

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schukkink

## ***Inleiding***

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende begrotingswijziging. Zij hebben hierover, naast hun vragen bij het schriftelijk overleg over de onderhavige transactie, nog een enkele vraag.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de incidentele suppletoire begroting Air France-KLM.

De leden van de CDA-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Door het nemen van een belang in de holding Air France-KLM geeft de regering een krachtig signaal af dat het de Nederlandse staat serieus is om Air France-KLM ook in de toekomst succesvol te laten zijn. In een open economie als die van Nederland is het hub-netwerk van KLM van groot belang. Daarnaast is het bestemmingsnetwerk van KLM van belang voor een gezond Schiphol. De «plek aan de tafel» die met deze transactie wordt bemachtigd, ontbrak de afgelopen jaren, wat er in de praktijk toe leidde dat de belangen van KLM niet altijd goed behartigd konden worden of dat KLM bij belangrijke ontwikkelingen het nakijken had, zo menen de leden van de CDA-fractie. Met deze aankoop wordt deze onbalans hersteld. Dat neemt niet weg dat de leden van deze fractie een aantal vragen hebben omtrent de gevolgde procedures rondom de aankoop van de aandelen, de precieze budgettaire consequenties en de risico's van deze aankoop.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de incidentele suppletoire begroting Air France-KLM. De leden beschouwen de aandelenwerving van 14% in Air France-KLM en de bijbehorende gang van zaken als een uitzonderlijke noodgreep. Na het lezen van de suppletoire begroting zijn er nog enkele vragen over de aankoop en de achterliggende ratio van dit besluit.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de suppletoire begroting en de toevoeging van een miljard aan de post Financieringsactiviteiten publiek-private sector.

De leden van de fractie van 50PLUS hebben kennisgenomen van de aankoop van aandelen Air France-KLM. Zij hebben echter nog enkele vragen over de aanloop en de ontstane situatie.

## ***Transactie en aandeelhouderschap***

De leden van de VVD-fractie leden begrijpen dat het voorliggende wetsvoorstel voorziet in een bedrag van 1 miljard euro voor de verwerving van een 14%-belang in Air France-KLM. Inmiddels is duidelijk dat de totale investering lager uitvalt. Wordt dit bedrag naar beneden bijgesteld? En wanneer valt het verschil dan weer vrij ten gunste van de staatsschuld? Zo niet, waarvoor moet de bestedingsruimte dan beschikbaar blijven?

De leden van de PVV-fractie vragen om de mutatie van 1 miljard euro te specificeren. Hoe hoog zijn de bijkomende transactiekosten? Hoeveel kosten de extra aandelen die Nederland nog voornemens is te verwerven?

De leden van de PVV-fractie merken op dat de regering aangeeft dat het budget van 1 miljard euro naar verwachting niet volledig zal worden ingezet. Kan de regering aangeven welk deel naar verwachting niet zal worden ingezet?

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de Nederlandse begroting met deze nog steeds voldoet aan de eisen van het stabiliteits- en groeipact. Of zal er door deze aankoop op andere posten moeten worden bezuinigd? Blijft met deze aankoop de overheidsbegroting nog op koers en wordt daarmee niet een schuld naar toekomstige generaties geschoven? Ziet de regering dit als een investering of een consumptie-uitgave?

Verder hebben leden van de CDA-fractie vragen over de precieze risico's op lange termijn voor de begroting. Wat zijn de gevolgen van een sterke koersdaling? Betekent in dat geval dat deze daling moet worden opgevangen? En zo ja, is dit een rijksbrede taak of vallen de gevolgen daarvan neer op een specifieke begroting? Maar ook de keerzijde, heeft een plotsklapse koersstijging ook gevolgen? En zo ja, welke gevolgen? En zijn bij beide scenario's verschillen indien er via een kasverplichtingenstelsel wordt gewerkt dan wel via een baten-lastenstelsel?

