

Vergaderjaar 2023–2024

29 232

Air France – KLM

Nr. 63

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2023

In zijn vijfde rapportage heeft de staatsagent vastgesteld dat KLM over de gehele looptijd van het steunpakket niet alle voorwaarden van het steunpakket heeft nageleefd¹. Het kabinet heeft naar aanleiding daarvan de juridische haalbaarheid van eventuele vervolgstappen laten onderzoeken door twee externe juridisch adviseurs, waaronder de landsadvocaat. Uit de analyses komt naar voren dat een juridische procedure, mede op basis van de wijze waarop in 2020 de afspraken geformuleerd zijn in de overeenkomst tussen de staat en KLM (de Framework Agreement), geen reële kans van slagen heeft. Op basis van deze onderzoeken ziet het kabinet daarom af van juridische vervolgstappen tegen KLM. Dit besluit licht ik hieronder toe. Daarnaast informeer ik u in deze brief over de opzet van de evaluatie van het steunpakket en wat de inzet van het kabinet is in het regulier overleg met KLM in de hoedanigheid van de staat als aandeelhouder en beleidsmaker.

Steunvoorwaarden en conclusie staatsagent over naleving

Het steunpakket vereiste dat KLM de beheersbare kosten² structureel met tenminste 15% verlaagde. In 2021 en 2022 voldeed KLM aan de vereiste kostenreductie, maar de maatregelen hadden geen structureel karakter. In 2023 schoot de besparing volgens de staatsagent met € 250 miljoen tekort, vanaf 2025 zou dit oplopen tot € 475 miljoen structureel. Daarnaast vereiste het steunpakket een arbeidsvoorwaardelijke bijdrage. De bijdrage van piloten en hoger betaald cabine- en grondmedewerkers is in 2022 ver achtergebleven bij de gestelde voorwaarden. Tevens was de toekenning en uitkering van de winstdeling over 2022 volgens de staatsagent strijdig met de steunvoorwaarden. Tot slot vereiste het steunpakket een inzet op het voorkomen van belastingontwijking. Hierover concludeerde de staatsagent dat KLM de facilitering van mogelijke belastingontwijking door buiten Nederland woonachtige werknemers niet heeft beëindigd.

¹ Kamerstuk 29 232, nr. 59.

² Hierbij gold een oploop over de jaren 2023–2025 van wat als beheersbare kosten telde.

Bij het opstellen van de steunvoorwaarden heeft het kabinet, mede gezien het eigenstandige belang dat de onderneming had om aan de voorwaarden te voldoen, gekozen om naleving te borgen via een herstructureringsplan, de aanstelling van de staatsagent, zijn rol en positionering binnen de onderneming, zijn openbare rapportages en de gesprekken van beide ministeries met de onderneming. Gedurende de eerste jaren werkte dit model goed.

Dat de naleving van een aantal van de voorwaarden minder goed verliep, bleek medio 2022. In februari 2023 werd vervolgens uit de vierde rapportage van de staatsagent duidelijk dat KLM geen verbetering liet zien bij een deel van de voorwaarden. KLM heeft per brief op een aantal punten uit de rapportage gereageerd. Het kabinet heeft toen bij KLM aangedrongen om vaart te maken met het vinden van private financieringsbronnen, zodat KLM het steunpakket kon beëindigen. Op dat moment had KLM de leningen al terugbetaald. Het kabinet is kritische gesprekken met de onderneming blijven voeren. Dit werd destijds door het kabinet als het meest geschikte middel gezien om KLM direct te bewegen tot meer naleving. Bovendien had KLM ook eigenstandig een belang om resultaat te boeken op het belangrijkste langetermijndoel van de steunvoorwaarden, namelijk de versterking van de concurrentiepositie door middel van de structurele kostenbesparingen.

