

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden. De vragen zijn op 29 juni 2020 voorgelegd aan de regering. Onder het voorbehoud dat de regering op de gestelde vragen tijdig en genoegzaam zal hebben geantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukkink

- | Nr. | Vraag |
|-----|--|
| 1 | Met hoeveel, zowel absoluut als relatief, zijn de uitgaven van KLM gedaald in de maanden maart, april en mei zoals wordt gesteld op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 2 | Kunt u per uitgavepost aangeven, zowel absoluut als relatief, hoeveel de uitgaven zijn gedaald in de maanden maart, april en mei zoals gesteld wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 3 | Hoeveel geld heeft KLM reeds in totaal ontvangen als gevolg van de «generieke financiële regelingen», waarover gesproken wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM, en hoeveel is dit per «generieke financiële regeling»? |
| 4 | Welke «doorlopende vaste kosten», waarover gesproken wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM, drukken precies zwaar op de onderneming? Kunt u per kostenpost aangeven welke stappen ondernomen zijn om deze te verlagen en met hoeveel deze kostenposten zijn verlaagd (zowel absoluut als relatief)? |
| 5 | Welke juridische en financiële externe onafhankelijke adviseurs, waar op meerdere plekken in de brief Steunmaatregelen KLM wordt bedoeld, zijn precies betrokken geweest bij het in kaart brengen en doorrekenen van scenario's? |
| 6 | Kunt u de diverse scenario's, die door de juridische en financiële externe onafhankelijke adviseurs doorgerekend en in kaart gebracht zijn, sturen en tevens toelichten op basis van welke «huidige inzichten» er is gekozen voor het «uitwerken van de gekozen steunmaatregelen», zoals vermeld staat op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dit tot de motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, nr. 25)? |
| 7 | Op hoeveel geld is de «minimale benodigde kaspositie» van KLM per maand vastgesteld, waarover gesproken wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 8 | Kunt u toelichten wat precies bedoeld wordt met «vooraf een oordeel kunnen geven» door beide Kamers, zoals gesteld wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 9 | In hoeverre krijgen de beide Kamers echt de mogelijkheid om echt «een oordeel te geven», zoals gesteld wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM, indien slechts één iemand per fractie betrokken wordt bij de vertrouwelijke briefings? |
| 10 | Op basis van welke jurisprudentie of wet- en regelgeving, stelt u dat het beantwoorden van individuele schriftelijke Kamervragen een onderdeel zou zijn van de voorhangprocedure voor deze «privaatrechtelijke rechtshandeling», zoals gesteld wordt op pagina 2 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 11 | Kunt u toelichten hoe groot het deel is dat KLM «terug moet storten» indien de «kaspositie van KLM op bepaalde meetmomenten hoger is dan past bij haar eigen behoeften zoals die nu geformuleerd zijn», zoals te lezen is op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Wat zijn de precieze meetmomenten? |
| 12 | Wat is precies de behoefte aan KLM's kaspositie zoals deze «nu geformuleerd is», zoals vermeld staat op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? |
| 13 | Hoe is «Revolving Credit Facility» en het terugstorten, waaraan gerefereerd wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM, precies vastgelegd en welke mogelijkheden zijn er, voor KLM ofwel de Staat, om lopende de staatssteun hiervan af te wijken? |

