

Vergaderjaar 2019–2020

29 232

Air France – KLM

C

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN FINANCIËN EN VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2020

Op 24 april 2020 heeft het kabinet uw Kamer per brief geïnformeerd over het voornemen financiële steun te verlenen aan KLM. Zoals in die brief 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 bestemmingsnetwerk 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.

Op 24 april hebben wij de hoofdlijnen van het steunpakket gedeeld. Middels voorliggende brief wil het kabinet u informeren over het traject dat is doorlopen, de precieze vormgeving van het steunpakket, de bijbehorende voorwaarden en de verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties die als onderdeel van het pakket bereikt is. Daarnaast zal in deze brief ook worden ingegaan op de vervolgstappen.

Traject tot steun

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. Gezamenlijk met externe, onafhankelijke adviseurs en de onderneming is

onderzocht wat de omvang van de liquiditeitsbehoefte van KLM is en in welke vorm deze behoefte het beste vervuld kan worden.

Waar KLM aan het begin van de crisis nog een ruime kaspositie had is deze verslechterd doordat de inkomsten beperkt zijn, terwijl een aanzienlijk deel van de uitgaven doorloopt. KLM heeft getracht haar uitgaven zoveel als mogelijk te minimaliseren, onder andere door gebruikmaking van de generieke financiële regelingen en het terugschroeven van variabele uitgaven. Echter, de doorlopende vaste kosten drukken zwaar op de onderneming. Hoe het herstel van de luchtvaartsector er precies uit zal gaan zien, is moeilijk te voorspellen waardoor meerdere scenario's denkbaar zijn. Daarom zijn er, samen met de onderneming en financiële en juridische adviseurs, meerdere scenario's bekeken en doorgerekend om inzicht te krijgen in de mogelijke liquiditeitsbehoefte van KLM. Op basis van de huidige inzichten en voorspellingen, is berekend hoeveel extra liquiditeit benodigd zal zijn om KLM in staat te stellen haar minimale benodigde kaspositie¹ te kunnen handhaven. Dit scenario heeft de basis gevormd voor het uitwerken van de gekozen steunmaatregelen.

Met externe financiers is vervolgens onderzocht in hoeverre de benodigde financiering verzorgd kan worden door de markt, en in welke mate eventuele steun van de overheid benodigd zal zijn. De financieringsfaciliteiten zijn nader uitgewerkt en het gehele steunpakket is inmiddels goedgekeurd door de directie en raad van commissarissen van KLM en het bestuur van Air France-KLM. Een pre-notificatie traject bij de Europese Commissie is doorlopen om te toetsen of de beoogde steun in lijn is met de Europese staatssteunkaders. De formele notificatie wordt op 26 juni 2020 ingediend. Zodoende is het steunpakket nog onder voorbehoud van goedkeuring van de Europese Commissie.

Gedurende dit traject heeft het kabinet in lijn met de gemaakte afspraken invulling gegeven aan het informatierecht van beide Kamers. Voor de Tweede Kamer is dat gedaan door middel van het geven van vertrouwelijke briefings op 9 april 2020, 24 april 2020 en 15 juni 2020, het sturen van een vertrouwelijke Kamerbrief op 22 april 2020 en een debat op 6 mei 2020, naast het sturen van een openbare Kamerbrief op 24 april 2020², aan beide Kamers en de beantwoording van verschillende schriftelijke vragen van beide Kamers³. Tevens heeft het kabinet op deze wijze invulling gegeven aan de voorhangprocedure, waarmee beide Kamers vooraf een oordeel kunnen geven over deze privaatrechtelijke rechtshandeling die het kabinet wil verrichten.

Vorm van de steun

Op basis van het hierboven beschreven traject is besloten tot 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,

¹ De minimale kaspositie is het bedrag wat primo van een maand aan liquiditeit beschikbaar moet zijn voor KLM om haar rekeningen te kunnen betalen.

² Mogelijke steunmaatregelen Air France – KLM, 24 april 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 232, nr. 9.

³ Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan, 2 juni 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 2972; Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan, 10 juni 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 3093; Beantwoording Kamervragen van de leden Laçin en Alkaya, 19 juni 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 3208; Beantwoording Kamervragen van het lid Kröger, 25 mei 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 2900; Beantwoording vragen vaste commissie voor Financiën, 19 juni 2020, Eerste Kamer, vergaderjaar 2019–2020 (verwijzing: 2020-0000105872).

zodat ook de banken een deel van het risico dragen. De financiering wordt dus 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.

De garantieregeling beslaat de totale omvang van de private kredietverlening van € 2,4 miljard en garandeert maximaal 90% over dit bedrag. Deze kredietverlening is vormgegeven als een werkkapitaal-faciliteit (Revolving Credit Facility of RCF). Dit houdt in dat KLM onder de faciliteit kan trekken wanneer zij dit nodig heeft en weer kan aflossen, zodra haar liquiditeitspositie dat weer toelaat. Wat dit laatste betreft is ook een mechanisme 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. Op deze manier wordt een combinatie bereikt van (i) doorlopende toegang tot liquiditeit en (ii) voorkomen dat rentelasten oplopen door overtollige liquiditeit, (iii) beperken van het risico dat de staat loopt en (iv) voorkomen dat KLM toegang krijgt tot meer door de staat gegarandeerd krediet dan nodig is voor de onderneming. Dat laatste is ook belangrijk met het oog op de Europese staatssteunkaders. De RCF heeft een looptijd van vijf jaar en wordt verstrekt door een groep van 11 Nederlandse en internationale banken. Het merendeel van deze banken was al eerder kredietverstrekker aan KLM. KLM betaalt aan deze banken rente en betaalt aan de Nederlandse staat een premie voor de garantie. De garantiepremie wordt ontvangen gedurende de looptijd van de RCF, waarbij de looptijd van de garantie is gemaximeerd op zes jaar. De premie voor de garantie komt overeen met het minimum dat de Europese Commissie voorschrijft en loopt op gedurende de looptijd van de garantie. In onderstaande tabel is de premie weergegeven.

