

## **Eerste periodieke rapportage door de staatsagent over de implementatie en naleving van afspraken en voorwaarden van het steunpakket KLM**

Dit is de eerste rapportage van de staatsagent over de implementatie en naleving door KLM en Air France-KLM (AFKL) van afspraken gemaakt met de Nederlandse staat in het kader van het steunpakket voor KLM. Deze afspraken zijn overeengekomen in een Framework Agreement (de voormalige term sheet) die door deze drie partijen is ondertekend en waarin ook de toezichhoudende rol van de staatsagent is vastgelegd. De periodieke rapportage beoogt een overzicht van de voortgang te geven, uiteraard rekening houdend met de bedrijfsvertrouwelijkheid van bepaalde onderwerpen. De rapportage is onderverdeeld in vier hoofdstukken: (1) werkzaamheden staatsagent, (2) financiële en bedrijfseconomische voorwaarden, (3) lening- en garantiecondities, en (4) luchtvaart gerelateerde voorwaarden, gevolgd door een slotwoord.

### **Samenvatting**

- KLM en AFKL werken professioneel mee aan de inrichting van het ook voor hen nieuwe model van een staatsagent van overheidswege in het kader van het grootschalig steunpakket.
- Op basis van de ter beschikking gestelde gegevens constateert de staatsagent dat tot op heden door KLM en AFKL aan de afspraken en voorwaarden van het steunpakket is voldaan. Door KLM is op voortvarende wijze de implementatie van het herstructureringsplan ter hand genomen.
- Voor de periodieke rapportage door de staatsagent is het voornemen om een halfjaarlijkse frequentie aan te houden. De volgende rapportage verschijnt in het najaar.

### **1. Werkzaamheden staatsagent**

In de periode van oktober 2020 tot februari 2021 heeft de staatsagent ten behoeve van zijn inwerken bijeenkomsten gehad met een groot aantal relevante gesprekspartners: bij de Nederlandse staat, KLM, AFKL en externe betrokkenen en deskundigen. Met velen is meermaals gesproken en deze gespreksreeks wordt voortgezet met bestaande en nieuwe contacten.

Sinds de benoeming per 4 november 2020 heeft de staatsagent alle vergaderingen van de Raad van Commissarissen (tot dusverre viermaal) en de Auditcommissie (tot dusverre tweemaal) van KLM bijgewoond. Van elk van deze vergaderingen heeft de staatsagent de documenten ontvangen. Voorts is per november 2020 een periodiek overleg van start gegaan (tot dusverre vijfmaal) van het bestuur van KLM, de Auditcommissie van de RvC van KLM en de staatsagent om de voortgang van de implementatie van het herstructureringsplan van KLM te monitoren. Ook buiten deze vergaderingen is meermaals gesproken met leidinggevenden van KLM en AFKL.

Parallel aan deze initiële werkzaamheden is door de staatsagent in samenspraak met de ministeries van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat een monitoring framework voor het uit te oefenen toezicht voorbereid. Doel daarvan is het toezicht op de naleving van het geheel aan voorwaarden van een systematisch kader te voorzien, opdat het toezicht effectief is en efficiënt in de uitvoering. Het monitoring framework is inmiddels met KLM en AFKL afgestemd en door de staatsagent vastgesteld.

Deze rapportage volgt dezelfde indeling als die van het monitoring framework: financiële en bedrijfseconomische voorwaarden; financiële condities van de staatslening en de garanties van de staat op bankleningen; en luchtvaart gerelateerde voorwaarden. De financiële en bedrijfsmatige voorwaarden gaan vooral over het herstructureringsplan van KLM. Deze voorwaarden waren bij de steunverlening grotendeels al toetsbaar gedefinieerd. Dat geldt ook voor de lening- en garantiecondities. Een deel van de luchtvaart gerelateerde voorwaarden heeft een langere-termijn karakter. De voorwaarden dienen te worden vertaald naar een tussentijds referentiekader om de voortgang te kunnen monitoren (zie hoofdstuk 4 verderop).

## **2. Financiële en bedrijfseconomische voorwaarden**

### *Context*

Een essentiële voorwaarde om in aanmerking te komen voor het gehele steunpakket was het opstellen van een herstructureringsplan voor KLM ter verbetering van de concurrentiepositie onder andere door de kosten te verlagen. Onderdeel hiervan moest zijn een reductie van de beïnvloedbare kosten met ten minste 15%. Nadat dit plan met instemming van de Nederlandse staat en AFKL was opgesteld, zouden de tweede tranche en volgende tranches van de lening beschikbaar kunnen worden gesteld.