- 14 Wat is precies de looptijd van de «Revolving Credit Facility», waaraan gerefereerd wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Hoe moet de passage «De RCF heeft een looptijd van vijf jaar» gelezen worden in het licht van de tabellen waarin het «6e jaar van de garantie» staat alsmede de passage «looptijd van de garantie is gemaximeerd op zes jaar»?
- 15 Welke 11 banken zijn precies betrokken bij de uitvoering van de «Revolving Credit Facility», waaraan gerefereerd wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM?
- 16 Hoe wordt opgenomen krediet van de «Revolving Credit Facility» precies verdeeld over de 11 banken, waaraan gerefereerd wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Wordt iedere opgenomen euro verdeeld over de 11 balansen van de 11 banken of zit er een volgorde in welke banken als «eerst» krediet leveren? Indien dit laatste het geval is, welke volgorde is gehanteerd in de kredietverlening en hoe is tot deze volgorde gekomen?
- 17 Wat is de precieze rente die betaald wordt over het verleende krediet uit de «Revolving Credit Facility», zoals vermeld op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM, en is deze voor alle banken gelijk? Zijn bandbreedtes afgesproken over de maximale stijging/daling van dit rentepercentage per jaar? In hoeverre zullen de gehanteerde rentes marktconform zijn en wat betekent dit voor eventueel verlies/winst dat banken over het aanbieden van deze «Revolving Credit Facility» zullen maken?
- 18 Hoe is de «Revolving Credit Facility», waaraan gerefereerd wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM, precies juridisch vastgelegd? Heeft de Staat enkel een contract met KLM of ook met de 11 banken? Indien ook met de 11 banken contracten zijn gesloten, is dit contract met een consortium afgesproken of met iedere bank apart? Indien dit laatste het geval is, zijn deze contracten identiek?
- 19 Wie bepaalt precies of het kredietplafond vroegtijdig lager kan worden, zoals vermeld in voetnoot 4 van pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Dient dit in overleg met alle betrokken partijen te gebeuren of kunnen een of meerdere partijen hier eenzijdig tot besluiten?
- 20 Kunt u de tranches, over de directe lening van de Staat zoals vermeld op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM, verder toelichten? Staan de hoeveelheid «tranches» en het moment van storten a priori vast en zo ja, hoeveel zijn dat er en wanneer zijn deze? Is er een maximumhoogte per tranche?
- 21 Wie bepaalt precies wanneer overgegaan kan worden tot het verstrekken van een nieuwe tranche, waarover gesproken wordt op pagina 3 van de brief Steunmaatregelen KLM? Hoe worden beide Kamers hierbij betrokken en welke stem hebben zij zo dadelijk nog in het goedkeuren van een tranche?
- 22 Welke «Euribor»-rente, zoals vermeld op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM, zal precies gehanteerd worden (week, maand, 3-maands, 6-maands of 12-maands)? Wanneer wordt het precieze rentepercentage over de directe lening vastgesteld; is dit op het moment van «aanvragen» of op het moment dat de lening wordt verstrekt?
- 23 Waar is het oplopende rente op de directe lening aan KLM door de Staat, zoals vermeld in de tabel bovenaan pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM, precies op gebaseerd?

- 24 Wat is de precieze schuldenlast (absoluut en als onderdeel van totale vermogen) van KLM en de holding Air France-KLM (AF-KLM), waarover gesproken wordt op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM, voordat overgegaan werd tot deze staatssteunmaatregelen? Indien gebruikt wordt gemaakt van het volledige beschikbaar gestelde bedrag (dus zowel de leningen van banken met garantie en de directe lening), hoe ontwikkelt de totale schuldenlast van KLM en AF-KLM zich dan?
- 25 Welke ontwikkelingen zijn er te melden ten aanzien van de kapitaalinjectie, gezien het persbericht van AF-KLM waarin gesteld werd dat de «board of directors» van AF-KLM zich hier in het najaar (uiterlijk begin 2021) over zou buigen¹?
- 26 Klopt het, zoals vermeld in een persbericht van AF-KLM, dat de Franse staat reeds heeft aangegeven dat het de intentie heeft om onder bepaalde omstandigheden te participeren in de kapitaalinjectie voor AF-KLM?
- 27 Heeft u, op welke wijze dan ook en net als uw Franse collega,² aangegeven aan de «Board of Directors» van KLM of van AF-KLM om onder bepaalde omstandigheden te willen participeren in een kapitaalinjectie voor KLM of AF-KLM? Zo ja, kunt u precies aangeven wanneer en hoe u dit heeft gedaan en welke omstandigheden er dan precies genoemd zijn?
- 28 Kunt u toelichten wat u precies bedoelt met de «dan geldende situatie», in relatie tot de kapitaalinjectie op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM? Welke factoren zijn hierbij van belang en welke factoren zijn hierbij expliciet niet van belang? Kunt u hierbij in ieder geval ingaan op precies hoe de factor participatie van de Franse staat aan een kapitaalinjectie hierbij een rol speelt?
- 29 Hoe hoog is het «extra bedrag», waarover wordt gesproken op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM, dat KLM bij terugbetaling van de steun aan de staat zal betalen en hoe loopt dit bedrag «met de looptijd» van de steun precies op?
- 30 Bent u bereid het herstructureringsplan, vermeld op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM dat op 1 oktober afgerond dient te zijn, met de Kamer te delen? Zo nee waarom niet?
- 31 Welke externe adviseurs zijn er precies betrokken bij het opstellen van dit herstructureringsplan, vermeld op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM, dat op 1 oktober afgerond dient te zijn, en zijn deze ook onafhankelijk, zoals de eerder genoemde externe adviseurs op pagina 1 van de brief Steunmaatregelen KLM?
- 32 Kunt u toelichten wat precies «beïnvloedbare kosten» zijn, zoals vermeld op pagina 4 van de brief Steunmaatregelen KLM? Wie bepaalt welke kosten beïnvloedbaar zijn?
- 33 Kunt u toelichten wat nog precies ingevuld moet worden aan de eisen omtrent de arbeidsvoorwaarden zoals genoemd in de brief Steunmaatregelen KLM op pagina 4 en 5?
- 34 Kunt u toelichten wanneer iemand in de zogeheten «topmanagementlaag» zit, zoals vermeld op pagina 5 van de brief Steunmaatregelen KLM?
- 35 Welke afspraken zijn er precies gemaakt over het «op peil houden van de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol», zoals vermeld op pagina 5 van de brief «Steunmaatregelen KLM»? Hoe is deze afspraak gekwantificeerd? Wat verstaat u onder «kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol»?

