

Vergaderjaar 2021–2022

**36 108**

## **Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022**

**Nr. 3**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 27 mei 2022

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

Onder het voorbehoud dat de regering op de gestelde vragen en de gemaakte opmerkingen afdoende zal hebben geantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Tielen

De griffier van de commissie,  
Weeber

## **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorkeur van de regering om deel te nemen aan de aandelenemissie van Air France – KLM. Zij onderschrijven het belang van KLM en Schiphol voor de Nederlandse economie. De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal vragen aan de regering.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2022 over de aandelenemissie van Air France – KLM en de deelname van de Nederlandse staat daarin (2022Z10217), alsook van de incidentele suppletoire begroting die hierbij hoort. Deze leden hebben nog een aantal vragen en opmerkingen bij deze voorziene aankoop.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de derde incidentele suppletoire begroting inzake de aandelenemissie Air France-KLM en de brief van de Ministers ten aanzien hiervan. Naar aanleiding daarvan hebben de leden van de PVV-fractie een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij voelen het dilemma tussen enerzijds het laten verwateren van het belang naar twee procent en anderzijds de vraag wat de meerwaarde is van een belang van negen procent en de (beperkte) invloed die dit met zich meebrengt. De leden van de CDA-fractie waarderen het daarom dat de regering dit besluit aan het parlement voorlegt. De leden van de CDA-fractie hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorstellen van de regering voor het borgen van het belang van de Nederlandse Staat in Air France-KLM. Deze leden hebben hierbij de nodige kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het besluit om deel te nemen aan de aandelenemissie van Air France – KLM. Hierover hebben deze leden een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief en het wetsvoorstel met betrekking tot de voorgenomen deelname aan de aandelenemissie Air France-KLM. Zij hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de PvdD-fractie hebben met afkeuring kennis genomen van de stukken omtrent de aankoop van aandelen van Air France-KLM. Zij wijzen er allereerst op dat de inhoud van de bijgevoegde stukken van een absoluut onvoldoende niveau is. Daar schiet de informatievoorziening aan de Kamer tekort. Verder is voor deze leden onbegrijpelijk dat er, ten tijde van een escalerende klimaatcrisis, 220 miljoen aan belastinggeld gestoken wordt in een fossiele grootverbruiker. Zij kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat het belang van deze buitenlandse private onderneming heilig lijkt voor het Nederlandse kabinet en tot peperdure en inmiddels volstrekt irrationele besluiten leidt. De leden van de PvdD-fractie hebben voorts nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de aanstaande aandelenemissie van Air France – KLM en de voorkeur van het kabinet om aan deze emissie deel te nemen. Tegelijkertijd stellen deze leden vast dat de luchtvaartsector een bedrijfstak is die op dit moment ontwrichtende gevolgen heeft voor onze planeet, wat maakt dat deze sector in brede zin, en dus ook de Air France – KLM, voor een grote

opgave staat op het gebied van duurzaamheid. Tegen deze achtergrond hebben deze leden een aantal vragen over de opstelling van het kabinet ten aanzien van de gewenste deelname aan de aandelenemissie.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel inzake aandelenemissie Air France – KLM. Deze leden begrijpen enerzijds de wens van het kabinet om mee te doen aan deze aandelenemissie, maar hebben wel zorgen over de budgettaire gevolgen. Zij hebben dan ook enkele vragen.

### **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

#### ***Vragen en opmerking van de leden van de VVD-fractie***

De leden van de VVD-fractie lezen dat door deelname het belang van de Nederlandse staat in Air France – KLM op 9,3 procent kan blijven. Niet mee doen zou het Nederlandse belang doen verwateren naar twee procent, zo leden de leden van de VVD-fractie. Het op peil houden van het Nederlandse belang op 9,3 procent betreft volgens de regering een publiek belang. Kan de regering dit nader toelichten? Hoe wordt de informatiepositie verbeterd, waar de regering op wijst? En welk voordeel gaat hiermee gepaard, ten opzichte van een informatiepositie die gerelateerd is aan een belang van 2%?

De leden lezen tegelijkertijd dat de aandelenemissie door Air France – KLM gebruikt wordt om een deel van het kapitaaltekort op holdingniveau op te lossen. Zijn er naast het voordelige effect op de rentelasten voor de onderneming, ook nog andere voordelen denkbaar? Vervallen bijvoorbeeld klemmende voorwaarden vanuit de Europese Commissie, waardoor de onderneming meer bewegingsvrijheid krijgt voor groei? Wat zijn financiële en andere consequenties wanneer de holding deze lening niet versneld zou aflossen?

Naast een aandelenemissie, is Air France – KLM voornemens om een deel van het kapitaaltekort op holdingniveau op te lossen door «weer winstgevend te worden». Welke maatregelen aan de zijde van Air France worden hiervoor getroffen, bijvoorbeeld in de bedrijfsvoering en in de arbeidsvoorwaardelijke sfeer? Hoe zeker is het dat deze maatregelen ook worden doorgevoerd, waarmee wordt voorkomen dat in de toekomst het kapitaaltekort door aanvullende aandelenemissies moet worden gedekt? Acht de regering aanvullende aandelenemissies in de toekomst mogelijk? Indien in de toekomst aanvullende aandelenemissies plaatsvinden, ontstaat dan wederom de situatie dat het Nederlandse aandeel verwaterd, waardoor Nederland wederom impliciet wordt gedwongen mee te doen aan de emissie? Hoe groot acht de regering dit risico?

Het kabinet geeft aan dat indien de Nederlandse staat meedoet aan deze aandelenemissie, het niet mogelijk is om voorwaarden te stellen ten aanzien van het gebruik door Air France – KLM van de opbrengst van de Nederlandse deelname. Geldt dit ook ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden van topman Ben Smith, met name de aandelenbonus?

De leden van de VVD-fractie lezen in antwoorden op schriftelijke vragen van de VVD op 11 mei 2022, dat het kabinet naar aanleiding van motie-Heinen (Kamerstuk 28 165, nr. 345) bij de Europese Commissie (EC) gepleit heeft voor verdere aanscherping van het Tijdelijk Steunkader voor wat betreft het toekennen van bonussen of andere variabele beloningen bij staatssteun voor herkapitalisatie. In de Nederlandse reactie op de consultaties van de EC over het kader op 5 juli en 5 oktober 2021 is door het kabinet aangedrongen op aanpassing van de betreffende passage in

paragraaf 3.11 van het Tijdelijk Steunkader Covid-19 (punt 78). De leden van de VVD-fractie lezen tot hun teleurstelling dat Europese Commissie de passage over de bonussen niet heeft aangepast (punt 78). Is de Minister bereid om bij haar Franse collega te initiëren om gezamenlijk op te trekken in het aanscherpen van bonusregels bij steun?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie***

De leden van de D66-fractie zijn de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat erkentelijk voor het betrekken van het parlement bij het voorgenomen besluit om in de aandelenemissie van Air France – KLM te participeren als Nederlandse staat. Kan de regering toelichten of en zo ja wat de Franse staat heeft besloten ten aanzien van participatie in deze aandelenemissie, zo vragen de leden van D66-fractie. Omdat de leden van de D66-fractie begrijpen dat 75 procent van het opgehaalde kapitaal als gevolg van deze emissie van aandelen zal worden gebruikt om kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen, vragen deze leden naar welk percentage zal worden gebruikt om steun van de Nederlandse staat terug te betalen. Kan de regering toelichten welk percentage van het opgehaalde kapitaal zal worden gebruikt om sneller te voldoen aan alle voorwaarden van het steunpakket van 26 juni 2020, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de D66-fractie zijn blij om te lezen dat de voorwaarden die door het kabinet zijn gesteld aan het steunpakket van 26 juni 2020 volledig van kracht blijven, maar lezen dat dit enkel geldt zolang het steunpakket niet volledig is terugbetaald. Wat is de verwachting van de regering ten aanzien van de termijn waarop het steunpakket volledig zal zijn terugbetaald en op welke manieren worden de publieke belangen die relateren aan de voorwaarden van het steunpakket van 26 juni 2020 aan KLM hierna geborgd, zo vragen deze leden.

Dat de regering de aankoop van de nieuwe aandelen Air France – KLM in het belang van de Nederlandse burgers ziet, begrijpen de leden van de D66-fractie. Deze leden kijken uit naar het afwegingskader dat in de nota deelnemingenbeleid zal worden gepubliceerd, waarmee helder wordt op basis van welke criteria deze afweging wordt gemaakt. Wordt de voorliggende transactie bekeken met de criteria uit dat toekomstige afwegingskader, zo vragen deze leden. Zo nee, zien deze leden graag dat de regering het afwegingskader na publicatie met prioriteit toepast op het belang van de Staat in Air France – KLM.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie***

De leden van de PVV-fractie merken allereerst op dat door de deelname aan de aandelenemissie het belang van de Nederlandse staat in Air France-KLM op 9,3 procent kan blijven. De leden van de PVV-fractie willen weten hoe zeker dit percentage is. Waarom wil de regering op het huidige percentage blijven en niet hoger of lager?

De leden van de PVV-fractie merken voorts op dat indien de Nederlandse staat niet deelneemt aan de aandelenemissie het belang naar twee procent zakt. De leden van de PVV-fractie willen weten hoe zeker dit percentage is en waar de verwachting van twee procent op gebaseerd is.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat voor 220 miljoen euro het belang van 7,3 procent wordt verkregen. De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel de Nederlandse staat dan per aandeel betaalt en hoeveel de huidige koers bedraagt.

De leden van de PVV-fractie vragen of het mogelijk is en wat de kosten zijn om een even groot belang te verwerven dan de Franse staat in Air France-KLM geeft. Vindt de regering dit wenselijk?

De leden van de PVV-fractie vragen voorts hoeveel de totale opbrengst van deze aandelenemissie naar verwachting bedraagt en hoeveel aandelen er worden uitgegeven.

De leden van de PVV-fractie merken op dat het kabinet in een brief aangeeft dat het op peil houden van het aandelenbelang van 9,3 procent bijdraagt aan het borgen van het publiek belang. De leden van de PVV-fractie vragen om dit nader toe te lichten. Wat is het verschil tussen twee procent of 9,3 procent, naast het stemrecht, met betrekking tot de informatiepositie en strategische betrokkenheid en invloed van Nederland op Air France-KLM?

De leden van de PVV-fractie merken op dat het kabinet KLM met 3,4 miljard euro steunt. Die steun is verdeeld over leningen van de overheid zelf (1 miljard euro) en banken (2,4 miljard euro), waarbij de overheid garant staat voor 90 procent van de bankleningen. De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel KLM heeft geleend, van wie en hoeveel reeds betaald is aan rente en aflossing.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de Franse en Nederlandse staat met respectievelijk 28,6 en 9,3 procent de grootste aandeelhouders in Air France-KLM zijn. De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel het belang van de Franse staat wordt na de emissie. Is de Franse staat ook voornemens haar belang op peil te houden? Hoeveel aandelen gaat de Franse staat dan kopen en voor welk bedrag?

De leden van de PVV-fractie merken op dat de vliegmaatschappijen China Eastern en Delta Airlines ook een groot belang hebben. De leden van de PVV-fractie willen weten hoe groot het belang is van deze twee maatschappijen. Zijn zij ook voornemens te participeren aan deze emissie? Zo ja, voor hoeveel en hoe groot zal hun belang zijn na deze emissie?

De leden van de PVV-fractie vragen voorts of het klopt dat met de emissie 2,3 miljard euro moet worden opgehaald in een tranche van 1928 aandelen tegen een koers van 1,17 miljard euro. Hoe verhoudt zich deze koers ten opzichte van de huidige koers?

De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel aandelen de andere bestaande aandeelhouders voornemens zijn te kopen. Ook willen de leden van de PVV-fractie weten welke nieuwe geïnteresseerde kopers er zijn en welk belang zij krijgen.

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat CMA-CMG ook een belang wil/heeft genomen van 9 procent in Air France-KLM. Hoe hebben ze dat verworven en tegen welk bedrag?

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de regering het gegeven beoordeelt dat de koers Air France-KLM inmiddels is gekelderd naar 1,78 euro (stand 25 mei 2022). Kan dit de aandelenemissie in gevaar brengen?

De leden van de PVV-fractie willen tevens weten of het klopt dat aan de koop van de aandelen geen voorwaarden worden gesteld, zoals een aflossing op de Nederlandse staatssteun.

De leden van de PVV-fractie merken op dat in de media vermeld wordt dat Ben Smith recht heeft op een bonus van 4,3 miljoen euro en dat deze pas kan worden verzilverd als Air France-KLM 75 procent van alle staatssteun heeft ingelost. De leden van de PVV-fractie willen weten of dit klopt en wat dit betekent.

De leden van de PVV-fractie willen tevens weten hoeveel de totale staatsteun aan Air France-KLM van de Nederlandse en Franse staat

bedraagt. Hoeveel moet worden afgelost voordat Ben Smith zijn bonus mag innen?

De leden van de PVV-fractie merken voorts op dat Air France-KLM voornemens is een lening van 1,7 miljard euro aan de Franse staat af te lossen en dat de 220 miljoen euro van Nederland daar grotendeels voor wordt gebruikt. De leden van de PVV-fractie vragen of dit klopt en hoeveel van onze 220 miljoen euro hiervoor wordt gebruikt. Kan dit betekenen dat de Nederlandse staat het (mede) mogelijk maakt dat Ben Smith zijn bonus kan incasseren?

De leden van de PVV-fractie vragen voorts hoe de regering de uitspraken van Ben Smith<sup>1</sup> beoordeelt dat de chaos op Schiphol het herstel van AirFrance-KLM ondermijnt. Is de regering het hiermee eens?

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel de staatssteun van de Nederlandse staat aan KLM op dit moment bedraagt en hoeveel hiervan reeds is afgelost.

De leden van de PVV-fractie merken op dat op holdingniveau een kapitaaltekort blijft bestaan. De leden van de PVV-fractie willen weten hoe groot dit tekort is. Hoeveel is men voornemens zelf op te lossen door meer winstgevend te worden en hoe realistisch is dit?

De leden van de PVV-fractie merken op dat Air France-KLM heeft aangekondigd aandelen uit te geven, waardoor verwatering zal optreden. De leden van de PVV-fractie vragen naar de hoeveelheid, verdeling en de waarde van de aandelen die op dit moment uitstaan en de hoeveelheid en waarde die men wenst uit te geven.

De leden van de PVV-fractie merken op dat 75 procent van de opbrengst gebruikt zal worden om de kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen. De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel deze kapitaalsteun en rente bedragen en hoeveel men wil aflossen. Waarom stemt de regering hiermee in en is er niet voor gekozen om een groter deel van de kapitaalsteun van de Nederlandse staat terug te betalen dan nu het geval is?

De leden van de PVV-fractie willen weten hoeveel staatssteun en in welke vorm (leningen/garanties/kapitaal) de Franse staat heeft verstrekt aan de holding en aan Air France. Hoeveel van de opbrengst wil Air France-KLM gebruiken voor het versterken van het eigen vermogen?

De leden van de PVV-fractie willen weten wat we kunnen verwachten van de opvolger van Pieter Elbers, namelijk Marjan Rintel. Op welke wijze zal zij zich inzetten om zo veel mogelijk de Nederlandse belangen in Air France-KLM te behartigen? Ook vragen de leden van de PVV-fractie naar welke beloning Marjan Rintel zal ontvangen.

De leden van de PVV-fractie willen ten slotte weten of het vertrek van Pieter Elbers vrijwillig of gedwongen was. Heeft hij een vertrekbonus ontvangen?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie***

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of het klopt dat de Nederlandse staat met een belang van 9,3 procent de op één na grootste aandeelhouder blijft. Zij vragen of het klopt dat daarmee ook de Nederlandse zetel in de board behouden blijft.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het voorkomen van het verwateren van het belang in Air-France KLM geen op doel zich mag zijn

<sup>1</sup> De Volkskrant, 5 mei 2022 (<https://www.volkskrant.nl/economie/ben-smith-de-chaos-op-schiphol-ondermijnt-het-herstel-van-air-france-klm--b530a117/>)

en dat daarom goed onderbouwd moet worden welk publiek belang wordt gediend met deelname aan de aandelenemissie. Deze leden vragen de regering ten eerste om dit te bevestigen en ten tweede of de regering daarom nader toe kan lichten waarom de regering van mening is dat het op peil houden van het aandelenbelang in de holding bijdraagt aan het borgen van het publieke belang.

De leden van de CDA-fractie maken zich zorgen over de bedrijfscultuur in het licht van het beloningsbeleid en constateren dat Nederland er met het huidige belang van negen procent niet in geslaagd is ongewenste ontwikkelingen zoals te hoge bonussen voor bestuurders tegen te houden. Deze leden vragen de of de regering hierop kan reflecteren en vragen wat de inzet van de regering is om bij te dragen aan een verbeterde bedrijfscultuur.

De leden van de CDA-fractie vragen verder naar het geraamde bedrag van 220 miljoen euro, dat is gemoeid met deelname aan de aandelenemissie. De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre dit bedrag nog kan afwijken op het moment van de daadwerkelijk uitgifte.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het bedrag van 2,25 miljard euro dat Air France-KLM wil ophalen voor 75 procent gebruikt zal worden om Franse kapitaalsteun terug te betalen en voor het overige deel ten goede komt aan het eigen vermogen. De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat dit bedrag dus niet gebruikt wordt om een deel van de ca. 720 miljoen euro aan openstaande leningen aan Nederland terug te betalen en wat hier de achterliggende overwegingen van zijn.

De leden van de CDA-fractie constateren verder dat met de opbrengst van deze aandelenemissie schulden zullen worden afgelost en geen investeringen worden gedaan in het licht van de uitdagingen van de energietransitie voor de luchtvaart. Deze leden vragen de regering daarom of de liquiditeitspositie voldoende is om in de (nabije) toekomst benodigde investeringen te kunnen doen. De leden van de CDA-fractie vragen bovendien of de regering signalen heeft dat hiervoor (op korte termijn) extra middelen nodig zijn.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie***

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister voornemens is om deel te nemen aan een nieuwe aandelenemissie van Air France-KLM. Het doel hierbij is om het belang van de Nederlandse Staat in Air France-KLM van 9,3 procent te behouden. Deze leden constateren dat het KLM bedrijfsmatig steeds meer voor de wind gaat nu de coronacrisis over haar hoogtepunt heen is. KLM is gestart met het terugbetalen van eerdere leningen en daarmee worden de financiële risico's die dit voor de Nederlandse Staat heeft gehad beperkt, zo maken deze leden op uit de brief van de Minister.

De leden van de SP-fractie vragen de regering welk urgent doel het precies nastreeft met het behoud van het aandeel van 9,3 procent? Deze leden hebben de afgelopen jaren meermaals gemerkt dat de huidige positie van de Nederlandse Staat binnen Air France-KLM allesbehalve doorslaggevend is geweest. Eerdere aandelenaankopen van de Nederlandse Staat lijken dus niet geleid te hebben tot een stevige vinger in de Air France-KLM-pap. Deze leden brengen in herinnering dat het verzet van de Nederlandse Staat tegen de verstrekking van miljoenenbonussen aan topmensen van de holding geen enkel resultaat heeft gehad. Overige aandeelhouders stemden klakkeloos in met de bonus, waardoor het gegraai aan de top van het bedrijf ongestoord door kon blijven gaan en de Nederlandse Staat een modderfiguur sloeg. Hoe is de regering voornemens om de invloed van de Nederlandse Staat in de toekomst adequater en effectiever te laten zijn, zo vragen de leden van de SP-fractie zich af.

