen door de onderneming moeten worden opgesteld.

De premie op de banklening bij Air France ligt gemiddeld hoger dan bij KLM en is oplopend waar die bij KLM gelijk is. Ook de premie op de directe lening van Air France is gemiddeld hoger dan bij KLM. Wel is het zo dat de premie op de directe lening bij KLM relatief meer stijgt doordat deze lager start. De financieringskosten hebben geen invloed op de interne verhouding tussen KLM en Air France binnen de holding Air France-KLM.

De leden van de PvdA vragen of de stijging van de obligatiewaarde van Air France – KLM het gevolg is van een markt die gelooft dat de staat de risico's altijd zal afdekken.

De prijs van bedrijfsobligaties is afhankelijk van vele verschillende variabelen, waaronder de risicovrije rente (welke inderdaad in de afgelopen maand significant is gedaald) en de coupon van de obligatie,

evenals ook de (impliciete) risico-opslag voor het bedrijf. Dat de waarde van de obligaties is gestegen in de afgelopen maand kan dus het gevolg zijn van verschillende zaken en hoeft dus niet het gevolg te zijn van een moral hazard probleem.

De leden van de SP-fractie vragen of de afspraken met KLM niet kunnen worden gepubliceerd vanwege bedrijfsvertrouwelijke informatie en hoe dit zich verhoudt met het grondwettelijke informatierecht van het parlement. Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie of het belang van de staat zich verzet tegen publicatie van de documenten.

De onderliggende overeenkomsten met KLM bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie en kunnen om die reden niet met het parlement worden gedeeld. Het kabinet heeft inlichtingen aan het parlement verstrekt door middel van, onder andere, kamerbrieven, schriftelijke overleggen en debatten. Het kabinet heeft door middel van deze informatieverschaffing aan het grondwettelijke informatierecht van het parlement voldaan.

De Minister van Financiën,
W.B. Hoekstra

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga