

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 664

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 september 2019

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 28 juli 2017 over de nieuwe strategische samenwerking van Air France-KLM (Kamerstuk 31 936, nr. 392).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 september 2017 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 24 september 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De griffier van de commissie,
Weeber

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van 28 juli 2017 over de nieuwe strategische samenwerking van Air France-KLM (Kamerstuk 31 936, nr. 392). Zij hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie vernemen graag wat de gevolgen zijn van de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM voor het onderdeel KLM. Tevens willen deze leden weten wat de gevolgen zijn voor Schiphol en Nederland en in het bijzonder de gevolgen voor de netwerkqualiteit van KLM en Schiphol. Op welke wijze draagt deze samenwerking bij aan het verbeteren van de netwerkqualiteit? Welke afspraken zijn hierover gemaakt? Op welke wijze draagt het bij aan de versterking van de concurrentiepositie?

Welke invloed heeft de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM op de eerder gemaakte afspraken tussen de Nederlandse regering en Air France-KLM? Kunt u hierbij ingaan op de gevolgen voor de Nederlandse governance-structuur en cultuur? De leden van de VVD-fractie hechten zeer aan het in stand houden van de eerdere afspraken over zeggenschap en zelfstandigheid van de KLM in de holding. Kunt u bevestigen dat door deze samenwerking hieraan niet zal worden getornd? Zo nee, waarom niet? Zijn er consequenties voor het zogenoemde two-tier model? Zo ja, welke? Kan het gevolgen hebben voor de bestaande afspraken qua werkgelegenheid, landingsrechten, centralisatie van activiteiten, zelfstandigheid en de zogenoemde productiebalans binnen de holding tussen de onderdelen Air France en KLM? Zo ja, welke?

Hoe moet de nieuwe strategische samenwerking die Air France-KLM is aangegaan gezien worden in relatie tot het bericht, dat de integratie tussen Air France en KLM mislukt zou zijn door onoverbrugbare cultuurverschillen, hetgeen zou blijken uit een intern onderzoek dat gedaan is door de organisatiedeskundigen Philippe d'Iribarne van het Franse Instituut voor wetenschappen en Niels Noorderhaven van de Universiteit van Tilburg onder werknemers van Air France en KLM? Welke gevolgen heeft de nieuwe strategische samenwerking voor het aantal Nederlandse boardleden van Air France-KLM en hun zeggenschap c.q. voor de directie en Raad van Commissarissen (RvC) van KLM? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Welke gevolgen heeft de nieuwe strategische samenwerking voor Nederland als aandeelhouder van KLM qua zeggenschap c.q. welke invloed heeft het daarop? In uw brief d.d. 28 juli 2017 wordt gesteld dat het kabinet op basis van de huidige informatie positief is over de plannen. Bent u dat nog steeds en zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Heeft u inmiddels meer informatie ontvangen van Air France-KLM over de verdere uitwerking en de consequenties voor KLM? Zo ja, wilt u dit met de Kamer delen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister en hebben nog enkele vragen.

Klopt het dat de afspraken zoals gemaakt in oktober 2016 met de nieuwe CEO van Air France-KLM nog steeds staan als een huis, te weten: geen verdere centralisatie van KLM activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM holding in Parijs, geen banen overhevelen van het KLM hoofdkantoor naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs, het zelfstandig financieel beheer voor KLM en de Nederlandse stichtingen Stichting Administratiekantoor I en Stichting Administratiekantoor II en de in 2010 verlengde staatsgaranties blijven in stand?

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of u de eerdere uitspraak nogmaals kunt bevestigen, gedaan in het algemeen overleg Luchtvaart van 23 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 387), waarin werd gezegd dat het kabinet geen voorstander ervan is dat de bestuursvoorzitter van Air France-KLM in de RvC van KLM komt. Het citaat in het algemeen overleg was destijds als volgt: «Zoals bekend – de heer Dijsselbloem heeft het hierover in een debat met mij en de Kamer eerder gesproken – is het kabinet er geen voorstander van dat bijvoorbeeld de CEO (chief executive officer) van Air France-KLM weer in de RvC van KLM komt te zitten. Dit standpunt is al eerder overgedragen en dat blijft zo.»