KLM heeft op 1 oktober 2020 een herstructureringsplan aangeboden aan de Nederlandse staat. Deze heeft vervolgens de maand oktober benut om, met behulp van een externe adviseur, het voorgelegde herstructureringsplan te beoordelen. Aanvankelijk kon het kabinet niet instemmen daar de afspraken over arbeidsvoorwaardenmatiging slechts voor een deel van de looptijd van het steunpakket golden. Er was onvoldoende zekerheid dat ook na afloop van deze periode, voor de hele duur van de looptijd van de lening door alle bonden via de arbeidsvoorwaarden een bijdrage aan kostenreductie werd geleverd. Deze onvoldoende zekerheid had specifiek betrekking op het gesprek dat destijds nog liep met enkele bonden om het gewenste niveau van zekerheid hierover te krijgen. Voor een toelichting op de beoordeling door het kabinet van deze eerste versie van het herstructureringsplan zij verwezen naar de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer, "Stand van zaken herstructureringsplan KLM", van 31 oktober 2020.

Vervolgens heeft KLM een addendum bij het herstructureringsplan opgesteld en hebben de bonden een schriftelijke committering afgegeven. Hiermee heeft KLM voldoende zekerheid kunnen bieden dat voor de hele duur van de looptijd van het steunpakket er ook via de arbeidsvoorwaarden een bijdrage aan de kostenreductie wordt geleverd. Daarmee werd aan de desbetreffende voorwaarde van de Nederlandse staat voldaan.

De ten minste 15% reductie van de beïnvloedbare kosten wordt gemeten ten opzichte van de verwachte kostenontwikkeling zonder interventies. Daarbij is het uitgangspunt dat, voor de jaren 2021 en 2022, 50% van de kosten die KLM maakt onder het begrip beïnvloedbare kosten vallen. Ten tijde van de goedkeuring van het herstructureringsplan is door de Nederlandse staat vanaf het jaar 2023, gelet op de langere termijn die beschikbaar is om aanpassingen te maken, een hoger percentage van beïnvloedbare kosten verondersteld, oplopend tot 70% in 2025. In het addendum bij het herstructureringsplan heeft KLM additionele kostenbesparingen voor de jaren 2023-2025 opgenomen waarmee ook in die periode de beoogde besparing kan worden gehaald. Daarbij heeft KLM aangegeven gecommitteerd te zijn aan een continue inspanning om de kosten structureel te verlagen en vastbesloten te zijn om de in het addendum opgenomen additionele kostenbesparingen te realiseren. Op die basis heeft de Nederlandse staat geconcludeerd dat aan de voorwaarden werd voldaan en het steunpakket vrijgegeven. Voor een toelichting op de beoordeling door het kabinet van het herstructureringsplan zij verwezen naar de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer, "Goedkeuring herstructureringsplan KLM", van 3 november 2020. Voor het monitoren zal de staatsagent als referentiekader voor die oploop in de jaren na 2022 een geleidelijk patroon hanteren.

### *Herstructurering*

Door KLM is op voortvarende wijze de implementatie van het herstructureringsplan ter hand genomen, waardoor naar verwachting al met ingang van 2021 de ten minste 15% reductie van beïnvloedbare kosten wordt gerealiseerd. Op basis van rapportage van KLM constateert de staatsagent dat KLM een pakket aan maatregelen heeft genomen c.q. geïdentificeerd waardoor de onderneming op schema loopt om in 2021 en 2022 ruimschoots aan de voorwaarde te voldoen. Deze maatregelen bestaan uit een combinatie van matiging van arbeidsvoorwaarden, vermindering van het aantal werknemers, besparing op materieel en overige besparingen zoals op externe leveranciers en ketenpartners. Met de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van dit pakket heeft KLM – niettegenstaande de daarmee gemoeide uitdagingen – doortastend gehandeld. Voor latere jaren is nog verdere invulling vereist, ten aanzien van zowel de nader te maken afspraken met de bonden over arbeidsvoorwaardenmatiging in de periode 2023-2025 als de bovengenoemde additionele kostenbesparing voor die latere jaren. De staatsagent zal monitoren of de invulling voor de jaren na 2022 tijdig tot stand komt.

Een van de afspraken tussen KLM en de Nederlandse staat is dat ook externe leveranciers en ketenpartners een rol spelen in de verlaging van de kosten. In het herstructureringsplan heeft KLM daartoe meer dan 90 initiatieven benoemd die een besparingspotentieel hebben. Op basis van rapportage van KLM aan de staatsagent kan worden vastgesteld dat externe leveranciers en ketenpartners in 2021 naar verwachting circa 4%-punt bijdragen aan de kostenreductie van ten minste 15%.

