VERSLAG VAN EEN VERTROUWELIJK SCHRIFTELIJK OVERLEG INZAKE ' MOGELIJKE HERKAPTILISATIE AIR FRANCE – KLM'

II REACTIE VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Graag willen wij de leden van de fracties van VVD, CDA, D66 en PvdA opnieuw danken voor hun belangstelling voor de mogelijke herkapitalisatie van Air France – KLM en de gestelde vragen. Onderstaand wordt bij de beantwoording de volgorde van het verslag aangehouden.

Situatie KLM en overwegingen kabinet

Het lid van de D66-fractie vraagt hoe de informatiepositie van de Kamer na het ontvangen van deze beantwoording zich verhoudt tot die van de Europese Commissie.

Voor de notificatie bij de Europese Commissie dient een lidstaat (gedetailleerde) informatie aan te leveren. Hiervoor dient een lidstaat informatie aan te leveren via een aantal formulieren. Deze informatie ziet, onder andere, op de gevolgen van de COVID-crisis op de economie van Nederland, de gevolgen van de crisis op de financiële positie van de onderneming, het belang van de onderneming voor de Nederlandse economie, de voorwaarden die van toepassing zullen zijn op een bepaald instrument en in dit geval ook gedetailleerde informatie over de slots op de luchthavens in Nederland. De Europese Commissie heeft de gedetailleerde informatie over de slots in dit geval nodig om een analyse te maken om vervolgens te bepalen of en zo ja, welke remedies noodzakelijk zijn vanuit een mededingsperspectief.

In het proces richting de Europese Commissie worden deze formulieren opgestuurd en vervolgens wordt een gesprek gevoerd met het team van de Europese Commissie dat de aanvraag behandelt. Ook heeft de minister van Financiën zelf contact gehad met Vestager (Eurocommissaris mededinging) over dit traject. Naar aanleiding van het gesprek met het betrokken team van de EC kan het zijn dat een land een aantal vervolgvragen (schriftelijk) moet beantwoorden. Aangezien bepaalde informatie ook afhankelijk is van besprekingen met de onderneming, kan niet alle informatie meteen volledig aan de Europese Commissie worden verstrekt. Het is wel belangrijk om het gesprek met de Europese Commissie te starten zodat ook vanuit hen kan worden aangegeven op welke punten verduidelijking nodig is, maar bijvoorbeeld ook op welke punten de Europese Commissie een aanscherping van de voorwaarden nodig acht. De bespreking met de onderneming en de wisselwerking met de Europese Commissie zorgt ervoor dat de benodigde formulieren steeds verder kunnen worden ingevuld.

Over alle zaken waarvan wij verwachten dat die relevant voor de Kamer kunnen zijn, wordt de Kamer geïnformeerd. Daarnaast worden er technische briefings gehouden om verdere achtergrond te geven en eventuele vragen te beantwoorden.

Op het moment dat formele notificatie bij de Europese Commissie aanstaande is zal u middels een vertrouwelijke Kamerbrief worden geïnformeerd over de inhoud van de steunaanvraag.

Het lid van de D66-fractie geeft aan dat niet geheel duidelijk is wat de inschatting van het kabinet is ten aanzien van de kapitaalbehoefte, voor welke termijn deze geldt en wat het kabinet verstaat onder stap 1 en 2. Dit lid vraagt om een overzicht van de verwachtingen, bij voorkeur in tabelvorm. In dat kader vraagt ook het lid van de PvdA-fractie of een doorkijk van de verwachte omzet, opbrengsten en verliezen per kwartaal kan worden gegeven, opgesplitst naar holding, KLM en Air France. Daarnaast vraagt dit lid of een bijdrage van 1,8 mld. EUR voldoende is voor de komende jaren, of dat dit een tussenstap is. Indien dat laatste het geval is, vraagt dit lid of dan niet beter voor een definitief voorstel gekozen zou kunnen worden.

Onderstaande tabel bevat de financiële prognoses voor de komende jaren voor Air France-KLM, KLM[1]. Zoals valt af te lezen uit de tabel bedraagt het eigen vermogen van KLM eind 2021 Vertrouwelijke bedrijfsinformatie
ertrouwelijke bedrijfsinformatie lijn met deze prognose is op 21 januari 2021 een kapitaalverzoek van KLM ontvangen voor een versterking van het eigen vermogen met EUR 1,3 mld. De prognose voor de kapitaalbehoefte van KLM is daarmee naar beneden bijgesteld vergeleken met de prognose in december 2020. In de vorige prognose werd immers nog uitgegaan van een eigen vermogen eind 2021 van Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

[1] Om aan de termijn van beantwoording te kunnen voldoen, is gebruik gemaakt van de financiële informatie die in een eerder stadium van de onderneming is ontvangen. Zodoende kan niet al de gevraagde informatie verstrekt worden.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Dat de kapitaalbehoefte lager uitvalt komt volgens KLM met name door positievere vooruitzichten voor het jaar 2021 door de (eerder dan verwachte) beschikbaarheid van een vaccin en door betere resultaten voor 2020 dan waar in de vorige prognose vanuit werd gegaan. De onafhankelijke externe adviseurs van de Nederlandse staat hebben het kapitaalverzoek getoetst en onderschrijven de onderbouwing en conclusies van KLM.