Sinds het verschijnen van de brief met de aankondiging dat 12,68% van de aandelen van Air France-KLM zijn aangeschaft door de Nederlandse Staat is ook het bericht ontvangen dat de aankoop van aandelen gestaakt is, nu de Nederlandse Staat over een belang van 14% van de aandelen beschikt. Dit roept bij de leden van de CDA-fractie de vraag op waarom er gestopt is bij 14% en er niet door is gekocht tot 14,3% om daarmee op gelijke hoogte met de Franse overheid te komen. Verder vragen de leden van de CDA-fractie de regering welke positie dit belang van 14,3% de Staat gaat geven in de Raad van Commissarissen? Hoe groot wordt de invloed die uitgeoefend kan worden naar verwachting van de regering? Is er bij de regering al bekend hoe er invulling gegeven zal worden aan het aandeelhouderschap? Ook vragen de leden van de CDA-fractie welke rol en plek de aangekondigde Frans-Nederlandse werkgroep zal krijgen in het bedrijf Air France-KLM. Hoe moeten verbetervoorstellen en andere besluiten van deze werkgroep worden gezien; welke status hebben zij? Wat zijn de belangrijkste beleidsaspecten voor de regering waarop moet worden ingezet in deze nieuwe positie aldus de regering, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering inzichtelijk kan maken hoe de verhoudingen tussen aandeelhouders er thans uitziet. Daarbij vragen deze leden of in dit overzicht het actuele stemgewicht van elke aandeelhouder kan worden meegenomen.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe zij de daling van de waarde van de aandelen sinds de bekendmaking van het nieuws duidt.

Tevens hebben de leden van de CDA-fractie vragen rond de aansprakelijkheid. Heeft het grotere belang in Air France-KLM gevolgen wanneer blijkt dat deze groep verantwoordelijk wordt gehouden voor schade aan derden? Betekent dit dat de aandeelhouder dan betrokken kan worden bij de schadeafwikkeling? En heeft dit ook weer gevolgen voor de begroting? En hoe bekijkt de Europese mededingingsautoriteit deze aankoop? Wordt dit gezien als een vorm van staatsondersteuning? En is er een overzicht te geven van de belangen van andere Europese lidstaten in (nationale) vliegtuigondernemingen? Voorts vragen de leden van de CDA-fractie zich af wat de juridische positie is van concurrenten van Air France-KLM indien de Nederlandse regering een besluit neemt, dat beoogd of niet beoogd, in het voordeel uitpakt van deze groep ten opzichte van concurrerende vliegtuigondernemingen. Kan de Nederlandse regering daarop worden aangesproken of zelfs aansprakelijk gesteld?

Ook vragen de leden van de CDA-fractie of deze aankoop van aandelen in Air France-KLM gevolgen zal hebben voor de positie van de bestuurders die namens de Nederlandse Staat invloed uitoefenen in KLM.

Ten slotte hebben de leden van de CDA-fractie vragen over de politieke beïnvloeding. Air France-KLM is een internationaal opererende onderneming in een sterk concurrerende omgeving. Daarvoor geldt dat zij snel en direct en volgens internationale eisen moet kunnen handelen. Een nationale kop met extra eisen past daarin eigenlijk niet of nauwelijks. Op welke wijze is geborgd dat Air France-KLM ondernemingsgewijs bestuurd blijft worden en niet hoeft te gaan voldoen aan politiek-bureaucratische eisen? En is de regering ook van mening dat wanneer voldaan moet worden aan de nationaal politiek-bureaucratische eisen dit een negatief effect heeft op de waarde van het aandeel Air France-KLM en daarmee ook een negatief effect op de overheidsfinanciën?

De leden van de D66-fractie maken uit de suppletoire begroting (35 148-1) op dat er begrotingstechnisch geen dekking is voor het uitgetrokken bedrag voor de aankoop van de aandelen. Kan de regering preciezer toelichten hoeveel wordt vrijgemaakt? En of alle kosten op dezelfde wijze worden geboekt en gedekt? Kan de regering in meer detail toelichten waarom er begrotingstechnisch geen dekking nodig is? En kan de regering toelichten waarom dit geen vrijbrief behelst voor andere aankopen? Is de regering bereid de verkregen aandelen in ieder geval via de (pilot) Staatsbalans te (blijven) verantwoorden? Mocht de regering in een latere fase tot verkoop besluiten, tot welke begrotingstechnische consequenties leidt dit dan?

De leden van de SP-fractie stellen vast dat de verwerving van 14% van de aandelen inmiddels geslaagd is voor een publiek gemaakt bedrag van 744 miljoen euro. Wat gebeurt er met de 256 miljoen euro die resteert?

De leden van de SP-fractie willen graag een uitsplitsing ontvangen van het uiteindelijk uitgegeven bedrag, met daarin ten minste aandacht voor de betaalde opslag, de kosten van juridisch advies en de dienstverlening van de ABN AMRO en de betaalde prijs van de aandelen.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen wat de koers van Air France-KLM was op de diverse momenten waarbij verwerving werd overwogen. En wat is de gemiddelde koers waarop het huidige pakket is aangekocht? Hoe denkt de regering meer zekerheid te krijgen over de staatsgarantie en waarop berust het streven dat binnen enkele weken te bereiken?

