

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

### 386

Vragen van de leden **Paternotte** en **Sneller** (beiden D66) aan de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *het uitblijven van een akkoord met de Franse Staat over het waarborgen van de Nederlandse publieke belangen na de aandelenaankoop van Air France-KLM* (ingezonden 26 september 2019).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 18 oktober 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Vraagtekens rond Air France-KLM»<sup>1</sup> en «Koers Air France-KLM keldert na speculatie over Franse overname»?<sup>2</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 4

Wat zijn uw vorderingen met het afgesproken streven om uiterlijk «voor het einde van juni 2019» een akkoord te bereiken met de Franse Staat over onder andere de staatsgaranties en het borgen van de Nederlandse publieke belangen, zoals de netwerkverbindingen van KLM en daarmee de hubconnectiviteit van Schiphol?<sup>3</sup>

Kunt u toelichten waarom dit streven niet is gehaald? En wanneer verwacht u dat de afspraken die u beoogde met de aankoop van de aandelen Air France-KLM wel klaar zal zijn?

Antwoord 2 en 4

Op 1 maart heb ik samen met de Franse Minister Le Maire besloten een werkgroep te starten om over belangrijke onderwerpen omtrent Air France – KLM van standpunt te wisselen. Ook is de Nederlandse staat met de onderneming in gesprek over de precieze invulling van haar rol als aandeelhouder.

<sup>1</sup> <https://www.telegraaf.nl/financieel/1164725922/vraagtekens-rond-air-france-klm>

<sup>2</sup> <https://www.rtlz.nl/beurs/bedrijven/artikel/4842031/koers-air-france-klm-keldert-beurs-aigle-azur-overname>

<sup>3</sup> Gezamenlijk Frans-Nederlands persbericht van 1 maart 2019 ([https://nl.ambafrance.org/IMG/pdf/1060\\_-\\_communique\\_de\\_presse\\_conjoint\\_de\\_bruno\\_le\\_maire\\_et\\_wopke\\_hoekstra-2.pdf?12410/8f9ced60f2e509cf5348163d108ea4df08d3e3b5](https://nl.ambafrance.org/IMG/pdf/1060_-_communique_de_presse_conjoint_de_bruno_le_maire_et_wopke_hoekstra-2.pdf?12410/8f9ced60f2e509cf5348163d108ea4df08d3e3b5))

Er liggen belangrijke onderwerpen op tafel die meer tijd vergen. Het zijn complexe gesprekken, waarbij veel partijen zijn betrokken. Naast het feit dat Air France – KLM een beursgenoteerde onderneming is, is het ook niet verstandig om tussentijds iets te delen over deze gesprekken. Dit betekent niet dat er ondertussen geen voortgang is geboekt. De gesprekken versterken het wederzijdse begrip en helpen bij de bepaling hoe het aandeelhouderschap verder ingevuld kan worden. Ongeduld is een slechte raadgever in dit proces. We gaan zo snel als mogelijk en zo langzaam als onvermijdelijk.

Vraag 3, 6 en 7

Kunt u nader toelichten wat er de afgelopen maanden wel is gebeurd en wat dat heeft opgebracht? En waar deze onderhandelingen staan als het gaat om het versterken van de staatsgaranties en het beter waarborgen van de Nederlandse publieke belangen?

Kunt u ons informeren wat er sinds de aankoop in februari dit jaar feitelijk veranderd is in de zeggenschap en benoemingen in de raden van commissarissen (c.q. board of directors) van respectievelijk Air France-KLM, Air France en KLM?

Op welke wijze heeft de Nederlandse Staat verder zijn aandeelhouderschap ingevuld sinds de aankoop van de Air France-KLM-aandelen? Welke acties zijn ondernomen, bijvoorbeeld op gebied van verduurzaming?

Antwoord 3, 6 en 7

Het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. KLM is essentieel voor het in stand houden van dit netwerk op Schiphol. De Nederlandse staat is aandeelhouder geworden van Air France – KLM om dit Nederlandse publieke belang beter te borgen.

