Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

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/fin

Ons kenmerk
2023-0000276378

Uw brief (kenmerk)
2023Z18064

Datum	19 december 2023
Betreft	Kamervragen over nalaten juridische vervolgstappen tegen KLM

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de beantwoording van de schriftelijke vragen die op 23 oktober 2023 zijn gesteld door het lid Van der Lee (GroenLinks) over het nalaten om juridische vervolgstappen tegen KLM te ondernemen.

Hoogachtend,

de minister van Financiën,

Sigrid A.M. Kaag

Antwoorden van de minister van Financiën op vragen van het lid Van der Lee (GroenLinks) over het nalaten om juridische vervolgstappen tegen KLM te ondernemen.

Directie Financieringen

Ons kenmerk
2023-0000276378

Vraag 1
Wat is de reden dat u de staatsagent niet van te voren op de hoogte heeft gesteld van de inhoud van uw brief (2023Z17434) om niet tot juridische stappen tegen KLM over te gaan?

Antwoord op vraag 1
De staatsagent is hier vooraf niet over geïnformeerd, omdat de staatsagent geen betrokkenheid heeft bij eventuele juridische stappen van de staat tegen KLM. Het mandaat van de staatsagent zag toe op de monitoring en naleving van de voorwaarden van het steunpakket, dat in april 2023 is beëindigd, en niet op eventuele vervolgstappen door de staat vanwege geringe naleving van steunvoorwaarden door KLM.

Vraag 2
Kunt u zich voorstellen dat veel ondernemers, die met de stok achter de deur gedwongen worden voorwaarden voor coronasteun na te leven, met stijgende verbazing kijken naar hoe u KLM met gebrekkige naleving laat wegkomen?

Antwoord op vraag 2
Zoals ik in de Kamerbrief van 13 oktober 2023[1] heb aangegeven ben ik teleurgesteld in de geringe naleving van de steunvoorwaarden door KLM. Met betrekking tot andere ondernemingen die corona-gerelateerde steun hebben ontvangen, wil ik er graag op wijzen dat er geen aanwijzingen zijn dat KLM zich niet aan de voorwaarden van generieke steunmaatregelen waaronder de NOW-steun heeft gehouden.

In de evaluatie van het steunpakket, waarover ik u in de zojuist benoemde brief heb geïnformeerd, zal ook specifiek worden gekeken naar aspecten rondom de naleving en handhaving van het steunpakket. De evaluatie zal naar verwachting in de eerste helft van volgend jaar worden afgerond.

Vraag 3
Heeft u enige indicatie dat de Europese Commissie opnieuw naar de goedkeuring van de aan KLM verleende steun zal kijken, omdat voorwaarden niet zijn nageleefd, of dat andere partijen bereid zijn nu alsnog tegen deze goedkeuring te procederen?

Antwoord op vraag 3
De Europese Commissie monitort niet of KLM de steunvoorwaarden van het steunpakket correct heeft nageleefd, maar of de voorwaarden uit de Tijdelijke Kaderregeling van de EU en het herziene goedkeuringsbesluit van de EU voor de steunverlening aan KLM nageleefd worden. Ik heb op dit moment geen aanwijzingen dat de Europese Commissie of andere partijen eventuele juridische stappen willen nemen.

[1] Kamerstukken II 2023-2024, 29 232, nr. 63.

Vraag 4
Waarom neemt u in uw brief de analyse over dat KLM slechts in een deel van 2023 niet aan de vereiste kostenreductie voldeed, terwijl dit ook in 2021 en 2022 al het geval was?

Antwoord op vraag 4
De staatsagent geeft in zijn vijfde rapportage aan dat KLM in 2021 en 2022 ruimschoots voldeed aan de vereiste kostenreductie van 15% van de beheersbare kosten, maar maakt daarbij de kanttekening dat deze kostenreductie niet een voldoende structurele doorwerking hebben. Daardoor is er vanaf 2023 sprake van niet-naleving van de voorwaarde van de vereiste kostenreductie, aldus de staatsagent.