De leden van de SP-fractie zien niet in waarom dat soort praktijken onveranderd voortgezet moeten worden met aandelenverwerving vanuit publiek gefinancierde middelen. Soortgelijke zorgen kennen deze leden ten aanzien van de positie van werknemers van KLM. Duizenden van hen werden in coronatijd ontslagen of moesten forse loonoffers brengen. Dat terwijl Air France-KLM met overheidssteun overeind werd gehouden om de recordverliezen te compenseren en er afspraken waren gemaakt over het ontzien van medewerkers in de lagere en modale loonschalen. De leden van de SP-fractie vragen zich af welk publiek belang wordt gediend door Air France-KLM, dat in gevaar komt als Nederland niet zou deelnemen aan deze aandelenuitgifte. Het borgen van hoogwaardige werkgelegenheid is volgens deze leden bijvoorbeeld niet gelukt tijdens de coronacrisis, ondanks de positie van grootaandeelhouder. Deze leden zijn dan ook benieuwd hoe de regering denkt dat dit in de toekomst wel zou kunnen lukken? Veel vaste medewerkers van KLM werden de afgelopen jaren ingeruild voor medewerkers met flexibele contracten die via uitzendbureaus werden binnengehaald. Deze race naar de bodem op arbeidsvoorwaarden vormt een gang van zaken die deze leden absoluut niet kunnen steunen en die deze leden niet vinden passen bij een Staatsdeelneming. Deze leden hebben die zorgwekkende ontwikkelingen ten aanzien van de werkomstandigheden bij Air France-KLM dikwijls aangekaart bij de Minister. Daarbij was de reactie vanuit het kabinet steevast dat het hierbij gaat om een interne aangelegenheid tussen werkgever en werknemer. Dat verdient geen herhaling, zo menen deze leden. Kan de Minister toezeggen dat zij haar rol als aandeelhouder in de toekomst actiever en effectiever zal gebruiken om op te komen voor de tienduizenden werknemers van KLM?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de Minister dat de Nederlandse staat bij deelname aan de aandelenemissie niet in de gelegenheid is om voorwaarden te stellen ten aanzien van het gebruik door Air France-KLM van de opbrengst van de Nederlandse deelname. Maar de leden van de SP-fractie zijn van mening dat investeringen met publiek geld een publiek doel moeten dienen. Deze leden willen bijvoorbeeld een einde aan de bonuscultuur bij het bedrijf, normalisering van salarissen aan de top en een betere bescherming van de medewerkers die tot 1,5 keer modaal verdienen. Zij vragen de Minister daarom om een toezegging en een plan om haar invloed binnen de onderneming actiever en effectiever in te zetten, ten bate van de Nederlandse samenleving en leefomgeving. De leden van de SP-fractie achten hogere ambities op het gebied van duurzaamheid en vermindering van overlast door KLM noodzakelijk voor deelname aan de nieuwe aandelenemissie en zijn van mening dat de Staat als aandeelhouder hiervoor een nieuwe strategie kan vragen van de onderneming. De vloot van het bedrijf dient sneller te worden verduurzaamd, ook om de overlast voor omwonenden van luchthavens te beperken. Ook op het gebied van geluidsoverlast dienen aantoonbare verbeteringen te worden gerealiseerd.

Voorts zijn de leden van de SP-fractie van mening dat Air France-KLM moet meewerken aan het gefaseerd afbouwen van de hub-functie van Schiphol. Dat kan door een geringer aantal korte vliegreizen aan te bieden. Reizen die ook per trein goed te maken zijn. Het vliegaanbod dient volgens deze leden meer te worden afgestemd op de behoefte van reizigers uit Nederland. De internationale netwerkfunctie van Schiphol, waarvan KLM hoofdgebruiker is en waarover het kabinet graag hoog opgeeft, dient te worden aangepast op actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de capaciteit op Schiphol. Deelt de regering deze mening, zo vragen de leden van de SP-fractie. De focus op de zakelijke reiziger en de transitreiziger passen volgens deze leden niet binnen het belang van de omgeving en de milieu en klimaatopgaves waarmee we als land worden geconfronteerd. Bovendien zijn veel zakelijke vluchten



eenvoudig te vervangen door digitale conferenties of klimaatvriendelijke alternatieven als de trein.

De leden van de SP-fractie vragen dan ook of de regering een overzicht kan verstrekken van alle bestemmingen die KLM bedient en daarbij per bestemming aan te geven wat het recentste gemiddelde percentage transferpassagiers op die vluchten is. Zij vragen de regering of het bereid is zich in te zetten voor bindende afspraken op de genoemde terreinen. Is de regering bijvoorbeeld bereid om zich in te zetten om vluchten waarbij het percentage transferpassagiers structureel boven de tachtig procent ligt te schrappen? Tot slot vragen deze leden de regering om nader toe te lichten waarom de regering het verantwoord acht dat Air France-KLM de middelen die door de aandelenverkoop worden verkregen kan gebruiken om een lening van de Franse overheid terug te betalen.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie***

De leden van de PvdA-fractie voelen een zeker ongemak om op dit moment te besluiten om de huidige positie binnen de holding te borgen door mee te doen aan de aandelenemissie. Het is volgens deze leden lastig uit te leggen om nu 220 miljoen euro aan publiek geld in een bedrijf te steken dat zich niet gedraagt volgens normen die van een bedrijf (dat deels in staatshanden is) verwacht mogen worden. Zo zijn de werkomstandigheden voor met name bagage-afhandelaars schrijnend en wordt de verantwoordelijkheid door de luchtvaartmaatschappij afgeschoven op onderaannemers. Ook is de bonus die de topman van de holding ontvangt op geen enkele manier gepast voor een bedrijf dat nog steeds technisch failliet is. Hoewel de gemaakte afspraken voor het eerste reddingspakket niet toezien op de bonus voor de holding, zou hiervan afzien een vanzelfsprekendheid moeten zijn. Deze leden zijn daarom kritisch op de deelname aan de aandelenemissie. Aan de andere kant tonen deze leden begrip voor het argument van het kabinet dat het handhaven van het aandelenbelang zorgt voor een volwaardige stem aan tafel. Bij het laten verwateren van de belang richting twee procent rijst de vraag of het aanhouden van de overige aandelen überhaupt nog een doel dient.