KLM[2]	
Vertrouwelijke bedrijfsinformati	Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

De mogelijke kapitaalsteun van de Nederlandse staat aan KLM Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Onderstaande tabel geeft een schematisch overzicht van dit herkapitalisatieplan. Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Zoals eerder aangegeven zal deze stap naar verwachting bestaan uit het omzetten van de directe leningen van de Nederlandse en Franse staat (ad EUR 4 mld.), een aandelenemissie (ad EUR 1 mld.)[4] Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie De vorm en omvang Vertrouwelijke bedrijfsinformatie zal afhangen van de uiteindelijke kapitaalbehoefte van de onderneming, welke sterk afhankelijk zal zijn van het herstel van de luchtvaartsector Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Gezien de kapitaalbehoefte van KLM, heeft het kabinet besloten de directe lening aan KLM (ad EUR 1 mld.) om te zetten in een hybride eeuwigdurend schuldinstrument. Indien de gesprekken met de onderneming en de Europese Commissie tijdig en bevredigend kunnen worden afgerond, zal dit gebeuren Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Wat een rol speelt bij deze beslissing is dat het kabinet constateert dat de vooruitzichten en het herstel van de sector nog steeds met veel onzekerheid omgeven zijn. Hierdoor is het geen gegeven dat exact EUR 1,3 mld. benodigd is om de kapitaalpositie van KLM te herstellen tot dat (volledige) private financiering weer mogelijk is.[3] Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie deelnemen aan het omzetten van de lening biedt als voordeel dat een groot deel van het solvabiliteitsprobleem van KLM wordt opgelost zonder dat de Nederlandse staat het risico loopt meer te doen dan strikt noodzakelijk. Indien in een later stadium tijdens de besprekingen en door ontwikkelingen blijkt dat additionele kapitaalsteun benodigd is, bijvoorbeeld door deelname van de Nederlandse staat aan een aandelenemissie, zal dat uiteraard overwogen worden Vertrouwelijke bedrijfsinformatie en daarvoor zal opnieuw de voorhangprocedure worden doorlopen.

---

[2] Gegevens zijn afkomstig uit document ontvangen op 21 januari 2021.
[3] Gegevens zijn afkomstig uit document ontvangen op 8 januari 2021.
[4] De slotkoers van Air France-KLM bedroeg op 1 februari 2021 EUR 4,86. Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Het lid van de PvdA-fractie vraagt welke verdere (bedrijfseconomische) eisen worden gesteld door Franse en Nederlandse zijde, wat dit betekent voor het toekomstperspectief van de onderneming en of er nog wel perspectief is.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Daarnaast heeft de onderneming recent, als onderdeel van de voorwaarden aan het steunpakket uit 2020, een herstructureringsplan moeten opstellen waarmee het de algehele concurrentiepositie dient te verbeteren. Dit herstructureringsplan is in november 2020 door de Nederlandse staat goedgekeurd. Het is ook de verantwoordelijkheid van het bestuur om stappen te ondernemen wanneer de omstandigheden daar aanleiding toe geven. Zo gaf de onderneming bij het steunverzoek aan dat op basis van de lagere productie het kostenniveau verder is aangepast, er een nieuwe vrijwillige vertrekregeling is aangekondigd en er verdere kostenbesparingen worden doorgevoerd.

In de vertrouwelijke brief van 17 december 2020 en de beantwoording van het vertrouwelijke SO op 7 januari 2021 is daarnaast aangegeven welke overige voorwaarden het kabinet aan de steun zal verbinden.

Het lid van de PvdA-fractie vraagt zich verder of het bedrijf op deze wijze wel bestuurbaar is. Het lid vraag in hoeverre het steunen van alleen de Nederlandse delen een gezamenlijke oplossing in de weg staat en of er voldoende vertrouwen is dat met de voorgestelde contouren van een oplossing gezamenlijk en uit overtuiging aan een sterk en toekomstbestendig Air France-KLM wordt gebouwd.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie De steun van Nederland en Frankrijk richt zich op het behoud van het netwerk in eigen land

Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat

Vormgeving steun

Het lid van de D66-fractie vraag of de rentevergoeding over de eeuwigdurende obligatie oploopt gedurende de looptijd. Daarbij vraag het lid of daarbij de laatste stand van de onderhandeling betrokken kan worden.

Hoewel er nog geen overeenstemming is bereikt over de hoogte van de rentevergoeding voor het hybride eeuwigdurende schuldinstrument, kan wel worden bevestigd dat de rentevergoeding gedurende de looptijd op zal lopen. Dit volgt ook uit de vereisten van de Europese Commissie[7].

Voorwaarden

Het lid van de D66-fractie vraagt om een bevestiging dat onder het verbod op het uitkeren van bonussen bij participatie van de Franse en/of Nederlandse staat in een claimemissie alle (lange termijn) variabele beloningen vallen.

Het kan worden bevestigd dat onder het verbod op het uitkeren van bonussen bij participatie in een claimemissie alle (lange termijn) variabele beloningen vallen[8].

Het lid van de PvdA-fractie vraagt in hoeverrè, conform de inbreng van de PvdA-fractie in de voorgaande debatten en de aangenomen motie-Nijboer, private partijen worden aangeslagen. Het lid vraag welke bijdragen zij leveren en vraagt om een uitsplitsing van de bijdragen van publieke en (verschillende) private partijen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bijdrage die de verschillende stakeholders (publiek en privaat) tot op heden hebben geleverd. De herkapitalisatie richt zich op het verbeteren van de solvabiliteit van de onderneming. Uitgangspunt hierbij is dat het kapitaal zo veel als mogelijk geleverd moet worden door private partijen.

[7] Zie ook artikel 66 uit de Tijdelijke Kaderregeling van de Europese Commissie.
[8] Zie ook artikel 78 uit de Tijdelijke Kaderregeling van de Europese Commissie.

Onderdeel	Stakeholder	Publiek / privaat	Bijdrage
Financiering (liquiditeit)	NL staat	Publiek	- Lening 1,0 mld. - Garantie 2,4 mld. - Uitstel betaling belastingen - NOW 0,9 mld.
Financiering (liquiditeit)	Banken	Privaat	- Kredietfaciliteit 2,4 mld. (90% gegarandeerd) - Voorzetting bestaande (bilaterale) financiering (niet staat gerelateerd)
Financiering (liquiditeit)	Ketenpartners	Privaat	- Uitstel van betalingen
Kosten	Ketenpartners	Privaat	- Aanpassing lopende contracten (impact 300-400 mln) - Lagere productieniveaus (impact 1 mld)
Kosten	Werknemers	Privaat	- Loonoffer (0%-20%, en voor directie tot meer dan 50%)

IV. Zeggenschap en positie Nederlandse staat

Het lid van de CDA-fractie vraagt wat de afweging is om nu niet een groter aandeel in de benodigde kapitaalinjectie te nemen dan alleen benodigd voor KLM? Daarnaast vraagt het lid van de CDA-fractie of Nederland hiermee niet het gevaar loopt dat het minder invloed kan uitoefenen op de keuze welke "slots" worden weggegeven door Air France-KLM indien de Europese Commissie dit als voorwaarde stelt voor een kapitaalinjectie. Het lid van de CDA-fractie vraagt of de top van Air France-KLM de gesprekken met de Europese Commissie voert en of het in dat geval onwaarschijnlijk is dat Air France-KLM geen rekening zal houden met de interne zeggenschapsverhoudingen. Ten aanzien van de te nemen rationaliseringsslagen vraagt het lid van de CDA-fractie of het niet moeilijker wordt om orde op zaken te stellen bij Air France als de Nederlandse staat aan relatieve zeggenschap verliest.

Na de besprekingen en ontwikkelingen de afgelopen tijd, ziet de Nederlandse inzet in principe op het omzetten van de lening in een hybride schuldinstrument (dat kwalificeert als eigen vermogen).

Het standpunt van het kabinet is dat de kapitaalsteun maximaal de kapitaalbehoefte van KLM bedraagt. Na de besprekingen en ontwikkelingen de afgelopen tijd, ziet de Nederlandse inzet op de omzetting van de lening in een hybride eeuwigdurend schuldinstrument Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie De kapitaalbehoefte van KLM is, naar de huidige inzichten, EUR 1,3 miljard in plaats van de eerder genoemde EUR 1,8 miljard. Vanwege de ontwikkelingen in de sector en de grote onzekerheden is dit wederom een prognose en kan deze prognose dus ook wijzigen. De positieve wijziging van de prognose komt doordat KLM positievere vooruitzichten voor het jaar 2021 heeft door de eerder dan voorheen verwachte beschikbaarheid van het vaccin en beter dan verwachte resultaten voor 2020. De ontwikkelingen van het virus en de bestrijding daarvan hebben uiteraard invloed op het benodigde kapitaal, maar daarnaast spelen dus ook bedrijfseconomische aspecten een rol. Het enkel deelnemen aan het omzetten van de lening biedt als voordeel dat een groot deel van het solvabiliteitsprobleem van KLM wordt opgelost zonder dat de Nederlandse staat het risico loopt meer te doen dan strikt noodzakelijk.

Daarnaast zal een mogelijke deelname van de Nederlandse staat aan de aandelenemissie naar verwachting op korte termijn maar beperkt gevolg hebben voor de positie en (formele) invloed van de Nederlandse staat binnen Air France-KLM. Een aandeelhouder heeft minimaal 1/3 van alle stemmen + 1 stem nodig om bepaalde besluiten te kunnen blokkeren. In sommige gevallen zal zelfs een grotere meerderheid (helft van de stemmen + 1) nodig zijn. Daarnaast is het de verwachting dat de Franse staat haar belang in Air France-KLM zal vergroten tot maximaal 30%. Het vergroten van de relatieve invloed van de Nederlandse staat lijkt daarom in elk geval geen optie, omdat de Nederlandse staat alleen bereid is in de kapitaalbehoefte van KLM te voorzien en niet haar belang tot 30% wil vergroten.

De Nederlandse staat heeft in 2019 een belang in Air France-KLM genomen om de invloed destijds te vergroten. Inmiddels is de opzegtermijn van de staatsgaranties verlengd en is Nederland een belangrijke gesprekspartner voor de onderneming. Daarmee is de invloed van de Nederlandse

staat vergroot ten opzichte van de situatie voor de aandelenaankoop. De noodzaak om een vergelijkbaar aandelenbelang als de Franse staat te houden lijkt om bovengenoemde redenen dan ook minder aanwezig. Bovendien heeft de Nederlandse staat op 26 februari 2021 zijn aandelen twee jaar in bezit. Op basis van Franse wetgeving verdubbelt op dat moment het stemrecht in een onderneming. Rekening houdend met deze verdubbeling en uitgaande van een aandelenemissie van 214 miljoen aandelen waarin Nederland dan niet deelneemt, zal het percentage aandelen van de Nederlandse staat weliswaar dalen van 14% naar ca. 9%, maar zal het stemrecht op aandeelhoudersvergaderingen stijgen van ca. 10% naar ca. 14%. Indien in een later stadium tijdens de besprekingen en door ontwikkelingen blijkt dat deelname door de Nederlandse staat aan een aandelenemissie gewenst is, zal dat uiteraard overwogen worden.

Ten aanzien van het proces bij de Europese Commissie; de gesprekken met de Europese Commissie worden gevoerd met de lidstaten en niet met de onderneming. Eventuele remedies worden ook opgelegd aan een lidstaat. De lidstaat dient er zorg voor te dragen dat de remedies, indien nodig, worden uitgevoerd door de onderneming. Als de Nederlandse staat niet zou deelnemen aan de herkapitalisatie, dan zou de Nederlandse staat geen staatssteun verstrekken en dus niet met de Europese Commissie het gesprek over de slots op Schiphol voeren. Dit gesprek zou in dat geval alleen door de Franse staat gevoerd worden. Ook voor het alleen omzetten van de lening zal goedkeuring van de Europese Commissie nodig zijn en als gevolg daarvan zal de Nederlandse staat dus ook het gesprek over mogelijke remedies met de Europese Commissie voeren

Internationale en diplomatieke belangen

Internationale en diplomatieke belangen

Internationale en diplomatieke belangen

Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat

Vanuit de Franse staat en de Nederlandse staat wordt het belang van herstructurering bij Air France en KLM onderstreept. Hierover zijn al afspraken gemaakt in de respectievelijke steunpakketten en de onderneming is momenteel bezig om hier uitvoering aan te geven. Een wijziging in de zeggenschap binnen Air France-KLM zal maar beperkt leiden tot meer of minder invloed op de herstructurering bij Air France en KLM. Het is immers niet primair een aandeelhoudersbevoegdheid om deze herstructureringen op te zetten en door te voeren. Als financier van de benodigde liquiditeit heeft Nederland hier afspraken over gemaakt met KLM. De state agent zal de implementatie van deze afspraken monitoren.