Vraag 5
Waarom schrijft u dat het Framework Agreement "een inzet" van KLM vroeg om belastingontwijking te beëindigen, terwijl werd geëist dat facilitering van belastingontwijking beëindigd werd?

Antwoord op vraag 5
In de Framework Agreement is deze voorwaarde beschreven, waarin KLM zich heeft verplicht om eventuele facilitering van of medewerking aan belastingontwijking te beëindigen. Om daadwerkelijk tot beëindiging van het faciliteren van belastingontwijking over te kunnen gaan, is echter ook instemming van de vakbonden nodig. Zonder deze instemming kan KLM deze regeling niet eenzijdig wijzigen of beëindigen, maar het kabinet zal over dit onderwerp met KLM in gesprek blijven.

Vraag 6
Waarom stelt u dat pas medio 2022 bleek dat voorwaarden niet gehandhaafd werden, terwijl de staatsagent dit al in januari 2022 aankaartte?

Antwoord op vraag 6
Ik ben uitgegaan van de bevindingen van de staatsagent. Graag verwijs ik hierbij naar de tweede voortgangsrapportage van 17 januari 2022[2], waarin de staatsagent constateert dat KLM in 2020 voortvarend werk heeft gemaakt van crisismanagement en kostenbesparing om het hoofd te bieden aan de eerste gevolgen van de coronacrisis. Dankzij die inspanning is in 2021 ruimschoots voldaan aan de bedrijfseconomische en financiële voorwaarden van het steunpakket, aldus de staatsagent in zijn rapportage van januari 2022. Verder geeft de staatsagent in deze rapportage aan dat naar verwachting ook in 2022 zal worden voldaan aan de bedrijfseconomische en financiële voorwaarden.

Voor wat betreft het beëindigen van belastingontwijking heeft de staatsagent in januari 2022 aangegeven dat hij nog in gesprek is met het bestuur van KLM over de voorwaarde van beëindiging van medewerking aan of facilitering van belastingontwijking door werknemers van KLM. Ik herken mij zodoende niet in het beeld dat het al in januari 2022 duidelijk was dat de steunvoorwaarden niet werden nageleefd.

[2] Kamerstukken II 2021/22, 29 232, nr. 53.

Vraag 7
Waarom stelt u dat pas in 2023 bleek dat er geen verbetering in de naleving zou komen, terwijl al in het voorjaar van 2022 werd geconcludeerd dat zonder verdere maatregelen de naleving gebrekkig zou zijn?

Antwoord op vraag 7
Zoals ik eerder in antwoord op vragen van de leden Slootweg en Krul[3] heb aangeven, werd de naleving van de voorwaarden vanaf medio 2022 minder goed. Dit beeld komt ook naar voren in de derde rapportage van de staatsagent van juni 2022[4]. De arbeidsvoorwaardelijke bijdrage werd door KLM opzij geschoven, volgens KLM vanwege de arbeidsmarktkrapte en gestegen inflatie. De afgesproken kostenbesparing met als doel het structureel verbeteren van de concurrentiepositie verdween daarmee uit het zicht. Daarop heeft het kabinet bij KLM aangegeven teleurgesteld en ontevreden te zijn met de wijze waarop KLM een deel van de steunvoorwaarden naleefde.

Vraag 8
Overweegt u het functioneren van de commissarissen van KLM in beschouwing te nemen, gegeven de structurele schending van voorwaarden?

Antwoord op vraag 8
Het kabinet heeft gesprekken gevoerd met de onderneming met als doel om KLM te bewegen tot naleving van de steunvoorwaarden. Het kabinet hechtte er belang aan dat ook de raad van commissarissen hierbij betrokken zou worden vanwege de rol die hij heeft als toezichthouder op de raad van bestuur. De voorzitter van de raad van commissarissen is daarom ook bij een aantal gesprekken aanwezig geweest.

