

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2972

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het bericht dat het kabinet met miljarden komt voor KLM* (ingezonden 29 april 2020).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 2 juni 2020).

Vraag 1

Kent u het bericht «Kabinet komt met noodsteun voor KLM van maximaal 4 miljard euro»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 5

Is het waar dat bij het bekend worden van het voornemen tot steunverlening de beurswaarde van Air France-KLM substantieel is gestegen? Zo ja, acht u het leveren van een bijdrage daaraan een overheidstaak met publiek geld? Is het waar dat de huidige beurswaarde van Air France-KLM op dit moment circa 2 miljard euro bedraagt? Kunt u aangeven waarom u een steunverlening van 4 miljard euro overweegt voor een onderneming die aanmerkelijk minder waard is dan de eigen beurswaarde?

Antwoord 2 en 5

Na het bekendmaken van de steun is de koers kortstondig gestegen om vervolgens te dalen.

De keuze voor steun is gemaakt op basis van de wens om het publieke belang dat KLM dient te borgen en niet om een bijdrage te leveren aan de beurswaarde van de onderneming. Bij de slotkoers op 28 mei bedroeg de beurswaarde van Air France-KLM circa € 1,8 miljard. Er is in nauwe samenwerking met de onderneming en externe financiële adviseurs een analyse gemaakt van wat de onderneming nodig heeft om deze moeilijke en onzekere tijd door te komen. Daarop is de aangekondigde steun van € 2 tot € 4 miljard gebaseerd. De aangekondigde steun betreft overigens geen

¹ <https://www.nu.nl/economie/6047145/kabinet-komt-met-noodsteun-voor-klm-van-maximaal-4-miljard-euro.html>

kapitaalsteun, maar is gericht op het verschaffen van liquiditeit in de vorm van een garantie voor bankleningen en deels uit een directe lening voor KLM.

Vraag 3

Kunt u een overzicht verschaffen van de beurswaarde van Air France-KLM sinds de Nederlandse staat een belang in Air France-KLM heeft genomen?

Antwoord 3

In onderstaande grafiek kunt u het verloop zien van de beurswaarde van Air France-KLM sinds februari 2019. Voor de volledigheid is in de onderstaande grafiek ook de koerswaarde opgenomen van de meest relevante concurrenten van Air France-KLM; IAG en Lufthansa. De koersen van IAG en Lufthansa zijn geïndexeerd op de koers van Air France-KLM, zodat de trend te vergelijken is.



Vraag 4

Kunt u aangeven wat de totale boekwaarde is van de KLM-vliegtuigen en andere bezittingen en schulden op dit moment? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Volgens het jaarrapport over 2019 was op 31 december 2019 de waarde van de vliegtuigen in eigendom 2,6 miljard euro, het totaal aan bezittingen 11,8 miljard euro en het totaal aan schulden 10,2 miljard euro.

Vraag 6

Wordt de KLM in staat geacht om deze steun terug te betalen als het, wanneer de luchtvaart wel binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en milieu blijft, in de toekomst structureel minder vluchten zal gaan uitvoeren en daardoor minder inkomsten zal genereren?

Antwoord 6

De lening en garantie worden verstrekt met het vooruitzicht dat KLM in staat is deze terug te betalen. Zoals ook in de Kamerbrief van 24 april 2020 is aangegeven, is het wel noodzakelijk dat de onderneming de schuldenpositie zal verbeteren, ook met oog op terugbetaling. Welke verbeteringen precies noodzakelijk zijn, zal onder andere afhankelijk zijn van het herstel van de luchtvaartsector (als geheel).

Vraag 7

Waarom verwacht u dat het steunen van KLM niet zal worden aangemerkt als ongeoorloofde staatssteun?

Antwoord 7

In het kader van de COVID-19 crisis heeft de Europese Commissie een tijdelijk steunkader ingesteld. De beoogde steun is in lijn met de voorschriften die de Europese Commissie binnen dit kader heeft opgesteld.

Vraag 8

Welk verschil ziet u tussen de huidige steun voor KLM en de steun voor grote banken die eerder in overheidshanden kwamen, omdat ze als «too big to fail» werden beschouwd?