- 36 Wie betaalt het loon van de zogeheten «government state agent», die genoemd wordt op pagina 5 van de brief Steunmaatregelen KLM? Wanneer wordt bekend gemaakt wie deze «government state agent» zou zijn? Wat wordt precies de positie van deze «government state agent»? Heeft deze «government state agent» een team van medewerkers onder zich of dient zij/hij alleen toezicht te houden op de afgesproken voorwaarden?
- 37 Kunt u toelichten wanneer precies de gesprekken met als doel het bekijken «wat de holding nodig heeft» en wat «goed gaat en beter kan» waarover in de brief Steunmaatregelen KLM op pagina 6 wordt gezegd dat deze «gesprekken gestart» zijn, precies van start zijn gegaan? Worden deze gesprekken niet al veel langer gevoerd en zo ja, waarom is deze passage opgenomen in de brief?
- 38 Welk document ligt op dit moment concreet voor bij de Europese Commissie, waarover o.a. gesproken wordt op pagina 3 en 6 van de brief Steunmaatregelen KLM? Kunt u deze documenten ook aan de Kamer doen toekomen en zo nee, waarom niet?
- 39 Kunt u bevestigen dat op dit moment de staatssteun op geen enkele wijze bestaat uit subsidies?
- 40 Zijn een van de twee direct betrokken bewindspersonen, zijnde de Minister van Financiën of de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in een functie voor hun huidige functie als Minister, professioneel betrokken geweest bij AF-KLM of KLM, bijvoorbeeld in een adviserende rol? Zo ja, wanneer precies?
- 41 Kunt u de relevante bepalingen uit de cao over piloten en hun afvloeiingsregelingen, inclusief eventuele wijzigingen gedurende de afgelopen 12 maanden, met de Kamer delen?
- 42 Kunt u een punt-voor-punt-reactie geven op de 16 lessen die al uit het lopende onderzoek van de Algemene Rekenkamer zijn gekomen over eerdere overheidssteun aan grote bedrijven, en toelichten hoe deze van toepassing zijn op het huidige voorstel voor steunmaatregelen aan de KLM?
- 43 Hoe verhoudt de rol van de government state agent, zoals vernoemd in de brief over de steunmaatregelen op pagina 5, zich tot de rapportageplicht op CO₂-emissies, zoals uitgesproken door de Kamer in de motie-Snellers/Paternotte (Kamerstuk 29 232, nr. 18)?
- 44 Kunt u toelichten hoe, conform de motie-Snels c.s., andere stakeholders zoals schuldeisers en aandeelhouders meebetalen aan de steunoperatie? Waarom is dit niet meer vernoemd in het steunmaatregelenpakket?
- 45 Kunt u toelichten of de voorwaarde «geen bonussen voor het bestuur en de topmanagementlaag» zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, ook van toepassing is op lange termijn bonussen?
- 46 Kunt u toelichten of de voorwaarde geen bonussen uit te keren voor de looptijd van de lening en garantstelling, zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, ook geldt voor KLM-medewerkers die geheel of gedeeltelijk onder contract staan bij de holding?
- 47 Kunt u de contractteksten, en in het bijzonder de teksten die de duurzaamheidseisen en de afspraken met betrekking tot de nachtvluchten zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, met de Kamer delen? Zo nee, hoe verhoudt zich dit tot de motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, nr. 25)?