Het kabinet heeft twee externe juridisch adviseurs, waaronder de landsadvocaat, gevraagd om iedere mogelijke (juridische) stap die de staat kan nemen in verband met niet-nakoming van een deel van de voorwaarden in kaart te brengen. Ook ondernemingsrechtelijke acties, zoals ontslag van bestuurders en/of commissarissen, het niet verlenen van decharge en aansprakelijkstelling van bestuurders en/of commissarissen zijn daarin meegenomen. Uit de analyses van beide externe juridisch adviseurs komt naar voren dat, al dan niet vanwege het beperkte aandelenbelang van de Nederlandse staat, dergelijke acties geen kans van slagen zouden hebben.[5]

Vraag 9
Op welke manier is overwogen de aan KLM verleende NOW loonsubsidie in te zetten als stok achter de deur om handhaving te borgen?

Antwoord op vraag 9
Voor de aan KLM verstrekte NOW-steun zijn de steunvoorwaarden die specifiek verbonden zijn aan het steunpakket van KLM niet van toepassing. De NOW-steun, met zijn eigen voorwaarden en verplichtingen, is als generieke maatregel dus niet voorwaardelijk aan de naleving van de voorwaarden van het specifieke

[3] Kamerstukken II 2022/23, Aanhangsel van handelingen, nr. 2755.
[4] Kamerstukken II 2021/22, 29 232, nr. 54.
[5] Kamerstukken I 2023/24, 29232, O; Kamerstukken II 2021/22, 29 232, nr. 63.

steunpakket voor KLM. Zodoende kan de NOW-steun niet als instrument ingezet worden om naleving van de voorwaarden van het steunpakket KLM af te dwingen.

Vraag 10
Waarom kiest u ervoor de analyses van de externe adviseurs niet openbaar te maken nu de procespositie van de staat met het versturen van de brief van 13 oktober 2023 reeds bekend is?

Vraag 11
Bent u bereid deze analyses alsnog openbaar te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op de vragen 10 en 11
Het kabinet heeft uw Kamer over de uitkomsten van deze analyses geïnformeerd. Het is kabinetsbeleid dat adviezen die zien op de procespositie van de staat niet openbaar worden gedeeld. Openbaarmaking van de gehele analyses kan de procespositie van de staat schaden in (toekomstige) procedures. Ik zal de juridische analyses daarom vertrouwelijk ter inzage leggen bij uw Kamer.

Vraag 12
Bent u bereid het Framework Agreement openbaar te maken (zo nodig met het weglakken van bedrijfsgevoelige informatie)?

Antwoord op vraag 12
In de Framework Agreement is overeengekomen om de afspraken vertrouwelijk te houden. Daarnaast kan openbaarmaking van deze overeenkomst de positie van de staat schaden in toekomstige onderhandelingen. In de Kamerbrief over de aankondiging van het steunpakket[6] zijn de belangrijkste voorwaarden en afspraken opgenomen, zodat de Kamer geïnformeerd was over de hoofdlijnen. Destijds is een termsheet van de afspraken vertrouwelijk ter inzage gelegd bij uw Kamer. Gezien het voorgaande zal ik de Framework Agreement vertrouwelijk ter inzage leggen bij uw Kamer. Hiermee kom ik ook tegemoet aan door uw Kamer aangenomen motie over dit onderwerp[7].

Vraag 13
Klopt het dat het herstructureringsplan formeel verbonden is aan het Framework Agreement? Klopt het dat de daarin genoemde zaken onderdeel zijn van de voorwaarden?

Vraag 14
Hoe kan het dat het procederen door de staat tegen schending van voorwaarden uit het herstructureringsplan juridisch waarschijnlijk niet succesvol zou zijn?