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA 's-Gravenhage

Directie Financieringen

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk

2021-0000033038

17 FEB 2021

Datum
Betreft Beantwoording vertrouwelijk schriftelijke vragen inzake herkapitalisatie Air France-KLM

Bijlagen

Beantwoording vertrouwelijke schriftelijke vragen inzake herkapitalisatie Air France-KLM

Geachte voorzitter,

Hierbij sturen wij u onze reactie op de vertrouwelijke schriftelijke vragen van uw Kamer inzake de herkapitalisatie van Air France – KLM naar aanleiding van de eerdere brief van 8 februari jl.

Deze brief zal vertrouwelijk ter inzage liggen.

Hoogachtend,

de minister van Financiën, de minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Persoonsgegevens

W.B. Hoekstra C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het lid Crone (PvdA) naar aanleiding van de vertrouwelijk ter inzage gelegde brief inzake 'stand van zaken en beantwoording schriftelijk overleg Tweede Kamer inzake herkapitalisatie Air France-KLM' – 8 februari 2021

REACTIE VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Allereerst willen wij het lid van de PvdA-fractie danken voor de gestelde vragen over de mogelijke herkapitalisatie van Air France- KLM.

Het lid van de PvdA-fractie vraagt waarom en hoe de informatie over de mogelijke omzetting van de achtergestelde lening in een eeuwigdurende lening al op 18 januari in het FD is verschenen.

De gesprekken over een eventuele herkapitalisatie van Air France-KLM worden met de verschillende betrokken partijen in vertrouwelijkheid gevoerd. Het kabinet betreurt het dan ook dat deze informatie bij het Financieel Dagblad is terecht gekomen. Waarom en hoe dit is gebeurd is het kabinet niet bekend.

Het lid vraagt welke kans er is dat deze eeuwigdurende lening wordt terugbetaald, welk scenario hieraan ten grondslag ligt en welke structurele oorzaken eraan ten grondslag liggen dat KLM zelfs voor de COVID-crisis haar schulden niet kon afbetalen.

In de jaren voorafgaand aan de COVID-crisis heeft KLM de netto schuldpositie sterk verlaagd. De net debt/EBITDA ratio, een belangrijke schuldratio, bedroeg in 2019 1,4, hetgeen in lijn was met de doelstelling van de onderneming. De komende jaren zal KLM opnieuw de schuldpositie proberen te verlagen.

Het hybride eeuwigdurende schuldinstrument heeft een rente die oploopt naarmate de looptijd vordert, hetgeen een incentive is voor de onderneming om het instrument op termijn af te lossen. Hiervoor kunnen ze of gebruikmaken van de vrije kasruimte die de onderneming de komende jaren zal opbouwen of ervoor kiezen om het hybride eeuwigdurende schuldinstrument te herfinancieren.

Het precieze moment waarop de onderneming hiertoe in staat zal zijn is sterk afhankelijk van het herstel van de sector en de beschikbaarheid van alternatieve financieringsbronnen. De Europese Commissie vereist dat de kapitaalsteun binnen 6 jaar is afgebouwd.

De huidige verwachting van KLM is dat in 2023 de EBITDA en in 2024 de omzet weer op het pre-COVID niveau zit. Dit is in lijn met de verwachtingen voor de sector van handelsorganisatie International Air Transportation Association (IATA).

Het lid vraagt welke prognoses voor herstel van de luchtvaart het kabinet als uitgangspunt neemt en of het kabinet het uitgangspunt deelt dat KLM feitelijk technisch failliet is en er een meer ingrijpende herstructurering nodig is.

Het kabinet heeft de prognoses van KLM waarop de beoogde herkapitalisatie van KLM is gebaseerd en welke in lijn zijn met de hierboven genoemde IATA prognoses laten toetsen door externe adviseurs. Deze adviseurs hebben geconcludeerd dat deze aannemelijk zijn. Het kabinet kan zich hierin vinden. De onderneming kan op dit moment aan haar verplichtingen voldoen en er kan nu dan ook niet gesproken worden over een faillissement.

Het kabinet onderschrijft dat er zowel bij Air France als bij KLM een ingrijpende herstructurering nodig is. Gelet hierop was één van de voorwaarden die de Nederlandse staat gesteld heeft aan de eerdere steunmaatregelen van KLM dan ook dat KLM een herstructureringsplan diende te hebben opgesteld met als beoogd doel de verbetering van de concurrentiepositie door middel van een reductie van de beïnvloedbare kosten met minimaal 15%. Het kabinet heeft dit plan op 3 november jl. goedgekeurd. Na de goedkeuring van het herstructureringsplan heeft KLM aangegeven dat verdere kostenbesparingen nodig waren vanwege de lager, dan verwachte, productie. KLM heeft daarom een nieuwe vertrekregeling aangeboden. Indien de vooruitzichten verder verslechteren, zal de onderneming wederom dienen te bekijken welke stappen noodzakelijk zijn. Het blijft de verantwoordelijkheid van het bestuur om stappen te ondernemen wanneer de omstandigheden daar aanleiding toe geven.

Het lid vraagt tevens naar de laatste stand van zaken ten aanzien van de onderhandelingen met de Franse staat over het versterken van eigen vermogen.

In de brief van 8 februari jl. is uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken rond de herkapitalisatie van Air-France KLM. De gesprekken tussen KLM, AFKL, de Franse staat en de Europese Commissie zijn nog gaande. Zodoende is de eerdere gecommuniceerde laatste stand van zaken nog steeds actueel.

Het lid vraagt of het niet beter is om de bestaande lening om te zetten in een preferente lening zodat de belastingbetaler maximale zekerheid heeft over terugbetaling en of het niet verstandiger is dat het kabinet deze optie openhoudt als onderhandelingsoptie.

De reden dat Air France-KLM de gesprekken met de Nederlandse staat is gestart over een eventuele herkapitalisatie was dat de kapitaalpositie vanwege de hoge schuldenlast verbeterd moest worden. De Nederlandse staat is voornemens hier invulling aan te geven via het omzetten van de directe lening aan KLM (ad EUR 1 mld.) in een hybride eeuwigdurend schuldinstrument. Het inzetten van dit instrument heeft een dubbel effect: de schuldpositie van KLM neemt af met EUR 1 mld. terwijl het eigen vermogen met hetzelfde bedrag toeneemt. Een preferente lening draagt niet bij aan de oplossing van het probleem van een hoge schuldenlast, omdat deze niet wordt aangemerkt als eigen vermogen.