Jaar	Jaarlijks te betalen premie
1 ^e jaar van garantie	0,5% over het kredietplafond ¹
2 ^e en 3 ^e jaar van garantie	1% over het kredietplafond
4 ^e , 5 ^e en 6 ^e jaar van garantie	2% over het kredietplafond

¹ Het kredietplafond is aanvankelijk 2,4 miljard, maar kan potentieel vroegtijdig lager worden.

Daarnaast stelt de Nederlandse staat een directe lening beschikbaar aan KLM. Deze directe lening heeft een looptijd van vijfenhalf jaar en wordt in tranches verstrekt door de Nederlandse staat aan KLM. In totaal bedraagt de directe lening maximaal € 1,0 miljard. De lening is een achtergestelde lening. Dit betekent dat wanneer KLM haar crediteuren niet kan terugbetalen, deze lening (en daarmee de Nederlandse staat) pas na vrijwel alle andere crediteuren zal worden terugbetaald. Daarmee neemt de Nederlandse staat relatief veel risico op zich via deze lening, hetgeen weerspiegeld wordt door de eveneens hogere rente die KLM op deze lening betaalt. De rente die KLM betaalt aan de Nederlandse staat over het getrokken deel van de lening voldoet eveneens aan de richtlijnen van de Europese Commissie en loopt op gedurende de looptijd. De rente wordt betaald over het daadwerkelijk getrokken bedrag. In onderstaande tabel zijn de rentepercentages weergegeven.

Jaar	Jaarlijks te betalen rente
1 ^e jaar van lening	Euribor + 6,25%
2 ^e en 3 ^e jaar van lening	Euribor + 6,75%
4 ^e , 5 ^e en 6 ^e jaar van lening	Euribor + 7,75%

Zowel voor de garantie als de lening geldt dat KLM door oplopende premies en rentes wordt gestimuleerd om de door de staat gegarandeerde kredietfaciliteit en de door de staat verstrekte directe lening zo snel mogelijk af te lossen. Dit betekent ook dat er geen boetes zijn op vervroegd aflossen.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat zowel KLM als de holding door de huidige steunmaatregelen een hoge schuldenlast zullen krijgen. Het is dan ook mogelijk dat de kapitaalpositie van beide vennootschappen op termijn verbeterd moet worden. Een kapitaalinjectie van de aandeelhouders lijkt daarbij de meest logische oplossing. Of de Nederlandse staat, als aandeelhouder van zowel de holding als KLM, in dat geval aan een kapitaalinjectie zal deelnemen hangt af van de dan geldende situatie. De Minister van Financiën zal beide Kamers bij toekomstige discussies hierover informeren via (eventueel vertrouwelijke) briefings en brieven.

Voorwaarden

Zoals ook in de Kamerbrief van 24 april 2020 is aangegeven zal de steun gepaard gaan met voorwaarden. Deze voorwaarden hebben tot doel: een effectief gebruik van het belastinggeld, het verbeteren van de concurrentiepositie van het bedrijf en het bereiken van doelstellingen op gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. De uitgangspunten bij het opstellen van de voorwaarden zijn geformuleerd in de kabinetsbrieven van 1 mei en 19 juni over voorwaarden bij steun aan individuele bedrijven⁵. Zoals geschetst in deze brieven zal maatwerk worden geleverd bij het opstellen van voorwaarden. Voor KLM zijn de volgende voorwaarden uitgewerkt:

KLM zal gedurende de looptijd van de steun geen dividend uitkeren aan de aandeelhouders. Naast de afgesproken premies en rente, zal KLM bij terugbetaling van de steun (d.w.z. aflossing van de directe lening en beëindiging van het door de staat gegarandeerde bankenkrediet), en wanneer de financiële positie van KLM voldoende gezond is, een extra bedrag aan de Nederlandse staat betalen. Dit bedrag zal oplopen met de looptijd van de steun om te stimuleren dat KLM zo snel mogelijk de steun zal afbetalen (indien dit mogelijk en verantwoord is). Daarnaast wordt als voorwaarde gesteld dat de winstgevendheid en de competitiviteit van KLM zullen verbeteren. Zo dient KLM voor 1 oktober 2020 samen met externe adviseurs een herstructureringsplan op te stellen waarbij wordt gekeken naar het herstellen van de concurrentiepositie van KLM door onder andere de kosten te verlagen. Daarbij moet KLM 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. Uiteraard zullen de maatregelen zoals beschreven in het herstructureringsplan niet strijdig zijn met de andere gestelde voorwaarden aan de onderneming. Het verbeteren van de competitiviteit zal ook een substantiële bijdrage van het personeel via de arbeidsvoorwaarden vereisen. Hier wordt uitgegaan van het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Dit houdt in dat de werknemers die minstens

⁵ Kamerbrief – Steun individuele bedrijven (verwijzing CE-AEP / 20119930), verstuurd 1 mei 2020; Kamerbrief – Fiscale voorwaarden bij individuele steunverlening (verwijzing 2020-0000114039), verstuurd 19 juni 2020.

driemaal modaal verdienen ten minste 20% moeten inleveren op hun arbeidsvoorwaarden. Voor lonen vanaf modaal gelden lagere percentages, lineair oplopend tot 20%. De invulling van deze voorwaarde is verder aan de onderneming en de vakbonden. Voor het bestuur en de topmanagementlaag betekent dit ook dat bonussen gedurende de looptijd van de steun worden opgeschort. Tevens wordt met KLM gekeken in hoeverre zij kan beperken dat er mogelijke belastingontwijking van medewerkers plaatsvindt, dan wel dat geen gebruik gemaakt wordt van fiscale constructies in laagbelastende jurisdicties.

Er zijn eveneens voorwaarden op het gebied van de publieke belangen netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Hiermee verzekeren we dat de grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland ook in deze crisisperiode investeert in de publieke belangen uit de KL-Luchtvaartnota. Zo committeert KLM zich aan het op peil houden van de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol. Op het gebied van duurzaamheid is afgesproken dat KLM zich committeert aan de afspraken van het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Dat betekent dat KLM bijdraagt aan de doelstelling dat de CO₂-uitstoot als gevolg van de internationale luchtvaart in 2030 is teruggebracht naar het niveau van 2005. Ook wordt de uitstoot per passagier kilometer in 2030 met 50% teruggebracht ten opzichte van het niveau van 2005. KLM neemt deel aan de eerste fabriek voor duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) in Nederland en blijft zich committeren aan 14% bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof in 2030, conform de doelstelling uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Met betrekking tot leefbaarheid committeert KLM zich aan de verschillende plannen van de rijksoverheid en Schiphol voor het verminderen van hinder en schadelijke emissies. Het gaat daarbij om het uitvoeringsplan hinderreductie, het actieplan ultrafijnstof, het actieprogramma stikstof en de uitvoeringsagenda Air Rail. Een belangrijke voorwaarde is eveneens dat KLM, als grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol, gebonden is aan de voorwaarde dat het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol substantieel vermindert naar uiteindelijk 25.000. Een eerste stap naar 29.000 nachtvluchten legt het kabinet vast in het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB1). Het gaat hierbij om een evenredige bijdrage. De stapsgewijze vermindering naar 27.000 en 25.000 zal nader worden uitgewerkt en vastgelegd in regelgeving. Deze laatste stappen zijn mede afhankelijk van voorwaarden zoals de opening van Lelystad Airport en substitutie door treinverkeer op bestemmingen zoals Brussel en Düsseldorf. Voorts stellen we in het kader van de verdere ontwikkeling van Schiphol als voorwaarde dat KLM meewerkt aan het jaarlijks verminderen met 2% van het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol, waarbij ook rustmomenten worden onderzocht.

Om ervoor te zorgen dat de Nederlandse staat de uitvoering van de gemaakte afspraken kan controleren is tevens afgesproken om een zogenoemde *government state agent* bij KLM aan te stellen. Deze state agent zal erop toezien dat het steunpakket op de juiste manier wordt uitgevoerd door de onderneming. Daarbij zal deze state agent specifiek toezien op de afgesproken voorwaarden. Deze state agent heeft direct toegang tot informatie en mag aanwezig zijn tijdens relevante vergaderingen over bovenstaande onderwerpen van het bestuur van KLM.

Daarnaast is het verstrekken van de tranches onder de directe lening voorwaardelijk op voortgang van vervulling van de voorwaarden; een voorbeeld hiervan is het herstructureringsplan. KLM heeft tijd nodig om dit op te stellen. Pas indien het plan naar tevredenheid van de Nederlandse staat is opgesteld, zal een volgende tranche van de lening beschikbaar worden gesteld.

Staatsgaranties

Als onderdeel van het pakket voorwaarden is met Air France-KLM afgesproken dat de opzegtermijn van de staatsgaranties wordt verlengd van de huidige negen maanden tot vijf jaar. De staatsgaranties zijn afspraken die de Nederlandse staat ten tijde van de fusie in 2003 heeft gemaakt met Air France-KLM, over onder meer de mate van gebruik van Schiphol als internationale hub en blijvende vestiging van KLM in Nederland, opererend onder Nederlandse vergunningen en verkeersrechten. Met deze afspraken werd het grote publieke belang dat met KLM gemoeid is, geborgd. De kern van deze staatsgaranties is in 2010 verlengd. In 2015 zijn de garanties opnieuw herbevestigd door Air France – KLM. De korte opzegtermijn (9 maanden) is altijd een fundamentele zorg van het kabinet geweest en ook de Tweede Kamer heeft hier herhaaldelijk aandacht voor gevraagd. Diverse kabinetten hebben daarom reeds lange tijd pogingen ondernomen om de staatsgaranties te versterken. Het risico dat voortkwam uit deze korte opzegtermijn is tevens een belangrijke reden geweest om het aandelenbelang in Air France – KLM te verwerven. Het kabinet is daarom verheugd dat met de verlenging van de opzegtermijn van negen maanden naar vijf jaar, het publieke belang van Nederland aanmerkelijk beter geborgd is.

Toekomst KLM

De onderneming bevindt zich momenteel in zeer zwaar weer. De COVID-19 crisis heeft de mondiale luchtvaartsector sterk getroffen. Met de steun die nu wordt geboden wordt het bedrijf niet alleen door de crisis geloodst, er wordt (via de voorwaarden) ook getracht om ervoor te zorgen dat het bedrijf sterker uit de crisis komt. Het kabinet heeft al langere tijd zorgen over de prestaties van de Air France – KLM, vandaar dat er wordt ingezet op een breed herstructureringsplan. In dit herstructureringsplan zal ook KLM haar kosten significant moeten verlagen en daarmee ook haar concurrerend vermogen binnen de sector verbeteren.

Sinds de aankoop van de aandelen Air France – KLM is de betrokkenheid van de Nederlandse staat bij deze onderneming, vanuit de nieuwe aandeelhoudersrol, toegenomen. Vanuit deze betrokkenheid en de ervaringen uit de afgelopen anderhalf jaar is ook de wens gekomen om dieper te kijken naar wat de holding nodig heeft. Een discussie waarin ten principale wordt gekeken naar wat goed gaat, maar ook naar wat beter kan. Met dit doel zijn de Nederlandse staat, de onderneming en de Franse staat gesprekken gestart. Deze gesprekken over de toekomst vinden plaats tegen een achtergrond van de noodzaak tot verbetering van de competitieve positie, evenals de noodzaak tot een verbetering van de schuldpositie van de holding. In het licht van deze gesprekken zullen de moties van Nijboer⁶ en van Dijck⁷ worden gezien.