Antwoord op de vragen 13 en 14
Het opstellen van een herstructureringsplan dat door de staat goedgekeurd moest worden, was een van de voorwaarden van het steunpakket alvorens KLM gebruik kon maken van een vervolgtranche van het steunpakket. De uitvoeringsmaatregelen die waren opgenomen in het herstructureringsplan, maken juridisch gezien geen onderdeel uit van de Framework Agreement. Het

[6] Kamerstukken II 2019/20, 29 232, nr. 41.
[7] Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1119.

herstructureringsplan is een plan van KLM op welke wijze er invulling zou worden gegeven aan de kostenreductie. Er staan geen voorwaarden in. Een zelfstandige juridische basis voor een procedure vanwege het niet geheel uitvoeren van het herstructureringsplan ontbreekt.

Vraag 15
Waarom denkt u dat KLM met succes verweer zal kunnen maken tegen het niet naleven van voorwaarden op basis van externe omstandigheden als arbeidsmarktkrapte en inflatie, terwijl hier in de toepassing van voorwaarden reeds rekening mee gehouden wordt? Waarom noemt u dat laatste niet?

Antwoord op vraag 15
In de Kamerbrief[8] heb ik aangegeven dat KLM zeer waarschijnlijk in een procedure het verweer zal voeren dat er sprake was van onvoorziene omstandigheden, zoals arbeidskrapte en inflatie, waardoor het voor KLM niet langer haalbaar was om de voorwaarden na te leven. De juridische inschatting is dat een beroep van KLM op onvoorziene omstandigheden *niet* snel zal worden gehonoreerd. Dat komt mede omdat de inschatting op basis van de juridische analyse is dat de onvoorziene omstandigheden al verdisconteerd zijn in de Framework Agreement, bijvoorbeeld omdat de overeenkomst tijdens crisistijd is aangegaan.

In een procedure wordt echter getoetst aan meerdere criteria wil een vordering kans van slagen hebben. Het criterium onvoorziene omstandigheden is er daar slechts een van.

Vraag 16
Hoe kan het dat een structurele kostenreductie alleen in de vorm van een tijdelijke kostenreductie handhaafbaar zou zijn? De bepalingen uit het herstructureringsplan zijn toch in het geheel voorwaardelijk voor steun?

Antwoord op vraag 16
Hoewel een structurele kostenreductie is beoogd bij het opstellen van de voorwaarden, is in de Framework Agreement het langdurig structurele karakter van de kostenreductie niet beschreven. Voor het kabinet zijn kostenbesparingen met een structurele doorwerking het uitgangspunt, omdat hiermee het concurrentievermogen van KLM op langere termijn wordt verbeterd.
Hoewel bij alle partijen bekend zou moeten zijn dat het uitgangspunt een structurele reductie was, is dit juridisch niet relevant volgens de adviseurs. De tekstuele uitleg van de afspraken zoals vastgelegd in de Framework Agreement komt in dit geval veel gewicht toe. Relevant is daarnaast dat in de Framework Agreement is opgenomen dat de vereiste kostenreductie zou komen te vervallen na beëindiging van het steunpakket.

Vraag 17
Deelt u de analyse van de staatsagent dat de jaarrekening van KLM in de uitwerking misleidend is? Zo ja, waarom onderschrijft u dan de lezing van de landsadvocaat dat niet vaststaat dat deze misleidend is?

[8] Kamerstukken II 2023-2024, 29 232, nr. 63.

Antwoord op vraag 17
Ik heb geen reden om aan te nemen dat de jaarrekening van KLM misleidend is. Er is een controle door de accountant uitgevoerd waarna een goedkeurende verklaring is afgegeven. Wat ik wel heb vastgesteld is dat er bij het jaarverslag 2022 van KLM slechts summier is stilgestaan bij de door de staatsagent genoemde verbeterpunten in de naleving van de steunvoorwaarden. Hier heeft het ministerie van Financiën namens de Nederlandse staat, als aandeelhouder van KLM, bij de algemene vergadering van aandeelhouders een opmerking over gemaakt en bij de directie van KLM om toelichting gevraagd. Er is toen niet naar voren gekomen dat er sprake was van een misleidende jaarrekening. De conclusie die de Landsadvocaat stelt, kan ik dan ook volgen.