De leden van de PvdA-fractie willen weten wat de appreciatie van het kabinet is rondom de naleving van de voorwaarden die zijn afgesproken bij het reddingspakket in juni 2020. Acht de regering op basis van naleving van de gemaakte afspraken en de huidige relatie met het bedrijf het zinvol om langer bij het bedrijf betrokken te zijn? De voortdurende ruzies over de governance baren de leden ook zorgen, wanneer komt hieraan een einde? Wat heeft de regering ondernomen om de Frans Nederlandse betrekkingen te verbeteren? Ook horen deze leden graag zijn kijk op de naleving van de gemaakte afspraken en de ontwikkeling van het nieuwe bedrijfsmodel dat zowel economisch rendabel moet zijn als moet voldoen aan de milieueisen. Ligt KLM op schema ten aanzien van de gestelde doelen ten aanzien van duurzaamheid? Wordt de belastingontwijking door piloten aangepakt? Deze leden vragen het kabinet ook wat de recente koersdaling van het aandeel doet met de prijs waartegen de staat aandelen mag aankopen. Kan er een indicatie gegeven worden wat de kosten zijn als het aandeel zich op deze prijs (1,78 euro) handhaaft tot het moment van uitgifte? Deze leden zouden graag een totaalbeeld ontvangen van andere financiers en belanghebbenden van Air-France-KLM middels een overzicht van de financiering van zowel KLM als concern Air France-KLM bij de voorgenomen kapitaalversterking inclusief de gevolgen voor zeggenschap (waarbij onderscheid wordt gemaakt in aandelen versus lening).

De leden van de PvdA-fractie willen een heldere uitleg van de regering waarvoor het kapitaal wordt aangewend? In het NOS Journaal van 24 mei was de toelichting warrig, zou deze aanvullende participatie in KLM ten

goede komen aan de aflossing van leningen van de Franse staat? Is hierover contact geweest met de Franse Minister van financiën? Hoe verhoudt dit zich tot de eerdere instelling van de voormalige Minister van Financiën dat alle Nederlandse staatssteun niet ten goede mocht komen aan Air France of de holding?

Tot slot, in eerdere berichten werd gerept van budgettaire dekking. Was dit een omissie aangezien tegenover deze participatie een even grote bezitting staat die weliswaar schuld maar niet saldo relevant is? Hoe kon dit gebeuren?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering of zij kan toelichten wat het concrete, meetbare effect is geweest van de aankoop van aandelen Air France-KLM in 2019 (dus bijvoorbeeld niet de staatsgaranties, die in het pakket van 2020 zaten).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of toegelicht kan worden voor welke concrete resultaten op het gebied van duurzaamheid het aandeelhouderschap van de Nederlandse staat van Air France-KLM sinds maart 2019 gezorgd heeft.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de regering middels een kosten-batenanalyse volgens het brede welvaartsprincipe, de meerwaarde van deze investering toe kan lichten.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat de directe doelstelling van de participatie in de aandelenemissie, namelijk het op peil houden van het belang van de Nederlandse staat, impliceert dat de intentie om ditmaal te participeren mede geïnformeerd is door in het verleden gemaakte keuzes om te participeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de bredere beleidsdoelstelling om het belang van de Nederlandse staat op peil te houden, inderdaad logischerwijs impliceert dat Nederland in principe mee zal doen in een aandelenemissie elke keer dat Air France-KLM deze organiseert.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt het dat de nieuw aangeschafte en nu aan te schaffen aandelen pas over vele jaren stemrecht opleveren en dat met deze emissie de machtspositie van de Nederlandse staat binnen Air France-KLM op korte termijn niet sterker wordt, ongeacht de vraag of Nederland participeert of niet?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen, in het licht van de toelichting van de regering langs de lijnen van de Comptabiliteitswet 2016 (CW), artikel 3.1, of het *ook* een doelstelling van deze participatie is dat Air France-KLM het beschikbaar gestelde kapitaal doeltreffend en doelmatig besteed en haar duurzame verdienvermogen verbetert, of dat het doel, zoals nu gesuggereerd wordt, *enkel* is het belang van de Nederlandse staat op peil te houden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of en zo ja/nee, waarom, de regering van mening is dat het feit dat 75 procent van het Nederlandse belastinggeld dat met de emissie opgehaald zal worden, aangewend zal worden om een lening aan de Franse staat terug te betalen, invloed heeft op de doelmatigheid van dit te besteden belastinggeld.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat Air France-KLM zich strategisch meer wil toeleggen op vrachtverkeer. Zij vragen zich af hoe

meer subsidies richting een dergelijk businessmodel zich verhouden tot de strijd tegen de klimaatcrisis, waaraan meer consumptie en vrachtverkeer een sterk negatieve bijdrage leveren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of en zo ja/nee waarom, de regering deze transactie zou classificeren als een fossiele subsidie of investering.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom een diepgaandere analyse van het toekomstige businessmodel van Air France-KLM, waarin onder andere, zoals de staatsagent heeft benadrukt, meer ruimte moet zijn voor flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden zoals strengere duurzaamheidseisen, en dus niet op eindelijk meer groei moet sturen, geen onderdeel is van de overweging om te participeren in de aandelenemissie.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat KLM met behulp van de eerdere garanties van de Nederlandse overheid een forse vlootvernieuwing wil doorzetten, en dat deze vliegtuigen vooral groter zijn en fors meer NO<sub>x</sub> uitstoten? Ondermijnt KLM zo met behulp van subsidies en overheidsgarantie niet de oplossing van een van de meest verlamme problemen van dit moment?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de stukken van afgelopen week dat de regering voornemens is om niet allen 220 miljoen euro uit te trekken voor deze aandelenemissie, maar tevens 315 miljoen euro voor de stikstofproblemen van Schiphol en een half miljard euro uit het groeifonds. Klopt het dat hiermee ruim een miljard euro aan extra geld naar de luchtvaartsector gaat?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de huidige prijs van een aandeel Air France-KLM op ongeveer 1,78 euro staat. Mocht deze prijs verder dalen, naar onder de 1,17 euro per aandeel, betekent dit dan dat Nederland in plaats van een korting een opslag zou betalen voor de inkoop?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de reactie is van de regering op onderzoek waaruit blijkt dat staatssteunoperaties voor luchtvaartmaatschappijen bij vraagschokken in het verleden op korte termijn wellicht gezorgd hebben voor meer concurrerende luchtvaartmaatschappijen, maar dat de rentabiliteit van deze bedrijven enkel verhoogd werd na fusies en een verandering van het luchtvaartnetwerk.<sup>2</sup>

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering wat, wat haar betreft, de overeenkomsten en verschillen zijn tussen het RSV-dossier uit de jaren '70 en de huidige continuatie van steun ten aanzien van Air France-KLM.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie***

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen de regering erop wijzen dat artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet bewindspersonen verplicht aan te geven wat het doel is van een voorstel en de doelmatigheid en doeltreffendheid voldoende te beargumenteren. De inhoud van de brief, alsmede de apart bijgevoegde onderbouwing van de beleidskeuze, schieten schromelijk tekort op een aantal belangrijke punten zoals noodzaak, publiek belang, effectiviteit van het middel, efficiëntie,

<sup>2</sup> Zie De Haan en Kerkemeros (2022). Overheidssteun luchtvaart zit efficiëntieslag sector in de weg. ESB 107(4806), 60–63.

consistentie en secundaire effecten. Het gaat hier om belangrijke lacunes in de onderbouwing van de beleidskeuze waartoe bewindspersonen op grond van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet zijn verplicht.