Proces en budgettaire uitwerking

Zoals genoemd is het steunpakket goedgekeurd door de raad van bestuur van KLM en het bestuur van de holding Air France-KLM en is de financieringsdocumentatie door de externe financiers getekend. De formele notificatie van de steun wordt ingediend bij de Europese Commissie.

Dit steunpakket in de vorm van een garantie op de verstrekte lening aan KLM en een directe lening aan KLM van de staat zal terug te zien zijn op de begroting van het Ministerie van Financiën (IXB). Er wordt een nieuwe

⁶ Motie van het lid Nijboer, 6 mei 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 232, nr. 11.

⁷ Motie van het lid Van Dijck, 26 mei 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 470, nr. 6.

garantie van € 2,16 miljard (90% van de hoofdsom van de garantie) en een nieuwe lening van € 1,0 miljard op artikel 3 «Financieringsactiviteiten publiek-private sector» opgenomen.

De verwachting is dat de trekkingen van de directe lening verspreid in tranches zullen zijn over de looptijd, zij het met een concentratie in het eerste jaar wanneer de behoefte aan additionele liquiditeit het grootste is. Dit betekent dat er geen vastgelegde momenten zijn afgesproken waarop de staat betalingsverplichtingen aan KLM voldoet. Uiteraard worden de betalingen conform reguliere begrotingsmomenten verwerkt.

In de bijgevoegde zesde incidentele suppletoire begroting treft u de budgettaire verwerking van de steunmaatregelen. Conform het beleidskader risicoregelingen worden nieuwe garanties getoetst aan de hand van een toetsingskader. Dit ingevulde toetsingskader vindt u tevens bijgevoegd bij deze brief. Pas nadat het parlement de incidentele suppletoire begroting heeft goedgekeurd zal het kabinet definitief instemmen met het steunpakket.

De Minister van Financiën,
W.B. Hoekstra

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

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

VOORSTEL VAN WET

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:
Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat de noodzaak is gebleken van een wijziging van de departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IX), voor het jaar 2020.
Zo is het, dat Wij met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

De departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 wordt gewijzigd, zoals blijkt uit de desbetreffende bij deze wet behorende staat.

Artikel 2

De vaststelling van de begrotingsstaat geschiedt in duizenden euro's.

Artikel 3

Deze wet treedt in werking met ingang van 26 juni 2020. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven op of na de datum van 26 juni, dan treedt zij inwerking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van dat Staatsblad en werkt zij terug tot en met 26 juni 2020.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven,

De Minister van Financiën,

Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele supplettoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM)
(Bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Vastgestelde begroting incl. NvW en amendementen				Mutaties supplettoire begrotingen				Mutatie 6e ISB 2020			
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	TOTAAL	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	TOTAAL	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	TOTAAL
	TOTAAL	18.277.138	7.903.361	161.962.988	22.539.275	2.403.907	- 611.237	3.160.000	1.000.000	1.000.000	22.227		
	Beleidsartikelen												
1	Belastingen	2.864.839	2.944.639	156.369.310	317.481	294.663	- 1.273.518						
2	Financiële markten	26.608	26.608	9.155	11.294	11.294	- 250						
3	Financieringsactiviteiten publiek-private sector	143.836	442.176	1.816.656	5.500	5.500	145.000						
4	Internationale financiële betrekkingen	912.681	103.694	52.804	9.776.116	263.566	- 7.455						
5	Exportkredietverzekeringen, -garanties en investeringsverzekeringen	10.015.244	77.244	235.954	12.140.244	1.540.244	520.244						
6	Btw-compensatiefonds	3.426.667	3.426.667	3.426.667	3.886	3.886	3.886						
9	Douane	440.852	440.852	605	- 10.087	- 10.087	0						
	Niet-beleidsartikelen												
8	Apparaat kerndepartement	266.049	266.049	51.837	9.436	9.436	856						
10	Nog onverdeeld	180.362	175.432	0	285.405	285.405	0						

MEMORIE VAN TOELICHTING (Incidentele suppletoire begroting)

A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL

Wetsartikelen 1 en 2

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld en derhalve ook gewijzigd. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om voor het jaar 2020 wijzigingen aan te brengen in de departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB).

De in de begrotingsstaten opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht.

Op 29 april 2020 is de eerste suppletoire begroting naar de Tweede Kamer verzonden. De behandeling in de Staten-Generaal heeft nog niet plaatsgevonden. Om deze reden is de in de begrotingsstaat opgenomen stand nog niet door de beide Kamers bekrachtigd. Vanwege de snelle opeenvolging van begrotingswetsvoorstellen bevat de kolom «mutaties suppletoire begrotingen» zowel de eerste suppletoire begroting als de mutaties die in de incidentele suppletoire begrotingen zijn opgenomen. Dit om het budgetrecht van de Staten-Generaal te waarborgen.

Wetsartikel 3

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van deze wet.

De Minister van Financiën,
W.B. Hoekstra

B. BEGROTINGSTOELICHTING

Budgettaire consequenties beleidsartikelen

Artikel 3 Financieringsactiviteiten publiek-private sector (Bedragen x € 1.000)