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

VERTROUWELIJK
Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 's-Gravenhage

Directie Financieringen

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
2021-0000129631

Uw brief (kenmerk)

7 JUL 2021

Datum
Betreft Mogelijke kapitaalsteun KLM

Geachte voorzitter,

Op dinsdag 11 mei jl. is uw Kamer via een vertrouwelijke briefing geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de mogelijke kapitaalsteun aan KLM. Sindsdien hebben er zowel binnen het kabinet als met Air France-KLM, KLM en de Europese Commissie verschillende gesprekken plaatsgevonden over de kapitaalbehoefte van de onderneming en de mogelijke vormgeving en voorwaarden van een herkapitalisatie.

De timing van de besluitvorming door het kabinet over mogelijke kapitaalsteun aan KLM is mede afhankelijk van de timing van besluitvorming door Air France-KLM over verdere herkapitalisatie van de holding. Op dit moment is echter onzeker wanneer definitieve besluitvorming door Air France-KLM over herkapitalisatie plaats zal vinden. Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Vertrouwelijke bedrijfsinformatie Het kabinet vindt het van groot belang om recht te doen aan het informatie- en budgetrecht van de Kamer. Via deze brief willen we uw Kamer daarom wijzen op deze onzekerheid over het moment van besluitvorming over kapitaalsteun aan KLM.

Daarnaast beschrijft deze brief ook de actuele overwegingen t.a.v. kapitaalsteun en de inzet van het kabinet. Deze inzet en overwegingen bouwen voort op de eerdere correspondentie met uw Kamer in de vertrouwelijke brief van 17 december jl., het daaropvolgende vertrouwelijke schriftelijke overleg en voortzetting van 17 januari jl. en 4 februari. jl. en de openbare brief van 6 april jl.

Het kabinet deelt deze informatie met uw Kamer door middel van een vertrouwelijke brief, omdat Air France-KLM een beursgenoteerd bedrijf is en de informatie koersgevoelig is. Deze informatie mag dus niet breder gedeeld worden voordat deze publiek is gemaakt door de onderneming.

Stand van zaken gesprekken Air France-KLM, KLM en Europese Commissie

Kapitaalpositie KLM
In de openbare Kamerbrief van 6 april jl. heeft het kabinet aangegeven, vanwege de onzekere vooruitzichten voor het herstel in de luchtvaartsector en het

ontbreken van een acute noodzaak bij KLM, de kapitaalbehoefte van KLM nader te willen onderzoeken. Op 7 juni jl. is een hernieuwd kapitaalverzoek van KLM ontvangen voor een versterking van het eigen vermogen van KLM met €1,3 miljard. Dit verzoek is gebaseerd op de meest recente inzichten en financiële prognoses van de onderneming. De verwachte kapitaalbehoefte is daarmee gelijk gebleven aan de prognose van 21 januari jl. Onafhankelijke externe adviseurs van de Nederlandse staat hebben het kapitaalverzoek getoetst en onderschrijven de onderbouwing en conclusies van KLM. De externe adviseur is van mening dat in ieder geval €1 miljard kapitaalsteun benodigd is en dat zowel €1 als €1,3 miljard te verdedigen zijn. De additionele €0,3 miljard biedt een vangnet tegen significante risico's waar KLM mee geconfronteerd wordt en verkleint het risico dat later alsnog additioneel kapitaal verschaft moet worden. Dit moet afgewogen worden tegen het risico dat de staat KLM mogelijk meer staatssteun geeft dan strikt noodzakelijk is. Tegenover de kapitaalbehoefte staan mogelijke consequenties van de voorwaarden die de Europese Commissie stelt aan het verlenen van kapitaalsteun door de Nederlandse staat. Bij de definitieve besluitvorming over verlening van kapitaalsteun aan KLM zal moeten worden afgewogen wat de impact hiervan is op de bedrijfsvoering en financiële positie van KLM.

Plannen herkapitalisatie Air France-KLM

In lijn met de eerdere informatie die aan uw Kamer is verstrekt, is Air France-KLM bezig met het uitwerken van een vervolgstap van de herkapitalisatie. Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Gesprekken Europese Commissie

Een eventuele participatie van de Nederlandse staat in een mogelijke herkapitalisatie voor KLM kan pas plaatsvinden na goedkeuring door de Europese Commissie. In dit kader lopen er gesprekken tussen de Europese Commissie en de Nederlandse staat. Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat Op grond van de Tijdelijke kaderregeling staatsteun ter ondersteuning van de economie vanwege COVID-19 is de steunverlenende lidstaat bij een bijdrage boven €250 miljoen aan een herkapitalisatie van een onderneming met aanzienlijke marktmacht, verplicht aanvullende maatregelen (remedies) voor te stellen om de mededinging te vrijwaren. De omvang van de kapitaalsteun (boven het genoemde drempelbedrag van €250 mln.) maakt hierin geen verschil. Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat

Overwegingen en inzet kabinet

Het kabinet heeft zich op basis van de ontwikkelingen opnieuw gebogen over de gewenste inzet. Voor de Nederlandse staat is het behoud van het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol, waar KLM een essentiële rol in speelt, van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Een financieel gezond Air France-KLM is essentieel om dit publieke belang te kunnen borgen. De forse negatieve positie van het eigen vermogen zorgt voor significante financieringsrisico's en is daarom onwenselijk. Het is voor KLM op dit moment niet mogelijk om zelfstandig privaat kapitaal op te halen en daarmee het eigen vermogen te versterken. Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat

Financiële en economische belangen van de staat Bovengenoemd publiek belang is eerder het uitgangspunt geweest van het kabinet om bij te dragen aan het verbeteren van de liquiditeitspositie van KLM en is nu ook de reden dat het kabinet voornemens is om kapitaalsteun aan KLM te verstrekken voor maximaal de kapitaalbehoefte van KLM. Op basis van de huidige inzichten ligt de kapitaalbehoefte tussen de €1 en €1,3 miljard. Bij het besluit over de kapitaalsteun zal uiteraard uitgegaan worden van de meest recente informatie, waarbij de €1,3 miljard als maximum geldt.