- 48 Waarom is ervoor gekozen om de tweede en derde stap in het reductiepad nachtvluchten te koppelen aan het wel of niet openen van Lelystad Airport, zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief? Kunt u toelichten of, en hoe, u van plan bent de historische rechten die op dit moment op de nachtvluchten bestaan, over te hevelen naar Lelystad Airport?
- 49 Beperkt het steunpakket de formele beleidsvrijheid van regering en Tweede Kamer ten aanzien van toekomstige luchthavenverkeersbesluiten? Zo ja, kunt u toelichten hoe dat zich verhoudt tot Art. 8.70 Luchtvaartwet?
- 50 Klopt het dat de eerste doelstelling met betrekking tot de reductie van nachtvluchten zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, de 29.000 nachtvluchten, al conform de afspraken van het Alders-Akkoord waren? Zo ja, waarom is ervoor gekozen om dit als steunvoorwaarde voor KLM op te stellen?
- 51 Worden er sancties toegepast als de duurzaamheidsafspraken in het steunmaatregelenpakket zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief niet worden nagekomen en zo ja, welke?
- 52 Zijn er afspraken gemaakt om korteaftandsvluchten naar Brussel en Düsseldorf actief te substitueren met treinverbindingen? Zo ja, kunnen deze afspraken met de Kamer worden gedeeld? Zo nee, waarom is de realisatie van deze substitutie als voorwaarde gesteld op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief in het reductiepad nachtvluchten?
- 53 Zijn de rentepercentages, waaraan wordt gerefereerd op pagina 2 van het garantiekader KLM, die zijn vastgesteld op de garant gestelde leningen, marktconform? Op welke risicoprofiel is dit gebaseerd, en zijn hierin de mogelijke financiële gevolgen van de coronacrisis meegenomen? Welke scenario's hanteert de regering voor de toekomst van de luchtvaart post-corona in de risicoprofiel en kunnen deze met de Kamer worden gedeeld?
- 54 Waarom is ervoor gekozen om het reductiepad nachtvluchten, nadat hier al meerdere malen sinds 2019 door vaste Kamercommissie I&W om is gevraagd, bekend te maken in de brief over steunmaatregelen voor KLM?
- 55 Wat betekenen de nachtvluchtvoorwaarden aan KLM, zoals vernoemd op pagina 5 van de brief over steunmaatregelen, voor het bredere reductiepad nachtvluchten? Zijn andere maatschappijen ook gebonden aan het reductiepad, of levert alleen KLM in?
- 56 Worden de bevindingen over de naleving van de voorwaarden van de aangewezen state agent, zoals vernoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, ook openbaar gemaakt en/of gedeeld met de Kamer? Zo nee, waarom niet?
- 57 Krijgt de Kamer inspraak in het feit of de voorwaarden uit de steunmaatregelenbrief naar tevredenheid zijn behaald, en daarmee of volgende tranches worden verstrekt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier?
- 58 Waarom is ervoor gekozen om in de duurzaamheidsvoorwaarden, zoals uiteengezet op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, niet verder te gaan dan de afspraken die al met de gehele sector zijn gemaakt in het Ontwerp Akkoord Duurzame luchtvaart?
- 59 Kunt u toelichten hoe de inspanningsvoorwaarde aan KLM om tot een bijmenging van 14% te komen, zoals vermeld op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief, zich verhoudt tot de ambities van de regering om sowieso tot een bijmengverplichting te komen binnen de komende drie jaar?
- 60 Kunt u toelichten of en op welke manier KLM zal worden gecompenseerd voor het opgeven van hun historische slots in de nacht, zoals als voorwaarde voor steun wordt genoemd op pagina 5 van de steunmaatregelenbrief?