	Stand ontwerpbe- grotting 2020 incl. NvW	Stand na suppletoire begrotingen 2020 (inclusief ISB's)	Mutatie 6e ISB 2020	Stand na 6e ISB	Mutatie 2021	Mutatie 2022	Mutatie 2023	Mutatie 2024
Verplichtingen	143.836	149.336	3.160.000	3.309.336	0	0	0	0
<i>waarvan betalingsverplichtingen</i>	443.836	449.336	1.000.000	1.449.336	0	0	0	0
Verwerving vermogenstitels	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaalinjectie Invest-NL	330.000	330.000	0	330.000	0	0	0	0
Afdrachten Staatsloterij	100.000	100.000	0	100.000	0	0	0	0
Schikking Alawwal Bank	0	0	0	0	0	0	0	0
Lening SRH	1.660	1.660	0	1.660	0	0	0	0
Lening KLM	0	0	1.000.000	1.000.000	0	0	0	0
Overige betalingsverplichtingen	12.176	17.676	0	17.676	0	0	0	0
<i>waarvan garantieverplichtingen</i>	-300.000	-300.000	2.160.000	1.860.000	0	0	0	0
Garantie DNB Winstafdracht	0	0	0	0	0	0	0	0
Garanties en vrijwaringen staatsdeelnemingen	-300.000	-300.000	2.160.000	1.860.000	0	0	0	0
Uitgaven	442.176	447.676	1.000.000	1.447.676	0	0	0	0
<i>waarvan juridisch verplicht</i>				99,3%				
Vermogensverschaffing	330.000	330.000	0	330.000	0	0	0	0
Kapitaalinjectie TenneT	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaalinjectie Invest-NL	330.000	330.000	0	330.000	0	0	0	0
Verwerving vermogenstitels	0	0	0	0	0	0	0	0
Vermogensonttrekking	100.000	100.000	0	100.000	0	0	0	0
Afdrachten Staatsloterij	100.000	100.000	0	100.000	0	0	0	0
Bijdragen aan ZBO's en RWT's	5.000	5.000	0	5.000	0	0	0	0
NLFI	5.000	5.000	0	5.000	0	0	0	0
Garanties	3.176	3.176	0	3.176	0	0	0	0
Regeling BF	20	20	0	20	0	0	0	0
Dotatie begrotingsreserve TenneT	3.156	3.156	0	3.156	0	0	0	0
Opdrachten	4.000	9.500	0	9.500	0	0	0	0
Uitvoeringskosten staatsdeelnemingen	4.000	4.000	0	4.000	0	0	0	0
Opstart Invest-NL	0	5.500	0	5.500	0	0	0	0
Leningen	0	0	1.000.000	1.000.000	0	0	0	0
Lening KLM	0	0	1.000.000	1.000.000	0	0	0	0
Ontvangsten	1.816.656	1.961.656	22.227	1.983.883	76.350	86.377	102.997	119.618
Vermogensonttrekking	1.809.000	1.954.000	0	1.954.000	0	0	0	0
Opbrengst verkoop vermogenstitels	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenden en afdrachten staatsdeelnemingen	1.455.000	1.225.000	0	1.225.000	0	0	0	0
Afdrachten Staatsloterij	100.000	100.000	0	100.000	0	0	0	0
Winstafdracht DNB	254.000	629.000	0	629.000	0	0	0	0
<i>waarvan: Griekse inkomsten ANFA</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan: Griekse inkomsten SMP</i>	6.250	6.250	0	6.250	0	0	0	0
Bijdragen aan ZBO's en RWT's	4.500	4.500	0	4.500	0	0	0	0
NLFI	4.500	4.500	0	4.500	0	0	0	0
Garanties	3.156	3.156	6.000	9.156	18.000	24.000	36.000	48.000
Premieontvangsten garantie TenneT	3.156	3.156	0	3.156	0	0	0	0
Premieontvangsten garantie KLM	0	0	6.000	6.000	18.000	24.000	36.000	48.000
Overig	0	0	0	0	0	0	0	0

	Stand ontwerpbe- groting 2020 incl. NvW	Stand na suppletoire begrotingen 2020 (inclusief ISB's)	Mutatie 6e ISB 2020	Stand na 6e ISB	Mutatie 2021	Mutatie 2022	Mutatie 2023	Mutatie 2024
Opdrachten	0	0	0	0	0	0	0	0
Terug te vorderen kosten staatsdeelnemin- gen	0	0	0	0	0	0	0	0
Leningen	0	0	16.227	16.227	58.350	62.377	66.997	71.618
Rentebaten lening KLM	0	0	16.227	16.227	58.350	62.377	66.997	71.618
Aflossing lening KLM	0	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Verplichtingen

Garanties en vrijwaringen staatsdeelnemingen (+ € 2,16 mld.)

Een groep van internationale banken verstrekt liquiditeit aan KLM tot € 2,4 mld. in de vorm van een revolving credit facility (RCF) waarbij KLM de liquiditeit kan aantrekken wanneer nodig en dient terug te storten wanneer deze overvloedig is. De Nederlandse Staat garandeert maximaal 90% van de totale omvang van deze faciliteit (€ 2,16 mld.). Voor verdere details, zie de bijgevoegde kamerbrief «Steunmaatregelen KLM» en het toetsingskader risicoregelingen.

Uitgaven

Lening KLM (+ € 1 mld.)

De Nederlandse Staat verstrekt een directe lening aan KLM met een omvang van € 1 mld. De lening is een achtergestelde lening. Dit betekent dat wanneer KLM haar crediteuren niet kan terugbetalen, deze lening (en daarmee de Nederlandse Staat) pas als laatste wordt terugbetaald. Daarmee neemt de Nederlandse Staat relatief veel risico op zich via deze lening, hetgeen weerspiegeld wordt door de eveneens relatief hoge rente die KLM op deze lening betaalt (zie ontvangsten).

Ontvangsten

Premieontvangsten garantie KLM (+ € 6 mln.)

De Nederlandse Staat ontvangt een premie voor de afgegeven garantie inzake de revolving credit facility voor KLM. De premie die KLM aan de Nederlandse Staat betaalt voor deze garantie loopt op gedurende de looptijd en ziet er als volgt uit:

Jaar	Jaarlijks te betalen premie
1 ^o jaar van garantie	0,5% over het kredietplafond ¹
2 ^o en 3 ^o jaar van garantie	1% over het kredietplafond
4 ^o , 5 ^o en 6 ^o jaar van garantie	2% over het kredietplafond

¹ Het kredietplafond is aanvankelijk € 2,4 miljard, maar kan potentieel vroegtijdig lager worden.