Door het aandeelhouderschap heeft de Nederlandse staat de rechten die aan aandeelhouders toekomen onder Frans recht. Door deze rechten heeft de Nederlandse staat, onder andere, invloed in de holding van de luchtvaartmaatschappij.

Vanuit de positie als aandeelhouder heeft de Nederlandse staat daarnaast de afgelopen maanden met diverse belangrijke stakeholders, waaronder de Franse staat, andere grote aandeelhouders en de onderneming zelf, uitvoerig contact gehad.

Vraag 5

Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van het uitblijven van duurzame afspraken over de staatsgaranties tussen de Nederlandse en Franse Staat voor de positie van KLM? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De Nederlandse staat is aandeelhouder geworden van Air France – KLM om de Nederlandse publieke belangen op de lange termijn beter te borgen. De verschillende gesprekken die momenteel gevoerd worden dragen daar aan bij. Er is geen noodzaak om deze gesprekken te overhaasten en dit zou ook niet bijdragen aan het bereiken van het best haalbare resultaat.

Vraag 8, 9, 10 en 11

Klopt het dat Air France een overnamebod heeft gedaan op de failliete vliegmaatschappij Aigle Azur?

Op welke wijze is de Nederlandse Staat betrokken geweest bij de beslissing van Air France om een bod te doen op Aigle Azur? Wat was uw gewenste uitkomst hierbij, op welke wijze heeft u gepoogd dit te bereiken, en wat is het resultaat hiervan geweest?

Hoe beoordeelt u de analyses dat dit bod voornamelijk gedaan is om de Franse publieke belangen veilig te stellen, zoals de werkgelegenheid die hiermee gemoeid is in Frankrijk en de verbindingen op vliegveld Paris Orly? Wat betekent dit voor uw streven om bij Air France-KLM juist de winstgevendheid te bevorderen?

Hoe duidt u de koersdaling als gevolg van de bewegingen van Air France rondom de overname van de failliete vliegtuigmaatschappij Aigle Azur? En

klopt het dat deze koersdaling de reden is geweest voor het beëindigen van deze overnamepoging?<sup>4</sup>

Antwoord 8, 9, 10 en 11

Dit betreft mogelijk koersgevoelige informatie, dus op de inhoud van deze casus kan niet worden ingegaan. Het bestuur van Air France – KLM is verantwoordelijk voor dit soort beslissingen. De Nederlandse staat heeft er het vertrouwen in dat het bestuur een juiste afweging maakt. Het bestuur heeft immers evenals de Nederlandse staat het streven om van Air France – KLM de nummer één airline van Europa te maken.

Vraag 12

Heeft de uitgave van de converteerbare obligatie door Air France-KLM, zoals aangekondigd 20 maart jl., ertoe geleid dat het aandelenpakket van de Franse Staat is toegenomen? Zo ja, wat zijn de gevolgen geweest voor het Nederlands aandelenpakket? Zo nee, welke consequenties heeft deze uitgave gehad voor de aandelen van de Nederlandse Staat?

Antwoord 12

De converteerbare obligatie werkt als een normale obligatie met couponrentes en aflossingstermijnen, met dit verschil dat de houders van de obligatie de mogelijkheid hebben om hun deel van de lening om te zetten in aandelenkapitaal, net als de onderneming zelf als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Gebruik maken van deze mogelijkheid voor aandeelhouders is financieel gezien pas voordelig wanneer de koers van het aandeel boven de nominale waarde van de obligatie (€ 17,92) staat. Indien de Franse staat gebruik maakt van deze mogelijkheid, neemt het aandelenbelang van de Franse staat toe met ongeveer 1%. De Nederlandse staat heeft besloten niet in te tekenen op de obligatie, omdat eventuele verwatering van het belang momenteel niet aan de orde is. Mocht die situatie zich wel voordoen, dan bekijkt de Nederlandse staat op dat moment of het nodig is de verwatering tegen te gaan.

---

<sup>4</sup> <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/air-france-en-easyjet-niet-meer-in-de-race-voor-aigle-azur>