Antwoord 8

De omstandigheden tussen de huidige situatie en de crisis waarin grote banken gered moesten worden zijn dusdanig verschillend dat een vergelijking weinig toegevoegde waarde heeft. Bij de bankencrisis die begon in 2007 kwamen voornamelijk financiële instellingen in de problemen. Bij de huidige crisis zijn er grote gevolgen voor ondernemingen over de hele breedte van de Nederlandse economie.

Vraag 9

Is het waar dat bij een eventueel faillissement van Air France-KLM, het gehele bedrijf KLM een doorstart zou kunnen maken? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 9

Een faillissement van Air France-KLM is nu niet aan de orde.

Vraag 10

Zouden banken bereid zijn om op gelijke voorwaarden krediet te verstrekken aan Air France-KLM als nu voorgenomen is? Zo ja, waarom doet het bedrijf daar geen beroep op?

Antwoord 10

Nee, zoals in de Kamerbrief staat aangegeven, neemt de Nederlandse staat enkel de risico's op zich waar de markt dat niet kan. Zonder de steun van de Nederlandse staat zouden de banken niet bereid zijn de financiering te verstrekken.

Vraag 11, 12 en 14

Op welke manier komen de verschillende voorwaarden voor steun precies tot stand?

Hoe gaat u voorkomen dat, na het verzekeren van steun aan KLM, het opstellen en uitvoeren van die voorwaarden ondermaats zullen zijn?

Deelt u de mening dat de steun pas verstrekt zou mogen worden als alle voorwaarden helder en geaccordeerd zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke consequenties verbindt u daaraan?

Antwoord 11, 12 en 14

De voorwaarden worden momenteel verder uitgewerkt door het kabinet en worden door de financieel en juridisch adviseurs van het Ministerie van Financiën getoetst. De steun wordt pas verstrekt wanneer alles rond is, waaronder de voorwaarden.

Vraag 13

Deelt u de mening dat de luchtvaartsector inmiddels het nadeel van de twijfel moet krijgen inzake het opstellen en uitvoeren van voorwaarden op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Aan de Duurzame Luchtvaarttafel zijn klimaatdoelen vastgesteld voor de luchtvaart voor 2030 en 2050. Deze doelen zijn overgenomen in de ontwerppluchtvaartnota, waarin ook de kaders voor leefbaarheid en veiligheid zijn opgenomen. De toekomst van de luchtvaart ligt binnen de grenzen zoals deze in de ontwerppluchtvaartnota zijn opgenomen. Door de Duurzame Luchtvaarttafel wordt momenteel gewerkt aan het vormgeven van een actieprogramma Doelen en Monitoring. Op basis daarvan moet een beeld ontstaan van de mate waarin de luchtvaart op schema ligt richting het halen van de overeengekomen doelen en kan het beleid zo nodig worden aangescherpt. Deze aanpak wordt gevolgd ongeacht of er sprake is van overheidssteun voor de luchtvaartsector in verband met COVID-19.

Vraag 15
Kent u de voorwaarden van de Partij voor de Dieren-fractie?²

Antwoord 15
Ja.

Vraag 16
Bent u bereid om deze Kamervragen, plus de Kamervragen van het lid Van Raan over «strengere voorwaarden aan staatssteun voor de luchtvaartsector in het perspectief van een sector die stevig moet krimpen», plus de vragen uit het «schriftelijk overleg Luchtvaart», te beantwoorden vóór het debat dat de Tweede Kamer zal voeren over het voorgenomen steunpakket aan KLM?^{3, 4}

Antwoord 16
Helaas is het niet mogelijk gebleken om de antwoorden voor het debat te versturen.

² <https://www.partijvoordedieren.nl/nieuws/alleen-staatssteun-voor-klm-binnen-grenzen-klimaat-leefomgeving-en-veiligheid>

³ Kamervragen van het lid Van Raan (Partij voor de Dieren) over strenge voorwaarden aan staatssteun voor de luchtvaartsector in het perspectief van een sector die stevig moet krimpen d.d. 10 april 2020 (2020Z06537).

⁴ Schriftelijk overleg «luchtvaart» (d.d. 21 april 2020). <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/inbreng-pvdd-bij-schriftelijk-overleg-over-luchtvaart>