Voorts vragen de leden van de 50PLUS-fractie of de regering streeft naar één of meer extra zetels in de RvC van Air France-KLM.

### ***Economisch belang***

De leden van de CDA-fractie lezen in de begeleidende brief dat er sinds eind 2014 veel overleg is geweest tussen verschillende ministeries waarbij is gekeken of het publieke belang dat met Schiphol en KLM gemoeid is, voldoende geborgd is. Deze leden vragen de regering of er in een eerder stadium al is overwogen een belang te nemen in Air France-KLM. Zo ja, wanneer was dit en waarom is er toen van afgezien? En welke feiten of omstandigheden hebben ertoe geleid dat de regering er nu wel voor heeft gekozen om een belang in Air France-KLM te nemen? Ook vragen de leden van de CDA-fractie of er nog andere opties zijn afgewogen en zo ja, waarom zijn deze afgefallen?

Hoewel er met de verwerving van aandelen duidelijk invloed is verkregen in Air France-KLM, vragen de leden van de CDA-fractie aan de regering of er naast het verwerven van aandelen ook andere mogelijkheden zijn om het belang van KLM te borgen. Zo ja, welke opties zijn dit?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe zij deze transactie moeten duiden in het licht van ontwikkelingen bij andere grote Nederlandse ondernemingen. Is hier sprake van een uniek besluit of een bredere tendens om als Nederlandse Staat belangen van bedrijven die belangrijk zijn voor Nederland te behartigen, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Moeten de leden van de CDA-fractie deze aankoop in het licht zien van de bescherming van de positie van bepaalde vitale sectoren van Nederland of ziet de regering dat anders?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen de regering uiteen te zetten op welke wijze en in welk tempo vluchten en landingsrechten van Schiphol naar Parijs kunnen worden verplaatst. In welke mate bieden de luchtvaartverdragen van Nederland bescherming tegen overplaatsing van vluchten naar Parijs en hoe lang kan Nederland dat dan tegenhouden? Klopt het dat Frankrijk na enige tijd dit toch kan doorzetten?

Voorts vragen de leden van de 50PLUS-fractie of wordt erkend dat door het 14%-belang in de holding Air France-KLM materieel niet veel meer invloed wordt verworven. Kan worden uitgelegd waarom het kopen van een pakket aandelen Air France-KLM niet opportuun was toen Delta Airlines en China Eastern Airlines een belang verworven?

Tot slot vragen de leden van de 50PLUS-fractie wat het dividendpotentieel is van een belang van 14% in Air France-KLM. Kan een overzicht gegeven worden met kengetallen over de winstgevendheid, de rentabiliteit en de doelmatigheid van respectievelijk KLM, Air France en van de combinatie Air France-KLM? Kan de regering een overzicht geven van de gemiddelde loonkosten per werknemer van respectievelijk KLM, Air France en Air France-KLM? Kan dit tevens met een uitsplitsing naar de belangrijkste beroepsgroepen binnen de groepen? Kan de regering ter vergelijking ook enkele andere grote Europese luchtvaartmaatschappijen in het overzicht meenemen?

### ***Relatie met Frankrijk***

De leden van de CDA-fractie memoreren dat de Minister van Financiën op vrijdag 1 maart 2019 in gesprek is gegaan met zijn Franse collega om uitleg te geven over de stap van de Nederlandse regering. Afgaande op de afspraken die zijn gemaakt menen deze leden dat er overeenstemming is bereikt om gezamenlijk tot een sterker Air France-KLM te komen. Kan de regering aangeven hoe zij de komende periode de samenwerking met de Franse overheid niet alleen zal bestendigen, maar ook zal verbeteren?

Daarnaast hebben de leden van de CDA-fractie vragen met betrekking tot acties van de Franse Staat. Indien de Franse Staat overgaat tot aankoop van nieuwe aandelen Air France-KLM, betekent dit dan ook dat Nederland zal overgaan tot een verdere aankoop? En wat doet Nederland met zijn belang wanneer de Franse Staat juist tegenovergesteld overgaat tot de verkoop van aandelen? Bouwt de Nederlandse Staat zijn belang dan juist af?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of het waar is dat de Franse staat bereid was haar pakket aan te bieden aan Nederland. Klopt het dat Nederland de mogelijkheid had het belang van de Franse Staat te kopen toen het werd aangeboden aan ACCOR?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen voorts op welke wijze de herverkiezing van Minister Dijsselbloem tot voorzitter van de Eurogroep een rol heeft gespeeld bij het afzien van het verwerven een belang in Air France-KLM.