Voor het jaar 2020 wordt in totaal € 6 mln. aan premieontvangsten geraamd.

Rentebaten lening KLM (+ € 16,3 mln.)

De Nederlandse Staat ontvangt rente voor de verstrekte lening aan KLM. De rente die KLM aan de Nederlandse Staat betaalt voor deze lening loopt op gedurende de looptijd en ziet er als volgt uit:

Jaar	Jaarlijks te betalen rente
1 ^e jaar van lening	Euribor + 6,25%
2 ^e en 3 ^e jaar van lening	Euribor + 6,75%
4 ^e , 5 ^e en 6 ^e jaar van lening	Euribor + 7,75%

Voor het jaar 2020 wordt in totaal € 16,3 mln. aan renteontvangsten geraamd. Gezien KLM alleen rente betaalt over het getrokken deel van de lening en de exacte rentepercentages afhankelijk zijn van schommelingen in de euribor, kunnen de gerealiseerde renteontvangsten afwijken van de raming die is opgenomen in deze incidentele suppletoire begroting.

Aflossing lening KLM (+ € 1 mld.)

De aflossing van de gehele lening staat vooralsnog geraamd in 2026 (niet zichtbaar in de tabel, dit wordt budgettair verwerkt in begroting 2021). KLM heeft de mogelijkheid om kosteloos vervroegd af te lossen.

TOETSINGSKADER RISICOREGELINGEN RIJKSOVERHEID

Probleemstelling en rol van de overheid

1. Wat is het probleem dat aanleiding is voor het beleidsvoorstel?

Naar aanleiding van de uitbraak van COVID-19 heeft KLM het aantal vluchten drastisch terug moeten brengen. Over de maanden maart, april en mei het aantal vluchten respectievelijk met circa 50%, 90% en 80% afgenomen. KLM heeft tegelijkertijd ook haar kosten significant teruggebracht. Dit onder andere door het beperken van variabele kosten (zoals onderhoudskosten) en door het gebruik van daarvoor bestemde generieke regelingen van de overheid (zoals de NOW). Echter door de hoge vaste kosten, die ook gedurende deze crisis doorlopen, is de financiële situatie bij KLM sinds begin maart significant verslechterd. Dit betekent dat ondanks haar ruime kaspositie bij de start van de crisis, de onderneming op korte termijn problemen zal krijgen met de liquiditeitspositie, waardoor de financiering van de activiteiten zoals de betaling van salarissen in gevaar komt.

De Nederlandse staat heeft, samen met de onderneming en externe financiers, de financiële situatie van de onderneming onderzocht. Hierbij is gekeken naar meerdere scenario's die uitgaan van een verschillend herstel van de activiteiten van KLM en van de luchtvaartsector als geheel. Op basis van deze scenario's zijn de inkomsten en de uitgaven van KLM ingeschat, en is de liquiditeitsbehoefte van KLM bij verschillende scenario's in kaart gebracht.

Het herstel van de luchtvaartsector is sterk afhankelijk van vele externe factoren, waarbij het nu nog niet met voldoende zekerheid kan worden ingeschat hoe het herstel eruit zal zien. Het scenario waarop het steunpakket gebaseerd is, 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.

2. Waarom rekent de centrale overheid het tot haar verantwoordelijkheid om het probleem op te lossen?

Zoals ook is aangegeven in de Kamerbrief dd. 24 april⁹ en de Kamerbrief horend bij dit garantiekader is het publieke belang dat KLM dient de reden om steun te verlenen. Het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De bereikbaarheid van Schiphol is belangrijk voor de connectiviteit van Nederland en daarmee belangrijk voor de keuze van bedrijven om voor Nederland te kiezen als vestigingsplaats. De hoogwaardige werkgelegenheid die hierdoor gerecreëerd wordt komt bovenop de directe werkgelegenheid van Schiphol en de bedrijvigheid daaromheen. Daarnaast dient dit uitgebreide netwerk ook een breder maatschappelijk belang.

Er is op dit moment sprake van een bijzondere tijd die ook om bijzondere oplossingen vraagt. In het geval van KLM wordt een deel van de problemen opgevangen door het bedrijf zelf, door bijvoorbeeld te drukken op variabele kosten en het verlagen van investeringen. Ondanks deze maatregelen heeft KLM op korte termijn extra financiering nodig.

⁹ Mogelijke steunmaatregelen Air France – KLM, 24 april 2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 232, nr. 9.

Momenteel zijn er geen private partijen die de (gehele) investering kunnen of willen financieren zonder betrokkenheid van de Nederlandse staat. Dit heeft te maken met de combinatie van de omvang van de liquiditeitsbehoefte bij KLM, de onzekerheid over hoe het herstel in de sector eruit zou moeten zien en de daarmee gepercipieerde risico's bij de private partijen. Door nu te kiezen voor ondersteuning vanuit de Nederlandse overheid wordt de continuïteit van de onderneming gegarandeerd. Gezien het publieke belang dat KLM dient en de bijbehorende werkgelegenheid is dit gewenst.

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om de risicodragende stakeholders zoals aandeelhouders of schuldeisers te ondersteunen, maar om het grote belang van de betreffende onderneming voor de Nederlandse economie en samenleving te beschermen.

3. Is het voorstel voor de risicoregeling:

a. ter compensatie van risico's die niet in de markt kunnen worden gedekt, en/of

b. het beste instrument waarmee een optimale doelmatigheidswinst kan worden bewerkstelligd ten opzichte van andere beleidsinstrumenten?

Maak een vergelijking met alternatieve beleidsinstrumenten.

De steun die wordt verleend aan KLM is een combinatie van een garantie op externe financiering en een achtergestelde directe lening van de Nederlandse staat. Het kabinet heeft deze vorm gekozen, zodat ook de banken een deel van het risico dragen. De financiering wordt dus 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.