Basale vragen blijven onbeantwoord en dat is onacceptabel. De leden van de PvdD-fractie hebben daarom meerdere vragen. Kan de regering beter onderbouwen waarom Air France-KLM ineens de noodzaak voelt om zo veel extra kapitaal aan te trekken? Waaruit bestaat het kapitaaltekort? Hoe is men tot dit bedrag gekomen? Waardoor is het kapitaaltekort ontstaan? Waarom moet extern geld aangetrokken worden als de Minister in dezelfde brief stelt dat Air France-KLM juist een «sterk herstel» ervaart? Kan de onderneming dan niet de komende tijd zelf kapitaal opbouwen? Air France-KLM plaatste recent een order voor 160 nieuwe vliegtuigen. Kan de regering aangeven of dit invloed heeft gehad op de kapitaalpositie van het bedrijf? Zijn er gespreksverslagen van de gesprekken over herkapitalisatie die gevoerd zijn met de Europese Commissie, Air France – KLM, KLM en de Franse Staat? Kan de Kamer daar inzage in krijgen? Uit welke handelingen of gedragingen blijkt dat de Nederlandse Staat ook maar een begin van invloed heeft op de besluitvorming binnen Air France-KLM?

De onderbouwing van de beleidskeuze heeft als vertrekpunt dat het bestaande aandeelhouderschap in het publiek belang is, waardoor de onderbouwen conform artikel 3.1 CW *biased* is. Uitgaven in het verleden zijn geen rechtvaardiging voor uitgaven in de toekomst (*sunk cost fallacy*). Beleggersvereniging VEB heeft gezegd dat er geen boekhoudkundige redenen ten grondslag liggen aan het besluit om meer aandelen te kopen. Juist dat maakt het nóg belangrijker om te onderbouwen waarom deze keuze niet rationeel, maar wél in het publiek belang zou zijn. Kan de Minister beter onderbouwen welk publiek belang gediend wordt met deze 220 miljoen euro? Wat is het publieke belang? Het hebben van invloed binnen een holding is niet «het publiek belang». «Zeggenschap over KLM» is niet hetzelfde als «publiek belang». Is de regering het hiermee eens? De doelen die bereikt zouden moeten worden met het aandelenbelang (gelijkwaardige hub-ontwikkeling en verduurzaming) dienen ook geen publiek belang (een verdere ontwikkeling van de hub leidt namelijk tot welvaartsverlies<sup>3</sup>) of vereisen geen invloed van de Nederlandse staat (Air France-KLM zal ook zonder de aansporing van Nederland als aandeelhouder ingrijpend moeten verduurzamen).

Kan de regering beter onderbouwen waarom dit middel (van aandelen kopen) een doelmatig en doeltreffend instrument zou zijn om het publiek belang te dienen? Indien hier een logische onderbouwing uitkomt houdt deze onderbouwing dan ook stand in de context van het voornemen om 880 miljoen euro uit het Klimaatfonds te bezuinigen, en 660 miljoen euro op het stikstoffonds? En in de context van de rechtszaak die nu dreigt tegen KLM wegens misleidende reclames over duurzaam vliegen? De leden zijn er allang van overtuigd dat dit een *stranded asset* is. Welke redenen ziet de regering te denken dat dit niet zo is?

Is de regering bereid te reflecteren op haar invulling van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet? En is zij bereid om hierin de lessen mee te nemen die getrokken kunnen worden uit de externe wetenschappelijke invulling van artikel 3.1. door prof. dr. De Coninck en prof. dr. Kramer (de «wetenschapstoets klimaatverantwoording», Kamerstuk 2021D19280)? Welke lessen trekt de regering hieruit? Hoe kan de regering de eigen onderbouwing conform artikel 3.1 CW aanpassen naar aanleiding van deze lessen? De leden lezen dat in de wetenschapstoets klimaatverantwoording: «Een overkoepelende theory of change voor de transitie als

<sup>3</sup> CE Delft, 12 juli 2021 (<https://ce.nl/nieuwsbericht/verdere-groei-schiphol-leidt-tot-welvaartsverlies-in-nederland/>)

geheel (ook wel: beleidstheorie) ontbreekt. Daardoor is de verantwoording niet meer dan de optelsom der delen zonder verdere synergie of samenhang.» Dat er zelfs helemaal niet wordt gesproken over de luchtvaart en het klimaat in de invulling van artikel 3.1 CW van de regering voor de keuze om voor 220 miljoen euro extra aandelen in te kopen, bevordert de samenhang helemaal niet. Juist de Minister van Financiën zou een sleutelrol kunnen spelen in de samenhang van het klimaatbeleid. Waarom kiest de regering er dan juist voor om het klimaat weg te laten in een dossier waar dat zo belangrijk is? De leden vinden dit erg kwalijk.

Uit de voorjaarsnota blijkt dat het kabinet de staatsschuld laat oplopen. Aangezien de rente aan het stijgen is, is dit risicovol. Is de regering het ermee eens dat kosten die vermeden kunnen worden, vermeden moeten worden, zeker in deze context? Kan de regering aangeven wat de dekking is voor deze 220 miljoen euro? Aangezien in de brief van 24 mei staat dat hierdoor de overheidsschuld toeneemt en in de brief van 17 mei staat dat «om de staatsschuld niet te verzwaren zal het kabinet een eventuele beslissing tot deelname voorzien van (een voorstel tot) budgettaire dekking». De leden moet concluderen dat het de regering niet gelukt is om daaraan te voldoen. Hoe kan dit? In de invulling van artikel 3.1 CW staat dat, omdat de uitgave wordt gezien als «financiële transactie» het EMU-saldo niet belast wordt, maar de overheidsschuld wel toeneemt. De leden maken uit dit alles op dat er geen specifiek dekkingvoorstel is, en dat dit, net als andere voorstellen die worden gedaan in het kader van de voorjaarsnota, de staatsschuld inloopt. Hoe is dat nu in het publiek belang? Is de regering het ermee eens dat de regering hier eigenlijk een voorstel doet om kosten te maken die zij kan vermijden?