Voorts vragen de leden van de 50PLUS-fractie in welke mate de verstandhouding binnen de holding Air France-KLM en tussen de beide regeringen verstoord is. Hoe denkt de regering te kunnen bijdragen aan het herstel van de verstandhouding binnen de holding Air France-KLM?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of de regering kan aangegeven wat de afspraken zijn die op 1 maart 2019 in Parijs zijn gemaakt.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of het waar is dat aan de heer Elbers het voorzitterschap van Air France-KLM was aangeboden, maar dat hij geweigerd zou hebben. Wat waren de reacties van president Macron en Minister Le Maire op de telefonische mededelingen van premier Rutte en Minister Hoekstra? Klopt het dat Frankrijk nu dreigt met het niet mee laten groeien van Schiphol in de totale groei van de groep Air France-KLM?

### **Proces / informatievoorziening Kamer**

Omdat de aankoop van aandelen een koersgevoelig karakter heeft, is ervoor gekozen om pas na de aankoop van 12,68% van de aandelen de Kamer hierover te informeren, zo stellen de leden van de CDA-fractie vast. Nu de transactie heeft plaatsgevonden, vragen deze leden of de regering een tijdlijn van ontwikkelingen vanaf de verkoop van KLM in 2003 kan opstellen met alle belangrijke feiten en gebeurtenissen. Hierbij tevens de vraag om in ieder geval ook in de tijdlijn op te nemen wanneer nieuwe aandeelhouders zijn toegetreden. Ten aanzien van de daadwerkelijke aanschaf van de aandelen vragen de leden van de CDA-fractie of de regering inzichtelijk kan maken hoeveel aandelen de regering per dag heeft gekocht sinds de start van de aankoop.

Verder vragen de leden van de CDA-fractie of het mogelijk is om een «verantwoordingsmemorandum» op te stellen zoals bedoeld in de aanbevelingen in het rapport van de commissie-De Wit. De leden van de CDA-fractie menen dat op deze manier volledige openheid van zaken kan worden gegeven over de transactie en de Kamer inzicht kan krijgen in de afwegingen die ten grondslag liggen aan het besluit. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of het draaiboek dat gebruikt is bij de totstandkoming van de procedure conform planning en procedures is verlopen, inclusief het informeren en betrekken van de Kamer.

De leden van de fractie van D66 lezen in de memorie van toelichting (35148-2) dat de begroting wordt gewijzigd door middel van een wetsvoorstel in lijn met art. 2.3 lid 1 Comptabiliteitswet 2016. Kan de regering nader toelichten waarom zij de bewandelde begrotingsweg, specifiek in het licht van het budgetrecht van de Kamer, de juiste acht?

De leden van de D66-fractie stellen vast dat in de memorie van toelichting een uitgebreide toelichting op de gevolgen van het wetsvoorstel ontbreekt. Kan de regering uiteenzetten overeenkomstig met art. 3.1 in de Comptabiliteitswet 2016:

- welke doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid die worden nagestreefd met dit wetsvoorstel;
- welke beleidsinstrumenten worden ingezet om de doelstellingen van dit wetsvoorstel te behalen;

- wat de financiële gevolgen voor het Rijk zijn en, waar mogelijk, de financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren?

De leden van de SP-fractie stellen vast dat de Algemene Rekenkamer kritisch is geweest over de informatiepositie van de Kamer toen Tennet een investering deed in het Duitse elektriciteitsnetwerk. Zij heeft in het rapport van 2015 de aanbeveling gedaan om met de Kamer afspraken te maken over de informatiepositie bij grote uitgaven voor staatsdeelnames. Hoe is deze aanbeveling precies opgevolgd, vragen deze leden?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of de regering een toelichting kan geven – aansluitend op de brief van 26 februari – op de gehele voorgeschiedenis vanaf de overname van KLM door Air-France. Kan worden toegelicht waarom de regering ten slotte heeft besloten tot aankoop van een pakket aandelen van Air France-KLM, gelijkwaardig aan het huidige aandeel van de Franse Staat?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen wat destijds de redenen waren om geen belang te nemen in de holding Air France-KLM, gelijkwaardig of economisch evenredig aan het belang van de Franse Staat. Wat waren de argumenten om een deel van de afspraken in 2010 te laten vervallen? Kan worden toegelicht op basis van welke argumenten minstens twee maal is afgezien van het verwerven van een pakket Air France-KLM door het vorige kabinet?

## **II Reactie van de Minister**