De kapitaalsteun aan KLM kan bestaan uit 1) het omzetten van (een deel van) de lening en 2) deelname aan een aandelenemissie, eventueel in combinatie met het ophalen van privaat kapitaal. De precieze verhouding tussen deze onderdelen staat nog niet vast. Wel is zeker dat het totaal aan steun maximaal €1,3 miljard zal bedragen. Een belangrijke voorwaarde die de Nederlandse staat hierbij stelt is dat het kapitaal in zijn geheel bij KLM terecht komt.

Financiële en economische belangen van de staat

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vervolgproces

Het kabinet zal de komende periode benutten om conform de hierboven beschreven inzet de herkapitalisatie van KLM nader uit te werken. Het kabinet zal uw Kamer nader informeren zodra een kabinetsbesluit is genomen over deelname

aan de herkapitalisatie van KLM en eveneens wanneer daartoe een andere aanleiding is.

Het kabinet wil recht doen aan het budget- en informatierecht van de Kamer. Deelname van de Nederlandse staat aan een herkapitalisatie vraagt volgens de Comptabiliteitswet (CW) een formele voorhangprocedure. Voor de omzetting van de directe lening in een eeuwigdurende obligatie is deze voorhangprocedure reeds doorlopen.[1] Meedoen aan een emissie om het relatieve aandelenbelang in stand te houden valt niet onder de voorhangprocedure (art 4.7 lid 3 sub c CW). Desalniettemin vindt het kabinet het van belang uw Kamer wel te informeren over dit mogelijke voornemen via deze brief. Eventuele uitgaven boven de €1,0 miljard vallen onder het budgetrecht van het Parlement; over de uitgaven tot €1,0 miljard is reeds budgetrecht toegepast. Indien wordt besloten tot kapitaalsteun met een effect buiten deze €1,0 miljard zal het kabinet gezien de koersgevoelige informatie daarbij een beroep moeten doen op artikel 2.27 van de CW en de Kamer een incidentele suppletoire begroting inclusief garantiekader risicoregelingen sturen na het kabinetsbesluit en het aangaan van de verplichtingen en het doen van de uitgave.

Wanneer het plan van Air France-KLM voor herkapitalisatie definitief is en de onderneming hierover een persbericht publiceert, zullen wij beide Kamers der Staten-Generaal middels een openbare brief informeren. Tot die tijd blijft deze brief vertrouwelijk ter inzage liggen.

Hoogachtend,

de minister van Financiën

Persoonsgegevens

W.B. Hoekstra

de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Persoonsgegevens

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

[1] Vertrouwelijke Kamerbrief van 17 december 2020, Vertrouwelijk schriftelijk overleg n.a.v. Kamerbrief op 7 januari 2021 en 4 februari 2021.

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

VERTROUWELIJK

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Directie Financieringen

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Persoonsgegevens

Ons kenmerk
2021-0000226927

Datum 12 november 2021
Betreft Voornemen herkapitalisatie KLM

Geachte voorzitter,

De afgelopen tijd hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen het kabinet, Air France-KLM (AFKL), KLM en de Franse staat over de vorm en de voorwaarden van een eventuele herkapitalisatie van AFKL en KLM.

Het kabinet wil door middel van deze brief zijn overwegingen en inzet schriftelijk met uw Kamer delen en ziet deze brief als de start van de zogenaamde voorhangprocedure waarbij beide Kamers vertrouwelijk vragen kunnen stellen over het verlenen van steun aan KLM.

Het kabinet deelt deze informatie met uw Kamer door middel van een vertrouwelijke brief, omdat AFKL een beursgenoteerd bedrijf is en de informatie koersgevoelig is. Deze informatie mag dus niet breder gedeeld worden voordat deze informatie publiek is gemaakt door de onderneming.

Allereerst wordt een inleiding gegeven waarin een aantal belangrijke elementen van een herkapitalisatie van KLM en AFKL wordt geschetst. Na deze inleiding volgt een toelichting op:

(i) het proces tot nu toe;
(ii) de huidige stand van zaken bij AFKL en KLM en inzet kabinet;
(iii) de vormgeving van de voorgenomen steun;
(iv) het proces met de Europese Commissie; en
(v) het vervolgproces.

Inleiding

Het behoud van het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol, waar KLM een essentiële rol in speelt, is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Een financieel gezond Air France-KLM is daarom nodig om dit publieke belang te kunnen borgen. Bovengenoemd publiek belang is eerder het uitgangspunt geweest om in de zomer van 2020 een steunpakket aan KLM beschikbaar te stellen.

Dit steunpakket zag op het oplossen van het acute tekort aan liquide middelen binnen de onderneming. Door dit tekort had de situatie kunnen ontstaan dat KLM niet meer aan zijn (korte termijn) verplichtingen kon voldoen. Door het steunpakket heeft KLM nu weer voldoende liquide middelen tot haar beschikking.

Daarnaast dient echter ook de balans hersteld te worden. Door de verliezen als gevolg van de COVID-crisis heeft KLM een solvabiliteitsprobleem. KLM heeft namelijk meer schulden (vreemd vermogen) dan bezittingen (activa), waardoor het eigen vermogen negatief is. Deze onwenselijke verhouding tussen het vreemd vermogen en eigen vermogen maakt het onzeker of KLM aan alle (lange termijn) verplichtingen kan voldoen. Als deze situatie niet binnen afzienbare tijd wordt hersteld dan zijn financiers minder bereid om financiering te verstrekken en zullen bijvoorbeeld leveranciers minder tot niet bereid zijn om krediet te verlenen. Deze partijen hebben immers geen zekerheid dat KLM de komende jaren voldoende winstgevend zal zijn om de recente verliezen te compenseren, en daarmee ook geen zekerheid dat KLM zijn leningen kan terugbetalen.