Onderzochte juridische mogelijkheden

De externe juridisch adviseurs hebben iedere mogelijke (juridische) stap, die de staat kan nemen in verband met niet-nakoming van een deel van de voorwaarden, bekeken. Voor de goede orde merk ik op dat de door de staatsagent benoemde juridische handhavingsmogelijkheden, zoals benoemd in zijn laatste rapport, in de analyses van de juridisch adviseurs zijn meegenomen. Deze opties zijn onder te verdelen in vier sporen, namelijk civielrechtelijke opties, procedures gericht op bewijsvergarig, ondernemingsrechtelijke opties en een categorie overig. De conclusie van beide adviseurs is dat er geen opties zijn met een reële slagingskans. Bijlage 1 bevat een overzicht van de onderzochte mogelijkheden waarvan de slagingskans bij voorbaat nihil is of waarvoor geen grondslag is. Hieronder zal ik wat uitgebreider ingaan op de twee overige opties waarbij de slagingskans laag tot zeer laag is. Deze opties brengen echter bepaalde nadelen met zich mee zonder dat daar materiële voordelen voor de staat tegenover staan. De twee resterende opties zijn:

- een verklaring voor recht dat KLM is tekortgeschoten in de naleving van voorwaarden verbonden aan het steunpakket; en
- een vordering tot nakoming van de aan het steunpakket gestelde voorwaarden.

De resultaten van een succesvol beroep op deze vorderingen zijn beperkt. Een verklaring voor recht levert slechts de vaststelling op dat KLM (een deel van) de voorwaarden niet heeft nageleefd. Een vordering tot nakoming betekent dat gevorderd wordt dat KLM alsnog de voorwaarden dient na te leven. Deze naleving zou dan zijn gebaseerd op verplichtingen van KLM uit hoofde van het steunpakket in de periode tot de beëindiging daarvan op 17 april 2023.

In eerste plaats is de vraag of, gegeven de contractuele afspraken, de staat een *recht* heeft om na beëindiging van het steunpakket nakoming van de afspraken te vorderen. De landsadvocaat geeft aan dat met enige creativiteit een vorderingsrecht kan worden aangenomen, maar dat de kans van slagen daarvan in een juridische procedure klein is. Reden daarvoor is in hoofdzaak dat in de Framework Agreement is overeengekomen dat na beëindiging van de lening en de garantie, partijen geen rechten en verplichtingen meer hebben voortvloeiend uit de

voorwaarden. De andere juridisch adviseur vindt het verdedigbaar dat de staat nog steeds rechten heeft jegens KLM ten aanzien van de periode vóór aflossing van de staatssteun.

Voor de *toewijzing* van de vordering van een verklaring van recht en een vordering tot nakoming is (cumulatief) het volgende vereist:

1. Tekortkoming in de nakoming van de aan het steunpakket gestelde voorwaarden; en
2. De staat heeft een recht en voldoende belang bij een verklaring voor recht dan wel nakoming; en
3. Er zijn geen onvoorziene omstandigheden waar KLM succesvol een beroep kan doen; en
4. Voor de vordering tot nakoming is van belang dat nakoming nog mogelijk moet zijn.

1. Tekortkoming

Voor het instellen van een vordering is het allereerst van belang dat KLM tekort is geschoten in de naleving van een of meer van de voorwaarden. De adviseurs zien hier op basis van de rapportages van de staatsagent en de reactie van KLM daarop voldoende aanknopingspunten voor. De staat dient in een juridische procedure te bewijzen dat KLM de voorwaarden niet heeft nageleefd. De rapportages van de staatsagent zullen daarbij van belang zijn, maar zullen door de staat zelfstandig onderbouwd moeten worden. De landsadvocaat wijst er verder op dat in de Framework Agreement is bepaald dat bij de uitleg van de overeenkomst veel waarde toekomt aan de exacte tekst van de Framework Agreement. Achterliggende doelen van de verschillende voorwaarden die niet zijn opgenomen in de Framework Agreement, zoals de structurele gezondmaking van het bedrijf, zijn daarbij minder van belang. Er zal in een procedure opnieuw een beoordeling plaatsvinden of de voorwaarden als geformuleerd in de Framework Agreement daadwerkelijk niet zijn nageleefd. Vanzelfsprekend heeft KLM de mogelijkheid om zich hiertegen te verweren.

2. Recht op naleving en belang

Onderdeel van de Framework Agreement is de afspraak dat de voorwaarden die aan het steunpakket verbonden zijn, komen te vervallen als de lening en garantie terugbetaald worden. De terugbetaling van de lening wordt gezien als hoofdverplichting van de overeenkomst. Bij het vervallen van de hoofdverplichting, en daarmee «automatisch» ook de aanvullende voorwaarden, is mogelijk ook de mogelijkheid vervallen om een beroep te doen op de naleving van de aanvullende voorwaarden voor de periode tot het moment van de terugbetaling van het steunpakket. Dat staat aan het instellen van een vordering tot nakoming in de weg, althans daarmee ontbreekt het de staat aan voldoende belang om een dergelijke vordering alsnog in te stellen.