Vraag 18
Heeft u gesprekken gevoerd met andere aandeelhouders van KLM over het afdwingen van handhaving van voorwaarden, of eventuele juridische stappen?

Antwoord op vraag 18
Het kabinet heeft het bestuur van Air France-KLM, als medeaandeelhouder van KLM, uiteraard ook aangesproken op de gebrekkige naleving van de steunvoorwaarden door KLM. Eventuele juridische stappen vanwege de niet-naleving van steunvoorwaarden zijn voorbehouden aan de Nederlandse staat, in de hoedanigheid van steunverstrekker.

Vraag 19
Klopt het dat de bijzondere regeling voor belastinguitstel voor KLM een clausule bevat, die het intrekken van uitstel onder bepaalde voorwaarden mogelijk maakt?

Vraag 20
Vindt u dat het belang van de staat zich tegen verder belastinguitstel van KLM verzet? Zo nee, waarom niet?

Vraag 21
Waarom wordt het opschorten van uitstel van belasting niet als optie in de brief genoemd, terwijl de hierboven genoemde clausule daartoe de mogelijkheid biedt?

Antwoord op de vragen 19 tot en met 21
Tijdens de coronacrisis heeft het kabinet bijzonder uitstel van betaling van belastingen mogelijk gemaakt. Hiervan hebben ruim 400.000 ondernemers gebruik gemaakt. Het betalingsuitstel kan worden ingetrokken als de belangen van de staat zich tegen (verder) uitstel verzetten. Deze voorwaarde is samen met alle andere voorwaarden aan de uitstelregeling vastgelegd in het Besluit noodmaatregelen coronacrisis, en geldt daarmee voor álle bedrijven die gebruik hebben gemaakt van deze corona-uitstelregeling.

De voorwaarde om het uitstel te kunnen intrekken als de belangen van de staat zich tegen (verder) uitstel verzetten, is bedoeld als uitweg in situaties van evident misbruik waarbij de Belastingdienst waarschijnlijk aanzienlijke verhaalsmogelijkheden misloopt bij het verlenen van uitstel. De Belastingdienst heeft onderzocht of het mogelijk is om deze intrekkingsgrond “belangen van de staat” ruimer uit te leggen, in die zin dat de Belastingdienst het belastinguitstel

ook zou kunnen intrekken op de grond dat een belastingschuldige zijn contractuele verplichtingen jegens een ander onderdeel van de staat niet nakomt. De Belastingdienst komt echter tot de conclusie dat dit juridisch niet mogelijk is. De Landsadvocaat deelt deze conclusie. Dit staat eveneens vermeld in de tabel in bijlage 1 van de Kamerbrief[9].

Vraag 22
Hoe kan het dat de mogelijkheid is vervallen om een beroep te doen op de naleving van de aanvullende voorwaarden?

Antwoord op vraag 22
In de Framework Agreement is afgesproken dat de voorwaarden verbonden aan het steunpakket komen te vervallen bij beëindiging van de steunmaatregelen. In april 2023 is het steunpakket beëindigd. De mogelijkheid om nog een beroep te doen op de naleving na afloop is daar ook mee komen te vervallen. Dit komt ook naar voren in de conclusies van de juridische analyses.

Vraag 23
Waarom ontbreekt het aan voldoende belang voor de staat om in beroep te gaan tegen de schending van de voorwaarden?

Antwoord op vraag 23
Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 30.

Vraag 24
Is handhaving van het steunpakket aan KLM mogelijk? Zo ja, hoe precies?