De leden van de PvdD-fractie concluderen ook dat sinds de vorige aankoop, à raison van 744 miljoen euro, de Nederlandse staat effectief niet meer invloed heeft gekregen. Nederland probeerde, na aansporing via de motie van Raan van PvdD-fractie<sup>4</sup>, te voorkomen dat er bonussen werden uitgekeerd. Dat is mislukt. De topman van Air France-KLM ontvangt een bonus van dik drie miljoen euro.<sup>5</sup> Nederland vroeg Air France-KLM rekening te houden in de timing van deze uitgifte met het parlementaire proces. Ook dat is niet gebeurd. Welke reden heeft de regering om te geloven dat een nieuwe aankoop van aandelen wel effectieve invloed oplevert? Kan de regering ook aangeven wanneer zij voor het eerst werd geïnformeerd over het voornemen van Air France-KLM om nieuwe aandelen uit te geven? Wanneer heeft zij voor het eerst de Kamer daarover geïnformeerd? Kan de regering laten weten welke reactie zij kreeg op de mededeling op de aandeelhoudersvergadering dat Nederland voornemens is aandelen aan te kopen? Kan de regering aangeven wat het haar zegt dat het aandeel Air France-KLM de afgelopen dagen gekelderd is naar *[op moment van schrijven]* 1,78 euro? Kan de regering beter onderbouwen wat de consistentie in het beleid is ten opzichte van eerdere momenten dat wel/niet besloten werd aandelen te kopen? Waarom werd bij de vorige aandelenuitgifte (toen het Nederlandse belang verwaterde van 14 procent naar 9,3 procent) niet besloten om mee te doen terwijl het behouden van het bestaande belang nu wel het uitgangspunt is? Was het dat toen niet? Waarom? Waarom werd er in 2019 niet besloten om maar 9,3 procent aandelen te kopen als dat nu wel voldoende wordt geacht? Was destijds niet ook het voornemen om het aandeel gelijk te trekken met dat van de Fransen? Kan de regering nu aangeven welk belang de Fransen hebben? Is het gelijktrekken nu nog een argument voor de regering en zo nee waarom niet?

<sup>4</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 339

<sup>5</sup> RTL Nieuws, 24 mei 2022 (<https://www.rtlnieuws.nl/economie/bedrijven/artikel/5310780/air-france-klm-bonus-verlies-smith>)

Dan gaan de leden van de PvdD-fractie over op het punt van klimaat. Is de regering ervan op de hoogte dat het CO<sub>2</sub>-budget waarmee de luchtvaartnota rekent, absoluut niet in lijn is met de verplichtingen die Nederland heeft als partij in het Verdrag van Parijs?

Indien het ministerie vasthoudt aan de luchtvaart in zijn huidige omvang (of zelfs fantaseert over groei) dan moet onderbouwd worden hoe tegelijk de CO<sub>2</sub> uitstoot drastisch kan worden verminderd. Daar is in ieder geval de komende tien tot vijftien jaar geen realistische en grootschalig beschikbare oplossing voor. De leden van de PvdD-fractie vraagt de regering hoe deze investering in een holding die inzet op groei van de luchtvaart zich verhoudt tot de eigen klimaatdoelstellingen?

Kan de Minister van Financiën zich herinneren dat zij in haar H.J. Schoo-lezing zeer klare taal sprak over het klimaat?

(«De alarmbellen kunnen niet luid genoeg klinken»; «Het is nu of nooit. Do or die. Als u mij dan een alarmist noemt, zal ik dat als een erespeld op mijn jasje dragen.»; «U zult begrijpen dat ik geen geloofwaardig onderdeel kan zijn van een kabinet dat geen dramatische en ultieme versnelling inzet in de Nederlandse klimaatpolitiek.»)

Hoe zijn deze uitspraken te rijmen met het besluit om 220 miljoen euro te steken in een fossiele grootverbruiker? En hoe is dit beleid te rijmen met de inzet van haar partijgenoot en collega-minister Jetten die strak wil sturen op het klimaatbeleid?<sup>6</sup> Is de Minister voor Klimaat en Energie geconsulteerd? Wat waren zijn op- en aanmerkingen? Indien de Minister voor Klimaat en Energie niet geconsulteerd is, kan de Minister van Financiën dit dan alsnog doen voor het Wetgevingsoverleg?

Dan vragen de leden van de PvdD-fractie de regering om breder in te gaan op de effecten voor de leefomgeving, omwonenden en het milieu. Kan de regering duiden wat haar doel (een hub-ontwikkeling) zou betekenen voor omwonenden? Kan de regering ingaan op het risico dat deze aandelen-aankoop met zich meebrengt aangezien Schiphol (de thuishaven voor KLM) geen geldige natuurvergunning heeft? Wat zou het effect zijn, bijvoorbeeld op de beurswaarde, wanneer zo'n vergunning niet wordt afgegeven?

Dan hebben de leden nog enige vragen over Air France-KLM als partner. Air France-KLM weigerde om, ten tijde van miljardenverliezen, de bonussen niet uit te keren. Wat heeft dit gedaan met het vertrouwen van de Minister in de leiding van Air France-KLM?

De leden van de PvdD-fractie vragen de regering wat het oordeel van Nederland was over het voorstel van Air France-KLM om te besluiten tot deze nieuwe aandelenuitgifte waarmee het aandeel van de Nederlandse Staat verder zou verwateren?

Heeft Nederland zijn invloed aangewend om deze aandelenuitgifte tegen te houden? Waren er andere aandeelhouders die zich verzet hebben?

Kan de regering ingaan op het feit dat het opgehaalde kapitaal voor 75 procent zal worden ingezet om Franse schulden af te lossen? Heeft Nederland zijn invloed als aandeelhouder aangewend om dat te voorkomen? Zo ja, waarom is dit mislukt? Zo nee, waarom niet?

Deelt de regering de mening dat met deze transactie eigenlijk 220 miljoen euro van de Nederlandse belastingbetaler naar de Franse staat gaat? En deelt zij de mening dat dit alleen maar gebeurt omdat de Franse staat stevigere rentepercentages vroeg op zijn leningen? Had Nederland dan niet ook hogere rentepercentages moeten vragen?

---

<sup>6</sup> <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/05/24/jetten-gaat-het-klimaatbeleid-ongehoord-strak-sturen-a4126479>

Kan de regering aangeven hoeveel miljoen KLM en Air France-KLM de afgelopen vier jaar hebben gehad? In alle verschillende vormen (NOW-steun, aandelenaankoop, directe staatssteun, subsidies, etc.). Hoeveel invloed heeft Nederland, als ze niet deelneemt aan de komende aandelenuitgifte, daar uiteindelijk voor teruggekregen?

Tot slot vragen de leden te stoppen om telkens te schrijven dat «het kabinet het van belang vindt dat een ordentelijk proces met het parlement wordt doorlopen». Het is namelijk de plicht van het kabinet om dit ordentelijk te doen. Of het kabinet dat nou belangrijk vindt of niet, het kabinet kan, vanwege het budgetrecht van de Kamer, niet zelf besluiten om 220 miljoen euro te lenen en beschikbaar te stellen aan een luchtvaartmaatschappij.