De garantie loopt 6 jaar en garandeert maximaal 90% van de totale omvang van de private lening van € 2,4 miljard. De staat draagt dus op deze garantie een risico maximaal 2,16 miljard euro. Er is een groep van 11 Nederlandse en internationale banken die de liquiditeit willen leveren onder deze garantie. De liquiditeit is vormgegeven in een zogenoemde revolving credit facility (RCF) waarbij KLM de liquiditeit kan aantrekken wanneer nodig en dient terug te storten wanneer deze overvloedig is. Hierdoor heeft KLM geen kasoverschotten en betaalt zij niet onnodig kosten voor liquiditeit die niet benodigd is. Tegelijkertijd is op deze manier geborgd dat de onderneming niet onnodig gebruik kan maken van de staatssteun. De premie die KLM aan de Nederlandse staat betaalt voor deze garantie loopt op gedurende de looptijd en ziet er als volgt uit:

Jaar	Jaarlijks te betalen premie
1 ^o jaar van garantie	0,5% over het kredietplafond ¹
2 ^o en 3 ^o jaar van garantie	1% over het kredietplafond
4 ^o , 5 ^o en 6 ^o jaar van garantie	2% over het kredietplafond

De directe lening aan KLM loopt 5,5 jaar. De lening heeft een omvang van 1 miljard euro. De lening is een achtergestelde lening, dit betekent dat wanneer KLM haar crediteuren niet kan terugbetalen, deze lening (en daarmee de Nederlandse staat) pas na vrijwel alle andere crediteuren wordt terugbetaald. Aflossing zal uiterlijk 5,5 jaar na ondertekening van de lening plaatsvinden. Daarmee neemt de Nederlandse staat relatief veel

risico op zich via deze lening, hetgeen weerspiegeld wordt door de eveneens relatief hoge rente die KLM op deze lening betaalt. De rente wordt betaald over het daadwerkelijk getrokken bedrag. Net als bij de premie op de gegarandeerde lening loopt de rente die KLM aan de Nederlandse staat betaalt loopt op gedurende de looptijd.

Jaar	Jaarlijks te betalen rente
1 ^o jaar van lening	Euribor + 6,25% over maximaal 1 miljard euro
2 ^o en 3 ^o jaar van lening	Euribor + 6,75% over maximaal 1 miljard euro
4 ^o , 5 ^o en 6 ^o jaar van lening	Euribor + 7,75% over maximaal 1 miljard euro

De verwachting is dat de trekkingen van de directe lening verspreid in tranches zullen zijn over de looptijd, zij het met een concentratie in het eerste jaar wanneer de behoefte aan additionele liquiditeit het grootste is.

Door de oplopende premie en rente wordt KLM geprikkeld om de steun zo snel als mogelijk af te bouwen om ook de risico's voor de Nederlandse staat zo veel als mogelijk te beperken. Een vervroegde aflossing kan dan ook plaatsvinden zonder boetes.

4. Op welke wijze wordt het nieuw aan te gane risico gecompenseerd door risico's vanuit andere risicoregelingen binnen de begroting te verminderen?

Hier is geen sprake van.

Risico's en risicobeheersing

5. Wat zijn de risico's van de regeling voor het Rijk:

a. Wat is het totaalrisico van de regeling op jaarbasis? Kent de regeling een totaalplafond?

Zoals onder 3 staat toegelicht, bestaat de steun uit een 90% garantie op een doorlopende kredietfaciliteit verstrekt door externe financiers met een omvang van € 2,4 miljard en het door de staat beschikbaar stellen van een achtergestelde lening van € 1,0 miljard. Naar gelang de liquiditeitsbehoefte van KLM zal er (pro rata) gebruik gemaakt worden van beide voorzieningen.

In het geval KLM volledig gebruik zal maken van beide faciliteiten, betekent dit dus dat de staat garant staat voor een bedrag van € 2,16 miljard (90% van € 2,4 miljard) en zelf een lening heeft verstrekt van € 1,0 miljard. Het risico bestaat dat KLM niet in staat zal zijn de leningen (volledig) terug te betalen. Zodoende bedraagt het maximale risico van deze regeling € 3,16 miljard, deze zullen generaal worden gedekt. De bancaire partijen dragen het 10% risico dat niet onder de regeling valt. De bancaire partijen dragen steeds 10% risico op iedere hoofdsom onder de gegarandeerde banklening die KLM niet kan terugbetalen. Dit kan dus maximaal oplopen tot € 240 miljoen plus de onbetaald gebleven rente. Hoewel het de inschatting is dat deze steun zal leiden tot voldoende liquiditeit voor KLM om de huidige crisis door te komen, bestaat de kans dat er aanvullende steun nodig zal zijn. Zoals ook in de Kamerbrief van 24 april 2020 is aangegeven, is het daarnaast zaak voor de onderneming om de schuldenpositie te verbeteren. Een mogelijkheid daartoe is dat de bestaande aandeelhouders van de onderneming – waaronder de staat – op enig moment gevraagd zullen worden te participeren in een kapitaalstorting.

b. Hoe staan risico en rendement van de regeling tot elkaar in verhouding?

Zoals hierboven aangegeven bestaat de regeling uit twee delen, de garantie en de achtergestelde lening. Zodoende dient ook ten aanzien van de verhouding tussen het risico en het rendement onderscheid gemaakt te worden tussen deze twee onderdelen van de regeling.

Het risico dat voortkomt uit de garantstelling voor 90% van de banklening is dat indien KLM de lening niet (volledig) kan aflossen, de staat dan 90% van het openstaande bedrag zal terugbetalen aan de banken. De garantiepremie die de staat hiervoor van KLM ontvangt, bedraagt 0,5% in het eerste jaar, 1,0% in het tweede en derde jaar en 2,0% in het vierde, vijfde en zesde jaar van de looptijd, steeds berekend over het totale kredietplafond onder de bankenfaciliteit. De hoogte van deze premie komt overeen met de minimum vereisten uit het Tijdelijk Staatssteunkader COVID-19 van de Europese Commissie.