Antwoord op vraag 24
Het steunpakket is op 17 april 2023 beëindigd. Daardoor zijn ook de voorwaarden die aan het steunpakket waren verbonden, komen te vervallen. Uit de juridische analyses volgt de conclusie dat de slagingskans van eventuele vervolgstappen klein is en daarmee een positief resultaat van een juridische procedure niet realistisch is. Deze conclusie valt zwaar en is onbevredigend gezien het niet naleven van steunvoorwaarden. Zie verder de Kamerbrief over de Conclusies juridische analyse mogelijkheden vervolgstappen tegen KLM naar aanleiding van gebrekkige naleving steunpakket[10].

Vraag 25
Hoe kunt u beweren dat een verklaring voor recht niet van voldoende belang is, als dit aan KLM, de overheid, en de samenleving een belangrijk signaal afgeeft dat aan het belang voorwaarden na te leven niet getornd wordt?

Vraag 26
Is het mogelijk alsnog een proces te starten om tot een verklaring voor recht over naleving van de voorwaarden te komen?

[9] Kamerstukken II 2023-2024, 29 232, nr. 63.
[10] Kamerstukken II 2023-2024, 29 232, nr. 63.

Antwoord op de vragen 25 en 26
Op basis van de juridische analyses is de kans van slagen van een verklaring voor recht klein. Het alsnog starten van een dergelijk proces zal de kans van slagen niet vergroten, en zal de staat ook veel tijd en geld gaan kosten. Deze overwegingen liggen dan ook ten grondslag aan het besluit van het kabinet om geen verdere juridische stappen te zetten tegen KLM, waaronder een verklaring voor recht. Er zijn geen nieuwe omstandigheden die nu tot een ander besluit zou leiden. Een verklaring voor recht kan inderdaad een signaalwerking hebben. Echter, het is wel van belang dat een eventuele procedure ook kansrijk moet zijn. Dat is in dit geval niet aan de orde.

Vraag 27
Bent u bereid een onafhankelijke review uit te voeren op de twee juridische adviezen door een juridische expert c.q. derde partij die niet al op enige wijze betrokken is geweest bij de totstandkoming van het steunpakket of de staat zou moeten vertegenwoordigen in een proces tegen KLM?

Antwoord op vraag 27
Ik zie geen aanleiding om een onafhankelijke review uit te voeren op de juridische analyses. Beide adviseurs zijn onafhankelijk van elkaar tot eenzelfde conclusie gekomen en ik heb geen reden om te twijfelen aan de inhoud van de juridische adviezen. Om ervoor te zorgen dat alle mogelijkheden in kaart werden gebracht, is er bovendien ook gekozen om twee adviseurs te betrekken in plaats van één adviseur.

Vraag 28
Hoe verhoudt de aangekondigde kostenbesparing van 700 miljoen euro zich tot de omvang van de kostenbesparing zoals uiteengezet in het herstructureringsplan?

Antwoord op vraag 28
De aangekondigde kostenbesparing van EUR 700 miljoen en de kostenbesparing, zoals uiteengezet in het herstructureringsplan, hebben beide tot doel om de kostenefficiëntie van KLM te verbeteren. Het steunpakket is in april van dit jaar beëindigd en daarmee zijn de financiële steunvoorwaarden ook ten einde gekomen. Wat voor mij nu voorop staat is dat KLM serieus werk maakt van het verbeteren van de concurrentiepositie. Kostenbesparingen zijn daarbij geen doel op zich, maar een belangrijk middel om competitief te blijven in een concurrerende en consoliderende luchtvaartsector.

Vraag 29
Vindt u dat de staat reputatieschade heeft opgelopen doordat het schenden van voorwaarden door KLM over een langere periode, tot aan het einde van het steunpakket, heeft kunnen voortduren?