En over die positie van de Kamer; in de brief valt te lezen dat «op zeer korte termijn een besluit van beide Kamers nodig» is en «indien het parlement een dergelijk besluit op korte termijn niet kan nemen dan zal het kabinet bij Air France-KLM aangeven niet deel te nemen aan de aandelenemissie».

Maar in het wetsvoorstel staat geen tijdsbeperking voor de inwerkingtreding van de wet. Voor welke datum moet er een besluit zijn genomen en waarom? Het kabinet schrijft dat vanaf 29 juni Air France-KLM geen nieuwe aandelenuitgifte meer kan aankondigen. Klopt het dat de wet dus nooit in werking kan treden ná 29 juni? Waarom is dat dan niet opgenomen in de wetstekst? Waarom is daar de datum van 16 juni als datum voor inwerkingtreding genoemd?

Afsluitend vragen de leden de regering wanneer dit stopt. Zijn er momenten waarop het zogenaamde belang van de hub in Nederland niet meer opweegt tegen de extra miljoenen die er telkens weer ingepompt moeten worden om die hub in stand te houden? Waarom wil de regering miljoenen blijven bijdragen aan een systeem dat structureel de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid overschrijdt?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie***

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in de eerste plaats om toe te lichten en inzichtelijk te maken wat de oorspronkelijke aankoop van aandelen Air France-KLM Nederland heeft opgeleverd in de vorm van invloed in het bedrijf en concrete resultaten, waaronder op het gebied van duurzaamheid.

Deze leden constateren dat een jaar geleden, toen ook sprake was van een aandelenemissie, het kabinet besloten heeft om niet aan deze emissie deel te nemen, waardoor het aandeelhouderspercentage van de Nederlandse staat verwaterd is van 14 procent naar 9,3 procent. Heeft deze afname van het aandeelhouderspercentage geleid tot een kleinere invloed van de Nederlandse staat in het bedrijf? In het licht van deze keuze om vorig jaar niet deel te nemen aan de aandelenemissie, vragen de leden van de ChristenUnie-fractie zich af waarom de regering nu wel de wens heeft om het aandeelhouderspercentage te handhaven met een beroep op het borgen van het publieke belang door het op peil houden van het aandelenbelang in Air France-KLM. Kan de regering inzichtelijk maken waarom een afname van 14 procent naar 9,3 procent dit publieke belang niet schaadt, maar een verdere afname wel? Ook vragen deze leden de regering tot welk percentage het Nederlandse belang kan afnemen zonder dat de Nederlandse invloed in de ogen van de regering te klein wordt, of is de regering van mening dat 9,3 procent de kritieke waarde is, en zo ja, waarom? In het verlengde hiervan vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of de regering heeft overwogen om het aandeelhouderspercentage te verhogen, en zo meer invloed te verwerven binnen Air France-KLM, en zo nee, waarom niet. Hiernaast

vragen deze leden de regering om toe te lichten waar de prijs van 1,17 euro per aandeel op gebaseerd is, en of de regering in de toekomst nieuwe aandelenemissies verwacht.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de SGP-fractie**

De leden van de SGP-fractie constateren dat er in het wetsvoorstel geen dekking voor de uitgaven wordt genoemd. Klopt het dat de kosten geheel ten laste komen van de staatsschuld, waarmee de kosten feitelijk door worden geschoven naar de toekomst? Deze leden begrijpen dat deze financiële transactie niet relevant is voor het EMU-saldo, en dat er daarom strikt genomen geen dekking hoeft gevonden te worden voor deze uitgave. Toch zijn de leden van de SGP-fractie van mening dat deze uitgave wel gedekt moet worden, en dat het verder ophogen van de staatsschuld onwenselijk is, mede in het licht van de grote uitdagingen die er liggen bijvoorbeeld op het gebied van de koopkracht, de al oplopende staatsschuld, en andere tegenvallers zoals de stijgende rente. Waarom is niet gekozen voor een dekking van de uitgaven? Is de regering bereid om alsnog een deugdelijke dekking in het wetsvoorstel te voegen? Daarbij wijzen de leden van de SGP-fractie op de volgende passage uit de Kamerbrief van 17 mei: «Om de staatsschuld niet te verzwaren zal het kabinet een eventuele beslissing tot deelname voorzien van (een voorstel tot) budgettaire dekking.»). Waarom is niet vervolgd gegeven aan dit voornemen?

De leden van de SGP-fractie lezen dat op basis van de huidige verwachting de kosten voor deelname circa 220 miljoen euro bedragen. In hoeverre kan dit bedrag nog fluctueren, en wat is verwachte spreiding van de uiteindelijke kosten?

De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat in het wetsvoorstel waarin de aandelenaankoop in 2019 geregeld is, werd gemeld dat mogelijk een deel van de kosten terugverdiend zou kunnen worden door extra dividenduitkeringen. Kan de regering een reflectie geven op de terugverdienmogelijkheden van de voorgenomen deelname aan de aandelenemissie?

De leden van de SGP-fractie vragen naar een reflectie van de (extra) invloed die Nederland als aandeelhouder verkregen heeft, naar aanleiding van de aandelenaankoop in 2019, en op wat de verwachting is van de (extra) invloed die verkregen wordt door de voorgenomen aandelen-aankoop?

De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat de aandelenaankoop in 2019 leidde tot een koersdaling, wat ook resulteerde in een stevige afname van de waarde van de aandelen van de Nederlandse staat. Wat is in dit opzicht de verwachting van de regering voor de mogelijke aandelenaankoop?

Verwacht de regering opnieuw een grote afname van de aandelenwaarde? Of is dit risico voldoende afgedekt door de betrekkelijke lage prijs die per aandeel betaald wordt?

De leden van de SGP-fractie vragen of de regering inzicht kan geven in hoeverre de opbrengst van de aandelenemissie ten goede komt aan Air France respectievelijk KLM?

Als de Nederlandse staat niet meedoet aan de aandelenemissie, verwatert het belang naar verwachting naar circa twee procent, zo lezen de leden van SGP-fractie. Is dit het geval als alle huidige aandeelhouder pro-rata meedoen aan aandelenemissie? Heeft de regering reeds signalen ontvangen dat aandeelhouders niet mee zullen doen met de aandelenemissie?

De leden van de SGP-fractie vragen of reeds (informele) afspraken zijn gemaakt om deel te nemen aan de aandelenemissie, of dat er reeds op andere manieren toegezegd is deel te nemen aan de aandelenemissie?