Om dit solvabiliteitsprobleem op te lossen is verdere steun van de Nederlandse staat nodig voor KLM. Voordat het kabinet zijn inzet toelicht, volgt eerst een toelichting op de stappen die eerder gezet zijn.

(i) Proces tot nu toe

Op 26 juni 2020 heeft het kabinet uw Kamer geïnformeerd over het steunpakket dat beschikbaar is gesteld aan KLM om de benodigde liquiditeit te verschaffen om de continuïteit van de onderneming op de korte termijn te borgen. Dit pakket bestond uit een directe lening van maximaal EUR 1 miljard en een garantie op een kredietfaciliteit van private financiers (banken) aan KLM van maximaal EUR 2,4 miljard. Destijds is reeds aangegeven dat mogelijk ook de kapitaalpositie van KLM op termijn verbeterd zou moeten worden.

Het kabinet heeft uw Kamer op 17 december 2020 vertrouwelijk geïnformeerd over de vorm en de voorwaarden van een eventuele herkapitalisatie van AFKL en KLM. In die brief is aangegeven dat het kabinet voornemens was om de huidige directe lening van EUR 1 miljard om te zetten in een eeuwigdurende lening die kwalificeert als eigen vermogen. De voorhangprocedure voor de omzetting van de directe lening is toen doorlopen en afgerond.

Op 6 april 2021 heeft AFKL een plan gepresenteerd om de vermogenspositie van de onderneming te verbeteren. Met deze stap heeft AFKL ruim EUR 4 miljard aan kapitaal opgehaald om het eigen vermogen te versterken. Dit bedrag is nog niet genoeg om de balans van AFKL voldoende te herstellen.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Het kapitaalprobleem aan de kant van KLM is minder groot dan bij Air France en in april bestond geen acute noodzaak om het eigen vermogen van KLM te versterken. De Nederlandse staat heeft daarom niet geparticipeerd in de eerste stap van de herkapitalisatie in april 2021. Het kabinet heeft aangegeven de daaropvolgende periode te benutten om verder te onderzoeken of de kapitaalpositie van KLM op termijn versterkt dient te worden en indien dat het geval is, onder welke voorwaarden dit zou moeten gebeuren.

Op 7 juli 2021 heeft het kabinet uw Kamers middels een vertrouwelijke brief toegelicht dat de maximale kapitaalsteun aan KLM EUR 1,3 miljard zal bedragen. Het kabinet heeft aangegeven dat het de komende tijd zou benutten om de inzet van het kabinet nader uit te werken en uw Kamer nader zou informeren zodra een kabinetsbesluit is genomen over deelname aan de herkapitalisatie van KLM. De afgelopen periode heeft het kabinet gebruikt om zijn inzet te bepalen en een besluit te nemen. Hiervoor is een intensief traject met de onderneming doorlopen, waarbij de Nederlandse en de Franse staat nauw samen hebben opgetrokken. Hieronder volgt een toelichting op dit besluit.

(ii) Huidige situatie AFKL-KLM en inzet kabinet

De omzet van KLM bedroeg in het derde kwartaal van 2021 EUR 1,9 miljard (2020 Q3: EUR 1,45 miljard) en het operationeel resultaat was EUR 168 miljoen (2020 Q3: EUR -234 miljoen). Hoewel het resultaat is verbeterd ten opzichte van het derde kwartaal van 2020, is de situatie nog verre van wenselijk en is het verschil met de pre-COVID-resultaten groot. Ter illustratie, in Q3 2019 bedroeg de omzet EUR 3,2 miljard en was het operationeel resultaat van KLM EUR 512 miljoen. Air France leed in het derde kwartaal van 2021 nog een operationeel verlies van EUR 45 miljoen op een omzet van EUR 2,8 miljard.

Het operationele resultaat van de groep kwam in het derde kwartaal van 2021 uit op een winst van EUR 132 miljoen en een omzet van EUR 4,6 miljard. Hoewel het productieniveau van de gehele groep pas op 66% van het pre-COVID niveau zit, laten de resultaten van de groep ondanks de onzekerheid in de markt wel een verbetering zien.

Ondanks deze eerste tekenen van herstel in de sector is er voor AFKL en KLM zoals verwacht een kapitaalversterking benodigd om de continuïteit van de onderneming op de lange termijn te borgen Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Het uitgangspunt van steun aan AFKL en KLM is altijd geweest dat de steun van de Nederlandse staat bestemd is voor KLM en de steun van de Franse staat voor Air France. Daarnaast is het voor het kabinet van belang dat de Nederlandse staat alleen doet wat nodig is en dat private partijen zo veel mogelijk bijdragen. Deze twee aspecten zijn, naast het belang dat de onderneming deze crisis overleeft, in de uitwerking dan ook de leidraad geweest.

Zoals ook aangegeven in de vertrouwelijke Kamerbrief van 7 juli 2021 is op 7 juni jl. een hernieuwd kapitaalverzoek van KLM ontvangen voor een versterking van het eigen vermogen van KLM met EUR 1,3 miljard. Dit verzoek is gebaseerd op de meest recente inzichten en financiële prognoses van de onderneming. De verwachte kapitaalbehoefte is daarmee gelijk gebleven aan de prognose van 21 januari jl. Onafhankelijke externe adviseurs van de Nederlandse staat hebben het kapitaalverzoek getoetst en onderschrijven de onderbouwing en conclusies van KLM. De externe adviseurs zijn van mening dat het benodigd kapitaal van KLM binnen een bandbreedte van EUR 1 miljard tot EUR 1,3 miljard ligt.

Het kabinet vindt het vanuit maatschappelijk perspectief van belang om het probleem van KLM op te lossen en stelt EUR 1,3 miljard beschikbaar. Zoals hierboven aangegeven, zorgt het negatief eigen vermogen voor aanzienlijke financieringsrisico's voor KLM. Het verkrijgen van financiering wordt moeilijker en duurder. Daarnaast bestaat het risico op een 'sneeuwbaleffect' waardoor het probleem alleen maar groter zou worden en mogelijk een significant deel van de kredietlijnen van KLM zou wegvallen. Volgens de externe adviseurs biedt de additionele EUR 0,3 miljard een vangnet tegen de risico's waar KLM mee geconfronteerd wordt en wordt het risico verkleind dat later alsnog additioneel kapitaal verschaft moet worden. Er zijn voldoende waarborgen dat de Nederlandse staat niet teveel kapitaal verstrekt en er zijn ook voldoende prikkels voor KLM om het instrument zo snel mogelijk af te lossen omdat de rente oploopt.

