

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

2455

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Franse staat vergroot zeggenschap bij Air France-KLM»* (ingezonden 28 mei 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 3 juni 2015).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Franse staat vergroot zeggenschap bij Air France-KLM»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het bericht dat de Franse staat haar grip op de holding versterkt? Is dit voor de Nederlandse staat aanleiding om het Nederlandse belang te vergroten?

Antwoord 2

De Franse overheid heeft de Minister van Financiën vooraf gemeld dat zij van plan was om aandelen bij te kopen. De Franse staat breidt zijn aandelenbelang uit van 15,88 procent naar 17,58 procent. Dat is geen fundamentele balansverschuiving. Het kabinet heeft dan ook aangegeven daar geen problemen mee te hebben.

De Florange wet geldt voor alle Franse bedrijven en houdt in dat aandeelhouders die langer dan twee jaar de aandelen in bezit hebben een dubbel stemrecht krijgen. Dit is generieke wetgeving van de Franse overheid, om de macht van speculatieve aandeelhouders voor alle Franse bedrijven te weren.

Vraag 3

Is het kabinet bereid om het aandeel van de Nederlandse staat in Air France-KLM te vergroten?

¹ <http://www.nu.nl/beurs/4053555/franse-staat-vergroot-zeggenschap-bij-air-france-klm.html>

Antwoord 3

AF-KLM blijft een privaat bedrijf, ook met een iets groter belang van de Franse overheid. Het kabinet vindt het belangrijk dat dit ook zo blijft. De Nederlandse staat heeft geen aandelen AF-KLM en kan dus ook geen groter belang nemen in AF-KLM.

Vraag 4

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Mansveld krijgt «garantie» Air France over banen bij KLM»?²

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Bent u bereid om de garanties en beloften van De Juniac, zoals ook beschreven in het artikel, vast te laten leggen in een nieuw Memorandum of Understanding?

Antwoord 5

Zoals per brief aan de Kamer van 13 maart gemeld, heeft de president-directeur van Air France KLM op 12 maart het volgende toegezegd en herbevestigd:

- De Nederlandse stichtingen SAK 1 en SAK 2 die 44% van de aandelen hebben, blijven in stand.
- Staatsgaranties die in 2010 zijn verlengd blijven bestaan.
- Geen verdere centralisatie van KLM activiteiten en onderdelen met verplaatsing naar de Air France KLM holding in Parijs komt.
- Geen overheveling van banen van Amstelveen naar Parijs.
- KLM houdt een zelfstandig financieel beheer.

De instandhouding van de stichtingen SAK 1 en SAK 2, evenals de verlenging van de staatsgaranties zijn vanwege de positie van Schiphol, het netwerk van verbindingen en behoud van de landingsrechten ten tijde van de fusie schriftelijk vastgelegd. In het MoU uit 2010 is verlenging van een aantal belangrijke staatsgaranties schriftelijk vastgelegd.

De andere bovengenoemde afspraken zijn belangrijk, maar betreffen onderwerpen die sterk de interne bedrijfsvoering van het bedrijf raken. De overheid heeft hierbij geen formele rol. KLM en Air France KLM bezien thans of en hoe deze afspraken zijn vast te leggen. Het is hierbij belangrijk dat hetgeen op schrift wordt gesteld in lijn is met de afspraken gemaakt tijdens het gesprek op 12 maart jl. waarover de Kamer is geïnformeerd.

Vraag 6

Bent u bereid om te onderzoeken welke rol de overheden spelen op luchthavens in andere landen, zoals Duitsland en Frankrijk, op het gebied van (de kosten van) veiligheidsmaatregelen?

Antwoord 6

Een dergelijk onderzoek naar de rol van overheden op luchthavens in andere landen op het gebied van (de kosten van) veiligheidsmaatregelen is reeds in een eerder stadium door de Europese Commissie uitgevoerd. De uitkomsten zijn gepubliceerd in het EC-eindrapport van februari 2009 («Report from the Commission on financing aviation security», Brussels, 2.2.2009, COM(2009) 30 final).

De EC heeft onder andere geconcludeerd dat in het merendeel van de lidstaten de kosten voor de beveiligingsmaatregelen worden gefinancierd door middel van doorberekening aan de gebruikers op/van de luchthavens (luchtvaartmaatschappijen, passagiers, etc.), het zogenaamde «user-pays» principle. Daarnaast heeft de EC geconcludeerd dat de wijze waarop de security kosten worden doorberekend over het algemeen zodanig diffuus en ondoorzichtig is, dat er geen behoorlijke vergelijking kan worden gemaakt tussen de lidstaten onderling.

² <http://www.elsevier.nl/Economie/achtergrond/2015/3/Mansveld-krijgt-garantie-Air-France-over-banen-bij-KLM-1726229W/>

Vraag 7

Welke gevolgen op de korte en lange termijn voor Schiphol en de Nederlandse luchtvaart heeft het weren van Golfcarriers op Schiphol?

Antwoord 7

Golfcarriers worden niet geweerd op Schiphol. Alle bestaande afspraken met de Golfstaten over verkeersrechten op Schiphol worden gerespecteerd. Golfcarriers kunnen derhalve hun operaties conform deze afspraken op Schiphol voortzetten.

In de Kamerbrief nadere uitleg Europees onderzoek oneerlijke concurrentie luchtvaart en uitspraken Nieuwsuur naar aanleiding van de motie Bashir (SP) en Elias (VVD) (Kamerstuk 31 936, nr. 269) en de beantwoording Kamervragen leden Visser (VVD) en Leenders (PvdA) over Qatar Airways (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2456) is hier nader op ingegaan.

Wat betreft de gevolgen voor Schiphol om vooruitlopend op Europese onderhandelingen voorlopig geen eigen onderhandelingen te voeren met de Golfstaten, het volgende. Het netwerk op Schiphol kan zich op de korte en lange termijn gewoon verder ontwikkelen. Het netwerk op Schiphol wordt immers gevormd door verbindingen van verschillende luchtvaartmaatschappijen uit een groot aantal landen. Het merendeel van deze verbindingen wordt overigens uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die onderdeel uitmaken van de SkyTeam alliantie.

Vraag 8

Kunt u deze vragen vóór het Algemeen overleg Staatdeelnemingen voorzien op 3 juni 2015 beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.