Bij de achtergestelde lening loopt de staat over het volledige bedrag het risico dat KLM dit niet (volledig) terug zal kunnen betalen. Hiervoor ontvangt de staat een rente van 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 van de looptijd. Ook deze vergoeding voldoet aan de vereisten die het staatssteunkader van de Europese Commissie voorschrijft. De hoogte van deze rente is in lijn met het risicoprofiel van KLM, het karakter van de lening en de huidige situatie waar KLM zich in bevindt. 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.

c. Wat is de inschatting van het risico voor het Rijk in termen van waarschijnlijkheid, impact, blootstellingduur en beheersingsmate?

Gezien de impact van de corona-crisis op de luchtvaartsector is 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. Zoals ook onder punt 1 en 3 is vermeld, is de steun vastgesteld aan de hand van de liquiditeitsbehoefte van KLM in een scenario, maar is de steun zo ingekleed dat KLM dient af te lossen wanneer haar liquiditeit zich gunstiger ontwikkelt.

6. Welke risico beheersende en risico mitigerende maatregelen worden getroffen om het risico voor het Rijk te minimaliseren? Heeft de budgettaire verantwoordelijke Minister voldoende mogelijkheden tot beheersing van de risico's, ook als de regeling op afstand van het Rijk wordt uitgevoerd?

De financiering wordt zo veel mogelijk door de markt gefaciliteerd en de Nederlandse staat neemt enkel de risico's op zich die niet in de markt kunnen worden ondergebracht. Het feit dat steun van de staat benodigd is, impliceert dus dat de risico's niet volledig gemitigeerd kunnen worden. Op twee manieren is getracht dit risico toch zo veel mogelijk te minimaliseren. Zo stelt de staat allereerst financieringsvoorwaarden aan de garantie en de achtergestelde lening die gangbaar zijn bij dergelijke

financiële instrumenten. Te denken valt aan de financiële criteria waar de onderneming gedurende de looptijd aan dient te voldoen om gebruik te kunnen blijven maken van de kredietfaciliteiten. Daarnaast stelt de staat ook aanvullende voorwaarden aan de steun, zoals ook al is aangegeven in de Kamerbrief van 24 april. Deze voorwaarden moeten bijdragen aan het verbeteren van de financiële gezondheid van de onderneming en zo ook het risico van de staat te verkleinen. Zo dient KLM voor 1 oktober 2020 samen met externe adviseurs een herstructureringsplan op te stellen waarbij wordt gekeken naar het verbeteren van de concurrentiepositie van KLM door onder andere de kosten te verlagen. Daarbij moet KLM een kostenreductie van 15% weten te realiseren.

Tot slot is het verstrekken van de tranches onder de directe lening voorwaardelijk op voortgang van vervulling van de voorwaarden; een voorbeeld hiervan is het herstructureringsplan. KLM heeft tijd nodig om dit op te stellen. Pas indien het plan naar tevredenheid van de Nederlandse staat is opgesteld, zal een volgende tranche van de lening beschikbaar worden gesteld

7. Bij complexe risico's: hoe beoordeelt een onafhankelijke expert het risico van het voorstel en de risico beheersende en risico mitigerende maatregelen van Rijk?

Zoals reeds benoemd bij punt 5, is het op dit moment moeilijk in te schatten hoe waarschijnlijk het risico is dat (een deel) van de steun niet kan worden terugbetaald, ook door een onafhankelijk expert. Uiteraard heeft het Ministerie van financiën bij de uitwerking van de precieze vormgeving van de steunmaatregel wel uitgebreid samengewerkt met financieel en juridisch adviseurs. De gekozen vorm en bijbehorende randvoorwaarden zijn (mede) tot stand gekomen op basis van dit proces.

Vormgeving

8. Welke premie wordt voorgesteld en hoeveel wordt doorberekend aan de eindgebruiker? Is deze premie kostendekkend en marktconform. Zo nee, hoeveel budgettaire ruimte wordt het door het vakdepartement specifiek ingezet?

De garantiëpremie bedraagt 0,5% in het eerste jaar, 1,0% in het tweede en derde jaar en 2,0% in het vierde, vijfde en zesde jaar de van de looptijd. De rente voor de achtergestelde 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 de van de looptijd. Zoals ook bij punt 5 is aangegeven, is dit in lijn met het risicoprofiel van KLM, het karakter van de lening, de huidige situatie waar KLM zich in bevind en hetgeen de Europese Commissie voorschrijft.

9. Hoe wordt de risicovoorziening vormgegeven?

Er wordt een nieuwe garantie van € 2,16 miljard en een nieuwe lening van € 1,0 miljard op artikel 3 van de begroting van Financiën opgenomen.

10. Welke horizonbepaling wordt gehanteerd (standaardtermijn is maximaal 5 jaar)?

De looptijd van de garantie bedraagt zes jaar en van de directe lening vijfenhalf jaar.

11. Wie voert de risicoregeling uit en wat zijn de uitvoeringskosten van de regeling?

De risicoregeling wordt uitgevoerd door het Ministerie van Financiën. De uitvoeringskosten van deze regeling vallen onder artikel 3 van de financiën-begroting.

12. Hoe wordt de regeling geëvalueerd, welke informatie is daarvoor relevant en hoe wordt een deugdelijke evaluatie geborgd?

Na terugbetaling van de steun zal een evaluatie worden uitgevoerd. Deze evaluatie zal zien op de technische aspecten (zoals terugbetaling van de steun), maar zal zich vooral richten op de voorwaarden die zijn gesteld bij deze steun en of de doelen die waren voorzien bij deze voorwaarden zijn behaald. Daarnaast zal worden bekeken of gedurende de looptijd van de steun het mogelijk was om ontwikkelingen op de voorwaarden voldoende te monitoren en eventueel bij te sturen.