Bovendien wordt het risico geminimaliseerd dat de staat nog een keer kapitaalsteun moet geven en als gevolg daarvan de Europese Commissie aanvullende beperkende maatregelen oplegt aan KLM. In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op deze argumenten.

(iii) Vormgeving van de voorgenomen steun

Het kabinet is voornemens om EUR 1,3 miljard aan kapitaal aan KLM ter beschikking te stellen in de vorm van een eeuwigdurende lening van EUR 1,3 miljard. Daarnaast is het voor het kabinet ook van belang dat (i) KLM in staat is om zo snel mogelijk de steun af te lossen en (ii) de gehele onderneming de crisis overleeft. Hierna wordt toegelicht hoe de verschillende technische stappen zijn vormgegeven en hoe zo veel mogelijk is getracht om punten (i) en (ii) nu al zo veel mogelijk te bereiken.

De EUR 1,3 miljard kan in verschillende vormen worden verstrekt, waarbij van belang is dat de accountant het instrument als eigen vermogen classificeert. Als de steun als schuld wordt gezien, dan raakt de verhouding tussen vreemd en eigen vermogen immers alleen maar verder uit balans. Met verschillende adviseurs en de onderneming zijn de opties verkend en de meest geschikte oplossing is om een eeuwigdurende lening van EUR 1,3 miljard aan KLM te verschaffen. Door de specifieke kenmerken van dit instrument wordt deze eeuwigdurende lening aangemerkt als eigen vermogen, ondanks dat het woord 'lening' anders doet vermoeden.

Stap 1: Eeuwigdurende lening

Als eerste stap zal de huidige directe lening aan KLM (ad EUR 1 miljard) worden omgezet in een eeuwigdurende lening. Daarnaast volgt een additionele uitgifte van een eeuwigdurende lening van EUR 0,3 miljard. Het totaal van de eeuwigdurende lening komt daarmee op EUR 1,3 miljard.

De hierboven genoemde eeuwigdurende lening geldt onder de boekhoudkundige standaard IFRS voor KLM als eigen vermogen. Dit in tegenstelling tot de huidige directe lening die als vreemd vermogen kwalificeert. Een omzetting van deze lening heeft tot gevolg dat de schuldpositie van KLM afneemt en het eigen vermogen tegelijkertijd met EUR 1 miljard toeneemt. De additionele EUR 0,3 miljard vergroot eveneens het eigen vermogen. Dit alles zorgt voor een sterke verbetering van de solvabiliteit van de onderneming. Zie in figuur 1 hieronder een visuele weergave van deze eerste stap.

Figuur 1: visuele weergave van stap 1

Net als bij de directe lening ontvangt de Nederlandse staat een rentevergoeding over het uitgeleende bedrag van de eeuwigdurende lening (een zogenaamde couponrente). De hoogte van deze rente zal niet lager zijn dan de rente die thans wordt ontvangen op de directe lening. De couponrente neemt naarmate de tijd verstrijkt toe.

De ontwikkeling van het rentepercentage komt in onderstaande tabel terug.

	Jaar 1	**Jaar 2**	**Jaar 3**	**Jaar 4**	**Jaar 5**	**Jaar 6**	**Jaar 7**	**Jaar 8+**
Rentepercentages eeuwigdurende lening	EURIBOR + 6,25%	EURIBOR + 6,75%	EURIBOR + 6,75%	EURIBOR + 7,75%	EURIBOR + 7,75%	EURIBOR + 7,90%	EURIBOR + 7,90%	EURIBOR + 10,40%
Rentepercentages (huidige) directe lening	EURIBOR + 6,25%	EURIBOR + 6,75%	EURIBOR + 6,75%	EURIBOR + 7,75%	EURIBOR + 7,75%	EURIBOR + 7,75%		

De voorgestelde herkapitalisatie heeft tevens een effect op de door de staat te ontvangen rente-inkomsten. De staat zal geen rente meer ontvangen op de huidige directe lening, omdat die wordt omgezet in de eeuwigdurende lening. De hoogte van de te verwachte rente-inkomsten op de eeuwigdurende lening hangt samen met het moment van het aflossen van de eeuwigdurende lening. Periodiek zal deze raming bij de reguliere budgettaire nota's geactualiseerd worden.

Stap 2: Deelname aan een eventuele aandelenemissie AFKL

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Mocht AFKL bij een volgende herkapitalisatiestap een aandelenemissie uitvoeren dan is het kabinet voornemens om daar aan deel te nemen met als doel het aandelenbelang in AFKL op 9,3% te houden[1]. Hiervoor wordt dan een deel van de eerder verstrekte eeuwigdurende lening van EUR 1,3 miljard ingezet. De totale kapitaalsteun die de Nederlandse staat verstrekt blijft daarmee gelijk aan EUR 1,3 miljard Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

[2] Dit heeft tot gevolg dat bij het beschikbaar stellen van de kapitaalsteun van EUR 1,3 miljard, een aandelenemissie – en daarmee de deelname van de Nederlandse staat daaraan – mogelijk nog niet vaststaat en bekend gemaakt wordt.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

Overige afspraken

De additionele uitgifte van extra EUR 0,3 miljard zorgt ervoor dat KLM meer liquide middelen heeft. Er is met KLM afgesproken dat de liquiditeit die vrijkomt door de eeuwigdurende lening, niet zal worden gebruikt om de kredietfaciliteit van de banken (RCF) waar de staatsgarantie op rust, af te lossen. De banken profiteren daardoor niet van dit steuninstrument en blijven bijdragen aan het herstel van KLM. De afspraak is gemaakt dat KLM de additionele liquiditeit van EUR 0,3 miljard direct gebruikt om een deel van de uitgestelde belastingbetalingen mee te voldoen.

Vertrouwelijke bedrijfsinformatie