

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

1167

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de kaspositie van KLM* (ingezonden 23 januari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 29 januari 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1128

Alvorens de vragen te beantwoorden wil ik er op wijzen dat Air France KLM op 27 januari jl. bekend heeft gemaakt dat er een constructief overleg is geweest tussen Air France KLM en de raad van commissarissen van KLM en dat er geen plannen zijn om het overtollig kasgeld van KLM naar de holding over te dragen. Dit is een belangrijke ontwikkeling sinds de Kamervragen over de kaspositie van KLM zijn ingediend. Een aantal vragen is daardoor ingehaald door de ontwikkelingen.

Vraag 1

Kunt u een overzicht geven van de netto resultaten van de afzonderlijke onderdelen Air France en KLM in elk van de jaren sinds de fusie?

Antwoord 1

Verwezen wordt naar antwoord 4 in mijn brief van 27 januari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 245) waarmee vragen van de commissie van Infrastructuur en Milieu over KLM zijn beantwoord.

Vraag 2, 3 en 4

Wat gaat u ondernemen om ervoor te zorgen dat de gehele kas, ruim € 1 miljard, van KLM in Nederland blijft onder beheer van de KLM Directie en KLM Raad van Commissarissen?

Hoe gaat u zeker stellen dat de KLM de bevoegdheid en verantwoordelijkheid blijft behouden voor haar gehele eigen kaspositie, haar eigen financieel beheer: kasstromen, bankrelaties, haar portemonnee en risicomanagement? Heeft u contact gehad of bent u bereid contact op te nemen met de Franse overheid om de zorgen weg te laten nemen, zodat duidelijk is dat KLM haar eigen kaspositie behoudt, en ook het beheer van kasstromen, bankrelaties en hedging?

Antwoord 2, 3 en 4

Zoals genoemd heeft Air France KLM op 27 januari jl. bekend gemaakt dat er een constructief overleg is geweest tussen Air France KLM en de raad van commissarissen van KLM en dat er geen plannen zijn om het overtollig kasgeld van KLM naar de holding over te dragen. Gemeld kan verder worden dat er overleg is en wordt gevoerd met de Franse Staatssecretaris Vidalies, met de CEO's van Air France KLM en KLM, de vicevoorzitter van de Board van Air France KLM (dhr. Hartman), de voorzitter van de Raad van Commissarissen van KLM (dhr. Smits) en de Nederlandse commissaris in de Board van Air France KLM (dhr. De Hoop Scheffer). In deze gesprekken heb ik het belang van KLM voor het netwerk op Schiphol, werkgelegenheid en economie aangegeven evenals de kracht van een goede samenwerking van Air France en KLM binnen de holding Air France KLM, waarbij het belang van een zelfstandige positie van KLM op het gebied van het financieel beheer is benadrukt. 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».

Vraag 5

Zijn er andere voorbeelden van vliegmaatschappijen die ook een eigen kaspositie hebben en in een dergelijke samenwerking als Air France KLM opereren?

Antwoord 5

Momenteel is hiervan geen voorbeeld bekend.

Vraag 6

Klopt het dat de landingsrechten voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen onderhandeld zijn door de Nederlandse overheid en de rechten dus van de Nederlandse overheid zijn? Klopt het dat die om niet ter beschikking zijn gesteld aan KLM en Air France?

Antwoord 6

Ja, de landingsrechten op basis van bilaterale luchtvaartverdragen zijn eigendom van de Nederlandse overheid. De overheid wijst deze landingsrechten toe aan de in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, in de vorm van een routevergunning. Voor verlening van landingsrechten wordt geen vergoeding gevraagd. Dit is namelijk in de internationale luchtvaartpolitieke regulering niet gebruikelijk. De luchtvaartmaatschappijen moeten wel aan bepaalde voorwaarden voldoen ten aanzien van onder andere vestiging, veiligheid en continuïteit op de uit te voeren routes. Air France komt niet in aanmerking voor deze landingsrechten aangezien zij niet in Nederland gevestigd is.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat Stichting Administratie Kantoor I (SAK I) en Stichting Administratie Kantoor II (SAK II) functioneren als voorheen en zullen blijven functioneren en dat het Memorandum of Understanding (MoU) van kracht is en van kracht blijft?

Antwoord 7

De CEO van Air France KLM, dhr. De Juniac heeft recentelijk bevestigd dat Air France KLM de genoemde stichtingen SAK I en SAK II in stand houdt en ook het Memorandum of Understanding wordt gehandhaafd waarmee een aantal staatsgaranties is verlengd.

Vraag 8

Kunt u aangeven waarom SAK I en SAK II normaliter geen gebruik maken van hun stemrecht van 44,4% in de aandeelhoudersvergadering? Is het, indien noodzakelijk voor het nationaal belang, wel te overwegen?

Antwoord 8

De statutaire doelstelling van de stichtingen SAK I en SAK II betreft het beheer van de aandelen KLM. Zij maken daarbij gebruik van hun stemrecht. Daarnaast volgt uit de statutaire doelstelling dat ze hun stemrecht zullen

uitoefenen in overeenstemming met de «best interest» van KLM, de groep, en haar aandeelhouders. De stichtingen SAK I en SAK II worden ieder bestuurd door drie personen waaronder een onafhankelijke voorzitter en twee leden, waarvan er een wordt benoemd door KLM en een door Air France KLM. De stichtingen besluiten op basis van unanimiteit.

Vraag 9

Kunt u deze vragen vóór dinsdag 26 januari 12.00 beantwoorden in verband met het debat naar aanleiding van het verslag van een schriftelijk overleg (VSO) volgende week?

Antwoord 9

Zoals gemeld was beantwoording op deze zeer korte termijn niet mogelijk omdat overleg met externe partijen nodig was ter toetsing van de juistheid en volledigheid van de antwoorden.

Vraag 10

Klopt het dat een besluit over de kas van KLM in de eerste week van februari mogelijk genomen wordt?

Antwoord 10

Air France KLM heeft 27 januari jl. bekend gemaakt dat er een constructief overleg is geweest tussen Air France KLM en de raad van commissarissen van KLM en dat er geen plannen zijn om het overtollig kasgeld van KLM naar de holding over te dragen. Ik zie dit als een positief signaal dat de besluitvorming binnen Air France KLM over het financiële beheer de goede kant uitgaat. Maar er is nog geen definitief besluit hoe het financiële beheer precies wordt vormgegeven. Hierover wordt gesproken tijdens de bestuursvergadering van 2 februari a.s. Het is essentieel dat de komende tijd de Nederlandse belangen blijvend onder de aandacht worden gebracht.

Vraag 11

Zou u het niet logisch vinden om, nu dit ingrijpende besluit voorligt, de vragen over dit onderwerp die door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu zijn gesteld ook vóór a.s. dinsdag te beantwoorden?

Antwoord 11

Die antwoorden zijn op dinsdag 27 januari jl. aan de Kamer verstuurd. (Kamerstuk 31 936, nr. 245)