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister over de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM en nemen nota van het feit dat de Nederlandse Staat geen aandeelhouder is in Air France-KLM en op dit punt geen zeggenschap heeft. Desalniettemin vragen de voorgenoemde leden of de Minister kan reageren op een aantal vragen.

Kan de Minister bevestigen dat Air France-KLM door het toetreden van Virgin sterker staat in de strijd tegen opkomende concurrenten tussen Europa en de VS en budgetvliegers als Norwegian, WOW Air en Level. Zo nee, waarom niet?

Betekent deze nieuwe strategische samenwerking daarnaast dat Air France-KLM een deel van de schuld kan aflossen, wat de groep beter positioneert voor toekomstige groei? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister een appreciatie kan geven van de mogelijk veranderende machtsverhoudingen in de RvC, nu er twee zetels bezet worden door vertegenwoordigers van Delta en China Eastern. Deze leden vragen of dit reden geeft tot zorgen. Zo nee, waarom niet?

II Reactie van de Minister

De vaste commissie voor Financiën heeft op 28 september 2017 in een schriftelijke overleg een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de toenmalig Minister van Financiën over zijn brief van 28 juli 2017 over de nieuwe strategische samenwerking die Air France-KLM in de zomer van 2017 is aangegaan (Kamerstuk 31 936, nr. 392). Na vragen door derden heb ik recent geconstateerd dat de Kamer nooit een beantwoording is toegestuurd. Middels deze brief wil ik u daarvoor mijn excuses aanbieden en, hoewel veel vragen inmiddels mogelijk al beantwoord zijn middels de Kamerbrief van 26 februari 2019 betreffende de aandelenaankoop in Air France – KLM (Kamerstuk 31 936, nr. 579), wil ik met de huidige kennis van zaken alsnog ingaan op uw vragen uit het schriftelijk overleg.

Zoals in de Kamerbrief van 28 juli 2017 is aangegeven, is het doel van de samenwerking om de Trans-Atlantische alliantie en de positie naar het Verre Oosten te versterken en zo de concurrentiepositie te verbeteren. In de praktijk betekent dit een verdere afstemming van het routenetwerk van de verschillende partijen. Dit komt het marktaandeel en de winstgevendheid op deze routes ten goede, waardoor de positie ten opzichte van concurrenten verbetert. Dit heeft dus een positief effect op het netwerk van KLM op deze gebieden en is daarmee goed voor de netwerkqualiteit van Schiphol en de bereikbaarheid van Nederland.

Onderdeel van de strategische samenwerking was dat Delta Airlines en China Eastern een aandelenbelang van 10% hebben genomen in Air France – KLM (inmiddels is dit verwaterd tot 8,8%). Met Delta Airlines en China Eastern is afgesproken dat zij ieder één lid in de one-tier board van Air France-KLM voordragen. Verder heeft de strategische samenwerking geen invloed op de governance van Air France – KLM of op bestaande afspraken die de onderneming intern, met KLM of met de Nederlandse staat heeft. Zoals ook in de Kamerbrief van 26 februari jl. betreffende de aandelenaankoop genoemd staat, was het de verwachting van het kabinet dat met de toetreding van Delta Airlines en China Eastern Airlines de strategie en de besluiten over KLM en het Nederlands publieke belang steeds meer op holdingniveau gecentreerd zouden worden. Zoals u weet is dit een van de redenen geweest dat het kabinet besloten heeft zelf ook een belang te verwerven in de holding Air France – KLM.

In augustus 2019 heeft ook de Amerikaanse autoriteit de strategische samenwerking met Delta Airlines goedgekeurd, nadat eerder al goedkeuring was verleend door de autoriteiten van de EU. Zowel vanuit Air France – KLM als de partners krijg ik positieve signalen over de samenwerking. Daarnaast heeft de samenwerking een positieve impact op de financiële positie van de onderneming gehad, wat eraan bij heeft gedragen dat Air France – KLM de netto schuld de afgelopen twee jaar heeft kunnen verlagen van 8,8 miljard euro (31/12/2016) naar 5,7 miljard euro (31/06/2019).