In dit eerste stadium ligt voor het herstel van concurrentiekracht de nadruk op uitvoering van de afgesproken herstructurering en kostenbesparing. Daarnaast dragen ook verhoging van de productiviteit en van de operationele marge bij – niet alleen aan het realiseren van de kostenreductie maar ook aan de concurrentiepositie. Een uitdaging zal zijn de gerealiseerde kostenreducties structureel te maken, ook wanneer de luchtvaart weer aantrekt. In een latere rapportage kan de staatsagent in breder perspectief ingaan op de ontwikkeling van de concurrentiekracht van de onderneming.

### *Arbeidsvoorwaarden*

Onderdeel van de afspraken is dat door het personeel via de arbeidsvoorwaarden een substantiële bijdrage wordt geleverd aan verbetering van de concurrentiekracht, langs het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Een voorstel daartoe is gedaan dat inhoudt dat werknemers die boven driemaal modaal verdienen ten minste 20% inleveren op hun arbeidsvoorwaarden. Vanaf modaal gelden lagere percentages, geleidelijk oplopend tot 20%. De verdere invulling hiervan is aan de onderneming en de betrokken werknemersorganisaties.

In het herstructureringsplan heeft KLM specifieke trapsgewijze reducties in arbeidsvoorwaarden opgenomen conform dit principe. Voor een toelichting van deze afspraken zij verwezen naar de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer, "Goedkeuring herstructureringsplan KLM", van 3 november 2020. Voor het cockpit-, cabine- en grondpersoneel is dit in afspraken vastgelegd die lopen tot uiterlijk eind 2022. Daarom is ten tijde van het herstructureringsplan een schriftelijke committeringsclausule overeengekomen tussen KLM en de bonden waarin deze toezeggen ook na afloop van deze periode, voor de hele duur van de looptijd van het steunpakket, via de arbeidsvoorwaarden de benodigde bijdrage aan de kostenreductie te zullen leveren. De staatsagent constateert op basis van de ontvangen informatie dat KLM tot dusverre op het punt van arbeidskostenreductie invulling heeft gegeven aan de voorwaarden.

Voor het bestuur en het topmanagement van KLM is afgesproken dat de totale remuneratie met ten minste 20% wordt gereduceerd ten opzichte van het niveau in 2019 en dat er, als onderdeel daarvan, geen variabel inkomen wordt uitgekeerd zolang de steun aan de onderneming nog niet is terugbetaald. Op basis van rapportage van KLM constateert de staatsagent dat sinds de start van het steunpakket in 2020 aan deze voorwaarde is voldaan. De Nederlandse overheid heeft ervoor gekozen het steunpakket te richten op KLM, waardoor deze afspraken over arbeidsvoorwaarden

geen betrekking hebben op AFKL. Voor de reductie van de remuneratie van de leiding van AFKL zij verwezen naar het jaarverslag van AFKL.

#### *Belastingontwijking door werknemers*

Tevens is als onderdeel van de voorwaarden van het steunpakket door KLM toegezegd dat mogelijke medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van de KLM groep wordt beëindigd. De staatsagent onderzoekt in hoeverre hiervan sprake is of is geweest en of nadere actie geboden is. Daarop wordt in de volgende rapportage teruggekomen.

#### *Dividendverbod en overige*

Ook is afgesproken dat KLM gedurende de looptijd van het steunpakket geen dividenden uitkeert aan de aandeelhouders. Op basis van rapportage van KLM kan de staatsagent constateren dat KLM sinds de start van het steunpakket geen dividenden heeft uitgekeerd. Tevens is bevestigd dat de liquide middelen verkregen door middel van de lening en garanties van de staat zijn aangewend uitsluitend ten behoeve van KLM groep.

### **3. Lening- en garantiecondities**

De staatsagent heeft geconstateerd dat KLM voldoet aan de financiële condities die zijn verbonden aan de lening en de garantie van de Nederlandse staat op bankleningen (zoals bijvoorbeeld rente- en informatieverplichtingen). De communicatie hierover verloopt grotendeels rechtstreeks tussen KLM en de desbetreffende geldschieters en kent een in de financiële wereld gebruikelijk karakter. In verband ook met het bedrijfsvertrouwelijke karakter van deze condities wordt er in deze rapportage verder niet specifiek op ingegaan.

KLM heeft tot op heden €277 miljoen getrokken van de staatslening (€1 miljard beschikbaar) en €665 miljoen van de bankleningen (€2,4 miljard beschikbaar).