3. Onvoorziene omstandigheden

Het is aannemelijk, mede op basis van de reactie van KLM op de vierde en vijfde rapportage van de staatsagent, dat KLM zich bij haar verweer rondom de (niet-)nakoming van de steunvoorwaarden zal beroepen op onvoorziene omstandigheden. Hierbij moet gedacht worden aan de veranderende economische omstandigheden en krapte op de arbeidsmarkt. Ook heeft KLM gesteld dat zij op grond van een juridische uitspraak gehouden was om een variabele beloning uit te keren aan het bestuur en topmanagement.

De juridische inschatting is dat er niet snel een beroep van KLM op onvoorziene omstandigheden zal worden gehonoreerd. Dat komt mede omdat het er op lijkt dat de zogenaamde onvoorziene omstandigheden verdisconteerd zijn in de Framework Agreement, bijvoorbeeld omdat de overeenkomst tijdens crisistijd is aangegaan. Ook geldt er een hoge drempel voor een geslaagd beroep op onvoorziene omstandigheden voor contracten die tussen professionele partijen zijn gesloten.

4. Nakoming mogelijk en zinvol

De externe juridisch adviseurs geven aan dat KLM verschillende steekhoudende argumenten kan aanvoeren tegen een eventuele nakomingsvordering van de staat. Onder meer dat nakoming van bepaalde voorwaarden blijvend onmogelijk is. Dit geldt voor de voorwaarden die zien op de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage. Het gaat hier immers om een beloning die reeds is uitbetaald aan medewerkers van KLM. Een van de adviseurs wijst er op dat als het gaat om de kostenreductie, dit enkel betrekking kan hebben op de zeer korte periode 1 januari tot 17 april 2023.³ Eventuele nakoming daarvan zou dus weinig opleveren. De landsadvocaat ziet enige ruimte om te betogen dat de kostenreductie-maatregelen een structureler karakter moesten hebben en nakoming van die voorwaarde wellicht nog mogelijk is, maar acht de kans van slagen vanwege de tekst van de Framework Agreement klein. Dit brengt de adviseurs tot de conclusie dat enkel wat betreft de steunvoorwaarde van het beëindigen van het door KLM faciliteren van belastingontwijking kan worden aangenomen dat nakoming niet op voorhand onmogelijk is, maar ook daarvoor geldt naar inschatting van de juridisch adviseurs dat dit een geringe kans van slagen heeft.

Proces

Een vordering dient op grond van de Framework Agreement te worden ingesteld bij een scheidsgerecht in Brussel geadmistreerd door de International Chamber of Commerce (ICC). De arbitrage dient vooraf gegaan te worden door een mediationprocedure ook bij de ICC. Een mediation- en arbitrageprocedure kost veel geld en heeft een lange doorlooptijd. Omdat in de Framework Agreement voor de ICC is gekozen als geschilbeslechter, is het aannemelijk dat de Nederlandse rechter zich onbevoegd zal verklaren, indien een procedure bij de Nederlandse rechter wordt aangespannen.

Conclusie

Uit beide juridische analyses komt naar voren dat de kans van slagen van een vordering tot een verklaring van recht en/of vordering tot nakoming een lage dan wel zeer lage kans van slagen heeft. Ten eerste omdat het twijfelachtig is of de staat nog een vorderingsrecht heeft. Daarnaast is het de vraag of in een procedure de conclusies van de staatsagent door een scheidsgerecht worden overgenomen en gedeeld; er zal volledig getoetst worden of er sprake is van een tekortkoming. Het is verder allerminst zeker dat geoordeeld wordt dat de staat nog een belang heeft bij een vordering. Bovendien lijkt nakoming van de meeste voorwaarden niet meer mogelijk. Hoewel een beroep van KLM op onvoorziene omstandigheden naar verwachting niet zal slagen, draagt een beroep daarop niet bij aan de slagingskansen van een vordering. De conclusie is dat de kans op

³ De staatsagent heeft geconcludeerd dat KLM voor de jaren 2021 en 2022 voldaan heeft aan de kostenreductie. Voor de opvolgende jaren was de conclusie dat KLM niet zou voldoen aan de kostenreductie. Het steunpakket is beëindigd op 17 april 2023 en dat betekent dat enkel nakoming zou kunnen worden gevorderd over het jaar 2023 tot en met deze datum.

toekenning van een vordering klein is, wat een vordering tot nakoming betreft eventueel alleen zou kunnen zien op het stoppen met faciliteren van belastingontwijking. Daarnaast kost een mediation- en arbitrageprocedure veel geld en is er sprake van een lange doorlooptijd.