- 61 Kunt u een update geven van de situatie rondom de steun van de Franse staat aan Air France? Wat zijn de voorwaarden en welke rente moet Air France betalen?
- 62 Hoe wegen effecten van market based measures als ETS en Corsia mee in de berekening van de behaalde efficiëntie, inzake de CO₂-uitstoot per passagierskilometer?
- 63 Kunt u inzicht geven in welke uitgaven de overheid heeft aan de Nederlandse luchtvaart, bijvoorbeeld in de vorm van het subsidiëren van de meerkosten van biofuels, andere programma's die voortvloeien uit het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart, infrastructurele projecten, subsidies aan regionale luchthavens?
- 64 Hoe wordt de Kamer en de belastingbetaler geïnformeerd over o.a. de voortgang op het behalen van de gemaakte afspraken, het herstructureringsplan, terugbetaling van de leningen, ontwikkeling van de concurrentiepositie van KLM en de kwaliteit van het netwerk?
- 65 Hoe gaat KLM deze leningen terugbetalen? Kunt u de berekeningen en prognoses die hieraan ten grondslag liggen delen met de Kamer?
- 66 Waarom is er gekozen voor een doel geformuleerd als CO₂-reductie per passagierskilometer, terwijl daarbij niet kan worden uitgesloten dat de absolute CO₂-uitstoot zal toenemen?
- 67 Kunt u een gedetailleerd overzicht verschaffen van de berekening van de CO₂-uitstoot per passagierskilometer, inclusief de ontwikkeling van deze specifieke vorm van uitstoot vanaf 1990?
- 68 Kunt u vanaf 1990 een jaarlijks overzicht verschaffen van de CO₂-uitstoot per passagierskilometer van enkele relevante luchtvaartmaatschappijen?
- 69 Kunt u vanaf 1990 een jaarlijks overzicht verschaffen van de verschillende vormen waarop de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart wordt bijgehouden, inclusief definities van de verschillende meetmethoden?
- 70 Als Lelystad Airport definitief wordt afgeblazen, wat is dan het effect op de genoemde doelstellingen in het steunpakket voor KLM?
- 71 Waarom is Lelystad Airport onderdeel gemaakt van het steunpakket voor KLM?
- 72 Welke instrumenten heeft de staat straks in handen om het uitdelen van bonussen en dividend daadwerkelijk te voorkomen?
- 73 Wat kost de verplichting van «14 procent biofuels» voor KLM, wetende dat de prijs 2 tot 3 keer zo hoog is als gewone kerosine?
- 74 Waarom moet KLM tot meer dan 7 procent woekerrente betalen?
- 75 Waarom wordt alleen voor de Nederlandse luchtvaartsector een CO₂-plafond ingevoerd en wat zijn de (financieel-economische) gevolgen van dit ongelijke speelveld?
- 76 Waarom worden nachtvluchten beperkt? Wat zijn de financieel-economische gevolgen hiervan?
- 77 Waarom gaan de Fransen enkel tot «bevrozing» over, terwijl KLM'ers met hogere salarissen tot 20% worden gekort?
- 78 Waarom is er voor een «achtergestelde lening» aan KLM gekozen, waarmee de crediteuren en de Nederlandse staat als laatste worden terugbetaald? Waarom wil Nederland zoveel risico lopen?
- 79 Waarom kan het kredietplafond van aanvankelijk € 2,4 miljard potentieel vroegtijdig lager worden? Hoe zal dit worden bepaald?
- 80 Kan het zo zijn dat indien de Euribor negatief is, de rentebaten voor de lening aan KLM lager zullen uitvallen dan € 16,3 miljoen? Kunt u garanderen dat de € 16,3 miljoen aan rente wordt ontvangen, ook als de Euribor negatief is?
- 81 Wat gebeurt er als de lening niet geheel in 2026 is afgelost? Is dit een harde voorwaarde of kan de termijn worden verlengd?

- 82 Hoe groot acht u de kans dat de lening van € 1 miljard, waaraan wordt gerefereerd op pagina 2 van het garantiekader KLM, die is verstrekt na de looptijd van 5,5 jaar kan worden afgelost? Wat gebeurt er met het restant van de lening en de rentepercentages als de 5,5 jaar onvoldoende blijkt om de lening te kunnen aflossen?
- 83 Kunt u nader uiteenzetten welke financiers terug zouden dekken als er niet voor een achtergestelde lening zou zijn gekozen, waarnaar wordt gerefereerd op pagina 2 van het garantiekader KLM? Wat had dit met het risicoprofiel van de lening gedaan?
- 84 Wordt bij het principe «de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten» het topmanagement en bestuur op dezelfde manier behandeld als het overige personeel?
- 85 Klopt het dat bonussen voor de top slechts opgeschort zijn en niet geschrapt, en dat ze dus later ingehaald kunnen worden in tegenstelling tot salariskortingen?
- 86 Is de koppeling tussen afname nachtvluchten en opening Lelystad voorwaardelijk juridisch bindend?
- 87 Is de opening van Lelystad voorwaardelijk voor de afname van nachtvluchten, of worden beide maatregelen vastgelegd met deze deal?
- 88 Is het qua level playing field houdbaar dat alleen aan KLM een afname van nachtvluchten wordt opgelegd en niet andere maatschappijen die opereren vanaf Schiphol?
- 89 Blijft KLM óók gebonden aan de absolute CO₂-reductiedoel van het ontwerpakkoord duurzame luchtvaart?
- 90 Welke extra voorwaarden heeft u weten uit te onderhandelen op gebied van duurzaamheid?

¹ Air France-KLM, 24 april 2020 (<https://www.airfranceklm.com/en/air-france-klm-group-and-air-france-secure-funding-eu7-billion-help-overcome-crisis-and-prepare>).

² Ibid.