

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

## 1104

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Financiën over *de plannen om het financiële beheer van KLM van Nederland naar Frankrijk over te hevelen en daarmee KLM een groot deel van haar resterende autonomie te laten verliezen* (ingezonden 17 december 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 22 januari 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1072.

### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Franse macht geeft paniek»?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2, 3, 4 en 5

Klopt het dat er binnen Air France KLM concrete plannen bestaan om het financiële beheer van KLM, de enige winstgevend poot, over te brengen naar Parijs, alwaar de financieel structureel verlieslatende poot Air France bestuurd wordt?

Kunt u een precieze omschrijving geven van de plannen die op tafel liggen? Acht u deze plannen in het belang van Nederland, de Nederlandse economie en de Nederlandse Staat (als aandeelhouder)?

Acht u het wenselijk dat het financieel gezonde KLM niet uitgehold wordt door de holding Air France?

### Antwoord 2, 3, 4 en 5

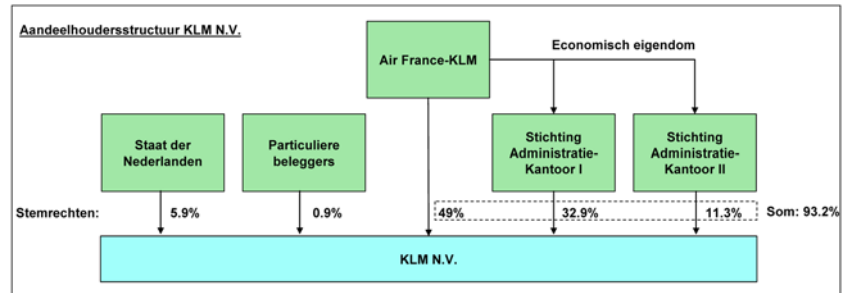
Het kabinet volgt de ontwikkelingen bij Air France KLM en KLM op de voet. Zo heb ik vorige week nog overleg gevoerd met dhr. De Juniac, de CEO van Air France KLM en dhr. Elbers de CEO van KLM over de situatie bij het bedrijf. Zij werken

thans aan plannen om tot structurele verbetering van de financiële resultaten te komen. Naar verwachting wordt in februari de concrete invulling van de plannen bekend. Over mogelijke wijzigingen in het financieel beheer kan op dit moment dus nog geen nadere informatie worden gegeven. Air France en

<sup>1</sup> Telegraaf, 12 december 2014

KLM staan voor een grote uitdaging om een passende strategie te vinden op de toenemende internationale concurrentie en de druk die hieruit voortvloeit op de financiële resultaten. Het is aan beide bedrijven om dit nu ook gezamenlijk op te lossen. Overigens is het zo dat niet alleen Air France maar ook KLM in het afgelopen decennium in sommige jaren winst heeft gemaakt en in andere jaren verlies heeft geleden.

De positie van de Staat als aandeelhouder in deze is beperkt. In onderstaande figuur wordt de eigendomstructuur aangegeven en toegelicht. De Nederlandse Staat houdt een belang van 5,9% in KLM. De Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II hebben samen 44,2% (32,9 + 11,3) van de KLM aandelen en 0,9% is in handen van particuliere beleggers. Derhalve is 51% in Nederlandse handen. De overige 49% is in handen van de holding Air France KLM. De stichtingen SAK I en SAK II oefenen niet direct namens de Nederlandse staat invloed uit op KLM, maar zijn alleen van belang in het kader van het veilig stellen van de landingsrechten van KLM. Het aandeelhouderschap voor de Nederlandse Staat binnen de holding Air France KLM geeft op zich zelf dus weinig invloed.



De beperkte invloed van de Staat als aandeelhouder neemt niet weg dat het voor Nederland belangrijk is dat KLM – binnen het concern Air France KLM – een zelfstandige positie behoudt. Dit geeft KLM meer invloed op de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol. Vanwege het belang van dit netwerk voor de internationale bereikbaarheid, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie zijn bij de goedkeuring van de fusie in 2004 door de overheid ook afspraken gemaakt met de gefuseerde onderneming; de zogenaamde staatsgaranties. In het antwoord op de vragen 7 en 8 wordt hier nader op ingegaan.

Een zelfstandige positie van KLM binnen het concern Air France KLM kan niet los worden gezien van een autonome positie van KLM op het gebied van financieel beheer. Dit betekent namelijk dat KLM als zelfstandige luchtvaartmaatschappij kan blijven investeren (zoals ten aanzien van vlootfinanciering) en verantwoordelijk blijft voor haar eigen kasstromen, bankrelaties, beheer van de financiële kaspositie en uitvoering van haar eigen hedging. Naast overleg met de bestuurder van Air France KLM en KLM is er regelmatig contact met de vice voorzitter van de Board van Air France KLM, dhr. Hartman en de commissaris in de Board van Air France KLM die is benoemd op voordracht van de Nederlandse Staat (de heer De Hoop Scheffer). In deze gesprekken worden de zorgen en belangen vanuit Nederland besproken en verwachtingen gedeeld. De gesprekken vinden overigens in constructieve sfeer plaats. Ook is de Staat als aandeelhouder vertegenwoordigd in de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering van KLM.