Conclusie kabinet

Op basis van bovenstaande afwegingen komt het kabinet tot de conclusie dat een juridische procedure geen reële kans van slagen heeft en daarmee niet haalbaar en realistisch is. Een vordering om de voorwaarden alsnog na te leven is de enige optie waarmee KLM tot enige actie kan worden gedwongen, maar de kleine kans van slagen op slechts één onderdeel van de voorwaarden (het stoppen met faciliteren van belastingontwijking) en de beperkte impact die een voor de staat positieve uitspraak met zich mee zou brengen, vindt het kabinet niet opwegen tegen de tijd en kosten die met een juridische procedure gemoeid zijn. Het kabinet ziet daarom af van het nemen van juridische vervolgstappen tegen KLM. Deze conclusie valt zwaar en is onbevredigend. Temeer omdat uit de rapportages van de staatsagent naar voren is gekomen dat KLM een deel van de voorwaarden niet heeft nageleefd. Het kabinet wil hier dan ook lessen uit trekken om dit scenario bij toekomstige steunverlening te voorkomen. Het niet nakomen van de afspraken met de staat heeft ontegenzeggelijk afbreuk gedaan aan de maatschappelijke positie van KLM en draagt niet bij aan draagvlak voor het verstrekken van steun aan individuele bedrijven in de toekomst. De voor het kabinet belangrijke onderwerpen, zoals kostenreductie en beëindigen facilitering van belastingontwijking zullen onderwerp van gesprek blijven met KLM.

Vervolg

Evaluatie steunpakket

Zoals aangekondigd in de brief bij de vijfde rapportage van de staatsagent zal het steunpakket KLM worden geëvalueerd. In het commissiedebat staatsdeelnemingen van 1 juni 2023 (Kamerstuk 28 165, nr. 398) heb ik toegezegd de onderzoeksvraag van de evaluatie met uw Kamer te delen. De evaluatie ziet toe op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het steunpakket aan KLM. De centrale onderzoeksvraag luidt: «In hoeverre was het steunpakket effectief en efficiënt en welke lessen zijn er te trekken voor toekomstige (vergelijkbare) steunpakketten?»

De volgende onderdelen zullen worden geëvalueerd:

- De vormgeving van het steunpakket: hierbij zal worden nagegaan hoe het steunpakket tot stand kwam, inclusief de financiële structuur, verstrekte garanties en lening en in welke mate de gestelde doelen zijn behaald.
- De monitoring van het steunpakket: hierbij wordt bekeken op welke manier toezicht werd gehouden op het steunpakket en in hoeverre dit een passende manier was om toezicht te houden op de naleving van het steunpakket.
- De naleving van de voorwaarden uit het steunpakket: hierbij wordt een analyse gemaakt van de mate waarin de begunstigde partij heeft voldaan aan de voorwaarden en verplichtingen zoals vastgelegd in het steunpakket. Daarbij wordt gekeken naar in hoeverre er voorwaarden niet zijn nageleefd en wat daarvan de oorzaken zijn. Voor deze analyse zal onder meer gebruik gemaakt worden van de rapportages van de staatsagent.
- De handhaving van de voorwaarden uit het steunpakket: hierbij zal worden onderzocht in welke mate handhavingsmaatregelen effectief konden worden ingezet om te waarborgen dat de voorwaarden van het

steunpakket konden worden nageleefd. Voor deze analyse zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten uit de juridische analyse die in deze brief met u zijn gedeeld.

Op basis van bovenstaande analyse worden succespunten en knelpunten geïdentificeerd en geconcludeerd of het steunpakket doelmatig en doeltreffend was. Daarnaast wordt gekeken naar lessen voor toekomstige (vergelijkbare) steunpakketten. Op welke manier kunnen mogelijk geïdentificeerde knelpunten worden geadresseerd en hoe zou een toekomstig steunpakket vormgegeven zijn waarbij ook naleving, monitoring en handhaving voldoende geborgd zijn?