Antwoord op vraag 29
Zoals gezegd ben ik teleurgesteld in de mate van naleving van de steunvoorwaarden door KLM. In hoeverre de staat reputatieschade heeft opgelopen door de gebrekkig naleving van de voorwaarden door KLM is wat mij betreft lastig vast te stellen. Wat voor mij voorop staat is dat het aan KLM is om de komende periode te laten zien dat er werk wordt gemaakt van het onderliggende doel van de financiële steunvoorwaarden, namelijk het verbeteren van de concurrentiepositie van KLM. Ondanks dat de steunvoorwaarden nu niet meer van toepassing zijn zal ik KLM blijven aanspreken op het belang van een gezonde financiële positie en voldoende financiële buffers om eventuele tegenslagen in de toekomst zelfstandig op te kunnen vangen.

Vraag 30
Hoe kan het zijn dat u enerzijds erkent dat het niet nakomen van afspraken afbreuk doet aan de maatschappelijke positie van KLM en het draagvlak voor overheidssteun aan individuele bedrijven, en anderzijds tegelijkertijd de analyse onderschrijft dat er *geen* belang is bij inzet van handhavingsinstrumenten?

Antwoord op de vragen 23 en 30
Dit heeft vooral te maken met de *juridische* kwalificatie en eisen die gesteld worden aan het hebben van een belang bij een procedure. Aan de hoofdverplichting van de Framework Agreement, namelijk het terugbetalen van de lening en beëindiging van de garantie, is voldaan. Daarnaast heeft de staat geen vermogensschade geleden als gevolg van het niet naleven van een deel van de voorwaarden. Het maatschappelijke belang van de staat, namelijk dat KLM de voorwaarden moet naleven en daarop desnoods aangesproken wordt, is op zichzelf niet toereiken om een juridische procedure een voldoende kans van slagen te geven.

Vraag 31
Hoe gaat u uitvoering geven aan motie 28165 nr. 404?

Antwoord op vraag 31
In de motie van het lid De Jong (CDA) wordt de regering verzocht om werk te maken van een resolutieplan, om de noodzaak van steun te minimaliseren en in geval van eventuele steun uit te werken hoe steun voorwaardelijk kan zijn aan eisen van de steunverlener[11]. Ik heb tijdens het tweeminutendebat op 5 juli 2023 aangegeven hoe ik de motie interpreteer, namelijk als een draaiboek in geval van een crisissituatie en niet zozeer zoals een resolutieplan dat op banken van toepassing is. De uitwerking hiervan zal worden meegenomen in de evaluatie van het steunpakket.

Vraag 32
Waarom is de evaluatie van het steunpakket met een half jaar vertraagd?

[11] Kamerstukken II, 28 165, nr. 404

Antwoord op vraag 32
De evaluatie van het steunpakket is niet met een half jaar vertraagd. Ik vind het van belang dat er een grondige en zorgvuldige evaluatie van het steunpakket plaatsvindt. Zodoende was het niet realistisch om de evaluatie al in de zomer te starten. Bovendien werd in de zomer de juridische analyse uitgevoerd. Nu deze analyse is afgerond kan de evaluatie in gang worden gezet. Ik heb in de Kamerbrief over de juridische analyse van mogelijke vervolgstappen reeds een opzet van de evaluatie gedeeld.[12] Er wordt een externe adviseur ingehuurd om daarmee de onafhankelijkheid van de evaluatie te waarborgen. Naar verwachting zal de evaluatie in de eerste helft van 2024 worden afgerond.

Vraag 33
Snapt u dat er een grote zorg leeft over de precedentwerking van het niet naleven van steunpakketten voor grote individuele bedrijven voor toekomstige gevallen?

Antwoord op vraag 33
Ik begrijp dat er ontevredenheid is over de gebrekkige naleving van de steunvoorwaarden door KLM. Bij de evaluatie van het steunpakket zal daarom nadrukkelijk worden stilgestaan bij de verschillende aspecten rondom de naleving en handhaving van de steunvoorwaarden. Het doel is om hieruit lessen te trekken voor eventuele toekomstige steunpakketten voor individuele ondernemingen.

[12] Kamerstukken II 2023-2024, 29 232, nr. 63.