#### Vraag 6

Wanneer heeft u het afgelopen jaar overleg gehad met de bestuurders die namens de Nederlandse Staat invloed uitoefenen in KLM (Stichting Administratie Kantoor (SAK) I, SAK-II en het directe aandeelhoudersbehang)? Met wie vonden er overleggen plaats, wanneer en wat was de uitkomst?

#### Antwoord 6

Wat betreft invloed van de Staat op Air France KLM en KLM zijn in de eerste plaats de contacten met de bestuurders van beide bedrijven van belang. Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op de vragen 2, 3, 4 en 5. Met de bestuurders van de stichtingen zelf is van overheidzijde geen contact geweest, omdat zij geen rol hebben in de besluitvorming inzake bedrijfsvoe-

ring van Air France KLM. Zoals aangegeven hebben de stichtingen alleen een functie in het kader van het veiligstellen van de landingsrechten door KLM aandelen in bezit te houden (waarmee die aandelen aantoonbaar in Nederlandse handen zijn, wat vanwege luchtvaartpolitieke eisen nodig is).

Vraag 7 en 8

Vallen de plannen die nu op tafel liggen, binnen de gemaakte afspraken, zoals het Memorandum of Understanding uit 2010?

Heeft de Nederlandse Staat harde afspraken gemaakt over wat het terug zou krijgen voor het ter beschikking stellen van alle verdragsafspraken en landingsrechten aan de maatschappij?

Antwoord 7 en 8

Bij goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM is door de overheid een aantal afspraken gemaakt met de gefuseerde onderneming om een aantal publieke belangen te borgen ten aanzien van markttoegang (verkeersrechten) en netwerkqualiteit. Een aantal van deze garanties is op basis van een Memorandum of Understanding (MoU) in 2010 verlengd. Bij brief van 6 mei 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer geïnformeerd over dit MoU en de inhoud daarvan<sup>2</sup>.

Met het oog op de Nederlandse luchtvaartpolitieke status van KLM is de afspraak in stand gebleven dat KLM gevestigd is in Nederland en hier de thuisbasis heeft. Verder blijft de afspraak staan dat KLM zijn bestaande operationele en andere Nederlandse vergunningen houdt en zich, samen met de nationale luchtvaartautoriteiten, er ook voor inzet om de bestaande routevergunningen te behouden. Wat betreft het aspect netwerkqualiteit blijft de afspraak geldig dat Air France KLM opereert met een multi-hub systeem in Europa waarbij zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en intercontinentale hub de hoekstenen zijn. Uit de strategiedocumenten van Air France KLM valt af te leiden dat de genoemde afspraken ook in de toekomst worden gehandhaafd.

Vraag 9

Ziet u aanleiding om uw Franse collega en/of Air France aan te spreken op de plannen?

Antwoord 9

Zoals genoemd is er intensief contact met KLM en Air France KLM. In december heb ik ook gesproken met mijn Franse collega Vidalies waarbij het belang van KLM voor het netwerk op Schiphol en de Nederlandse economie onder de aandacht is gebracht. Daarnaast is gesproken over de uitdagingen die de huidige luchtvaartmarkt biedt aan Air France en KLM en de noodzaak voor beide bedrijven om met een gezamenlijke strategie concurrerend te blijven.

Vraag 10

Kunt u de Kamer het Memorandum of Understanding en de andere afspraken die met Air France KLM gemaakt zijn vertrouwelijk ter inzage aanbieden?

Antwoord 10

Ik ben bereid om dit Memorandum of Understanding en de afspraken met de Staat vertrouwelijk ter inzage te leggen.

Vraag 11

Hoe beoordeelt u het feit dat de winsten van KLM structureel gebruikt worden om de verliezen van Air France goed te maken?

Antwoord 11

Zowel Air France als KLM hebben binnen de holding Air France KLM een eigen balans en verlies- en winstrekening. De financiële middelen van KLM worden tot nu toe geïnvesteerd in de eigen vloot en overige bedrijfsgerelateerde investeringen.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 6

Vraag 12

Hoe beoordeelt u de gang van zaken bij KLM de afgelopen elf jaar, sinds de vorming van Air France KLM?

Antwoord 12

In 2004 heeft KLM vanwege de toenemend schaalgrootte en consolidatie in de luchtvaart en ook vanwege de toen ook weinig rooskleurige financiële vooruitzichten als zelfstandig bedrijf er voor gekozen om een fusie aan te gaan met Air France. Dit is gedaan nadat eerder andere opties voor samenwerking en/of een fusie met andere luchtvaartmaatschappijen zijn verkend. Deze fusie is door de Nederlandse overheid goedgekeurd, waarbij zoals is aangegeven een aantal afspraken is gemaakt.

De fusie heeft voor beide ondernemingen goed uitgepakt. De omzet voor KLM is sinds de fusie met Air France in 2004 substantieel toegenomen en het aantal bestemmingen is eveneens gegroeid.

Duidelijk is dat Air France en KLM thans gezamenlijk een antwoord moeten vinden op strategische uitdagingen als gevolg van de toenemende concurrentie, zowel mondiaal van onder meer de Golfcarriers als in Europa van de low cost carriers. Zoals aangegeven heeft de positie van KLM binnen Air France KLM de volle aandacht van mijzelf en betrokken collega's.