Bij het behandelen van de hierboven genoemde onderdelen zal de evaluatie tevens ingaan op de twee ingediende moties van de heer Ephraïm en de heer Romke de Jong:

- De motie van de heer Ephraïm⁴ vraagt om een internationale vergelijking en een vergelijking met andere steunpakketten. In de evaluatie wordt een analyse gedaan van vergelijkbare steunpakketten aan vliegmaatschappijen in Europees verband.
- De motie van de heer Romke de Jong⁵ vraagt om een uitwerking van een plan – een draaiboek – om zodoende de kans dat de staat in de toekomst steun moet verlenen wordt geminimaliseerd. In de evaluatie zal een aantal aanbevelingen worden gedaan, die ingaan op de vraag hoe een eventueel toekomstig steunpakket eruit zou kunnen zien indien zich een soortgelijke situatie zou voordoen.
- Bij de evaluatie wordt een externe adviseur betrokken om daarmee een onafhankelijke en externe toetsing van het steunpakket te borgen. Ook worden in de evaluatie de aanbevelingen van de staatsagent, die reeds met u zijn gedeeld bij de aanbidding van zijn vijfde rapportage, betrokken. Het streven is om de uitkomst van de evaluatie in de eerste helft van 2024 met uw Kamer te delen.

Regulier overleg met KLM

Kostenbesparingen

Net als met andere staatsdeelnemingen, wordt regulier overleg met Air France-KLM en KLM gevoerd. Een belangrijk langetermijndoel van de steunvoorwaarden was de versterking van de concurrentiepositie van KLM door middel van de structurele kostenbesparingen. KLM ziet dit zelf ook als een belangrijk aandachtspunt. In de gesprekken die met hen gevoerd zijn, geeft KLM aan dat zij streeft naar een structurele margeverbetering met een focus op kostenbesparing van 700 miljoen euro met als doel een operationele marge te realiseren van 8 tot 10%. Dit maakt onderdeel uit van het meerjarenplan tot en met 2026. Deze doelstelling zal ik centraal stellen in de periodieke gesprekken die ik als aandeelhouder voer met Air France-KLM en KLM.

Beëindigen regeling gratis woon-werkverkeer internationaal en activiteiten Guernsey

Een steunvoorwaarde was het beëindigen van het faciliteren van mogelijke belastingontwijking. KLM geeft aan dat zij nog steeds voornemens is te regelen dat personeel woonachtig in het buitenland een vergoeding gaat betalen voor woon-werkverkeer. Daarnaast zal KLM, op verzoek van het kabinet, zijn verzekeringsactiviteiten op Guernsey voor het einde van 2024 beëindigen. De aanwezigheid van dergelijke activi-

⁴ Kamerstuk 28 165, nr. 403.

⁵ Kamerstuk 28 165, nr. 404.

teiten in een laagbelastend land (Guernsey) vindt het kabinet namelijk niet passend bij een bedrijf dat steun heeft ontvangen.

Luchtvaart gerelateerde voorwaarden

Tevens zal ik samen met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek blijven met KLM over leefbaarheid en duurzaamheid. In algemene zin heeft de staatsagent geconcludeerd dat KLM op de luchtvaart gerelateerde voorwaarden goede inzet heeft geleverd en het kabinet onderschrijft deze conclusie. De luchtvaartinhoudelijke voorwaarden zijn verankerd in de Luchtvaartnota 2020–2050 of worden komende tijd vastgelegd in wet- en regelgeving.

KLM is via deze weg aan deze luchtvaartinhoudelijke voorwaarden gehouden en wij blijven het gesprek met KLM hierover voeren.

De Minister van Financiën,
S.A.M. Kaag

	Optie	Toelichting	Inschatting	Onderbouwing
Civielrechtelijk	Schadevergoeding op grond van wanprestatie	Het vorderen van geleden schade als gevolg van de niet-nakoming van de contractuele afspraken	Slagingskans nihil.	De staat heeft geen schade geleden ¹ .
	Schadevergoeding op grond van ongerechtvaardigde verrijking	Het vorderen van geleden schade als gevolg van «verarmen» van de staat	Slagingskans nihil.	De staat heeft geen schade geleden en is niet verarmd. Aanvullend lijkt deze optie op grond van de Framework Agreement ² contractueel uitgesloten te zijn.
	Ontbinding Framework Agreement	Het eenzijdig ontbinden van de overeenkomst vanwege niet-nakoming van de afspraken	Geen grondslag.	De mogelijkheid tot ontbinding van de Framework Agreement is contractueel uitgesloten om te voorkomen dat partijen zich eenzijdig zouden kunnen onttrekken aan de afspraken.
	Vernietiging Framework Agreement	Het herstellen van de situatie in die van voor de overeenkomst	Slagingskans nihil.	Vernietiging op grond van dwaling is uitgesloten. Vernietiging wegens andere gronden niet, maar vernietiging is niet in het belang van de staat. Een succesvolle vordering leidt ertoe dat de verrichte prestaties onder de Framework Agreement ook te niet worden gedaan, zoals de (terugbetaling) van de lening. Daarnaast is de drempel voor een beroep op vernietiging zeer hoog.
	Schorsing/ontslag bestuurders en/of commissarissen	Een besluit van de algemene vergadering van aandeelhouders tot schorsing/ontslag van bestuurders en commissarissen	Slagingskans nihil.	De staat heeft slechts 5,9% van de aandelen van KLM. Dit betekent dat voor schorsing en/of ontslag andere aandeelhouders nodig zijn om de meerderheid te halen. De kans dat deze andere aandeelhouders in zullen stemmen is nihil.
Ondernemingsrechtelijk	Aansprakelijkstelling (voormalig) bestuurders en commissarissen wegens niet nakoming voorwaarden	Het persoonlijk aansprakelijk stellen van bestuurders en commissarissen van KLM op grond van onrechtmatige daad	Slagingskans nihil.	De drempel voor het persoonlijk aansprakelijk stellen van een (voormalig) bestuurder of commissaris is erg hoog. Daarnaast heeft de staat geen schade geleden.
	Aansprakelijkstelling (voormalige) bestuurders en commissarissen wegens gebrekkige verslaglegging	Het persoonlijk aansprakelijk stellen van (voormalige) bestuurders en commissarissen van KLM in verband met een misleidende jaarrekening	Slagingskans nihil.	Het staat niet vast dat de jaarrekening van KLM misleidend is. De controlerend accountant heeft de jaarrekening goedgekeurd. Daarnaast is de drempel voor het persoonlijk aansprakelijk stellen van een (voormalig) bestuurder of commissaris erg hoog. Ook heeft de staat geen schade geleden door de (vermeende) onjuiste jaarrekening.
	Weigeren decharge	Het bestuur niet vrijwaren van aansprakelijkheid voor het door hen gevoerde beleid in een boekjaar	Slagingskans nihil.	De staat heeft de mogelijkheid om als aandeelhouder tegen dechargeverlening aan het bestuur te stemmen. Echter is voor daadwerkelijke weigering een meerderheid nodig van de aandeelhouders. De kans dat voldoende andere aandeelhouders ook tegen decharge zullen stemmen is nihil.

	Optie	Toelichting	Inschatting	Onderbouwing
Overig	Staatssteunrecht		Geen grondslag.	De staatsagent heeft in zijn vijfde rapportage gehint op verwevenheid van de voorwaarden van het steunpakket met het goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie. De landsadvocaat heeft geconcludeerd dat de voorwaarden van het steunpakket geen onderdeel waren van het goedkeuringsbesluit.
	Uitstel regeling belastingafdracht	Intrekken verleende betalingsregeling Belastingdienst voor coronaschulden	Geen grondslag.	De conclusie van de Belastingdienst, welke wordt onderschreven door de landsadvocaat, is dat het niet mogelijk is om de uitstelregeling in te zetten op de grond dat een belastingschuldige (in casu KLM) zijn contractuele verplichtingen jegens een ander onderdeel van de staat, niet zijnde de Belastingdienst, niet is nagekomen.
	NOW	Terugbetalen van (deel van) door KLM van toegekende NOW.	Geen grondslag.	De NOW biedt geen grondslag om (een deel van) de door KLM ontvangen NOW terug te vorderen vanwege niet naleving van de contractuele voorwaarden van het steunpakket.

¹ Om voor schadevergoeding in aanmerking te komen is het noodzakelijk dat er vermogensschade (verlies of gederfde winst) is geleden door de staat als gevolg van het niet nakomen van de afspraken door KLM. Dat is niet het geval. De lening met rente is door KLM terugbetaald en de garantie is beëindigd.

² In de Framework Agreement zijn de afspraken vastgelegd tussen de staat, KLM en AFKL over onder meer de voorwaarden van het steunpakket, de bevoegdheden van de staatsagent, etc.