### **4. Luchtvaart gerelateerde voorwaarden**

De luchtvaart gerelateerde voorwaarden kennen soms een inspanningsverplichting en soms een resultaatverplichting. Deze hebben zoals gezegd veelal een langere-termijn karakter en betreffen netwerkkwaliteit en gerelateerde onderwerpen, omgevingskwaliteit, en duurzaamheid. Om op naleving van deze voorwaarden te kunnen toezien, moeten zij worden vertaald naar acties die de komende jaren kunnen worden gemonitord en getoetst. De staatsagent wil een referentiekader daarvoor waar mogelijk in de tweede helft van het jaar afronden. Dat dit wat meer tijd kost dan de bedrijfseconomische en financiële condities is inherent aan de inhoud van de gemaakte afspraken en de samenhang ervan met de uitwerking door het kabinet van de uitvoering van de Luchtvaartnota 2020-2050, uitgebracht in november 2020. Dat betekent echter niet dat de inspanningen van KLM tot dusverre minder zijn. In het afgelopen halfjaar zijn vorderingen gemaakt die het voldoen aan de langere termijn, luchtvaart gerelateerde voorwaarden ten goede zullen komen. Van deze vorderingen wordt hier verslag gedaan.

#### *Netwerkkwaliteit en gerelateerde onderwerpen*

Nederland heeft een open economie. Een divers netwerk aan verbindingen met economisch relevante bestemmingen in Europa (voor zover niet afgedekt per trein) en wereldwijd is van belang voor de internationale bereikbaarheid van Nederland en daarmee voor het investerings- en ondernemingsklimaat. KLM is op Schiphol de belangrijkste aanbieder van luchtverbindingen met voor Nederland belangrijke centra in de wereld.

Jaarlijks rapporteert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Kamer over de ontwikkeling van de connectiviteit van Schiphol in de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties. Tegelijk wordt in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 een nieuw beleidskader

netwerkkwaliteit uitgewerkt. De monitoring resultaten binnen de context van dit beleidskader zullen ook worden opgenomen in de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties voor een integraal en compleet beeld van de ontwikkelingen op dit terrein.

In 2019 bediende KLM wereldwijd 159 bestemmingen vanaf Schiphol<sup>1</sup>. Sinds voorjaar 2020 is ten gevolge van de coronapandemie het door KLM gevloggen netwerk zwaar ontregeld en gereduceerd. Voor de monitoring door de staatsagent zal de overheid de ontwikkeling van het KLM netwerk jaarlijks in beeld brengen. Op basis daarvan kan de staatsagent deze, na herstel van de luchtvaart, beoordelen in het licht van de gemaakte afspraken.

KLM heeft zich gecommitteerd aan de actieagenda trein en luchtvaart. Deze heeft als doel het verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. De acties van KLM zijn gericht op het uitvoeren van onderzoeken gericht op: (1) oplossingen voor bagageafhandeling, (2) digitale oplossingen voor een combi-ticket trein en vliegtuig, (3) mogelijkheden en evt. aanpassingen van een AirRail product op de verschillende trajecten. Verder zal KLM de vliegfrequentie naar Brussel (5 maal daags in 2019) verlagen in het kader van de uitvoering van dit actieplan.

Bij de afspraken waarop de staatsagent toezicht houdt is vastgelegd dat de opzegtermijn van de zogenaamde staatsgaranties is verlengd van 9 maanden naar 5 jaren. De staatsgaranties zijn afspraken die de Nederlandse staat ten tijde van de fusie in 2003 heeft gemaakt met AFKL, onder meer over de mate van gebruik van Schiphol als internationale hub en de blijvende vestiging van KLM in Nederland, opererend onder Nederlandse vergunningen en verkeersrechten. Met deze afspraken werd het publieke belang geborgd dat met KLM is gemoeid. Van het recht om op te zeggen is door AFKL tot dusverre geen gebruik gemaakt.

Ook is vastgelegd dat de staatsagent tijdig wordt geconsulteerd over mogelijke besluiten die zouden resulteren in significante verandering van de activiteiten van de KLM groep, en over mogelijke besluiten die zouden resulteren in beëindiging van de activiteiten van de KLM groep en haar dochtermaatschappijen of van een significant deel daarvan. Sinds zijn aantreden is de staatsagent niet over dergelijke voorgenomen besluiten geconsulteerd.

Over de acquisitie door KLM van een meerderheidsbelang in Airtrade is de staatsagent niet geconsulteerd. Airtrade is marktleider op het gebied van de uitgifte en verwerking van vliegtickets voor de reisbranche en ontwikkelt technologie voor reisonderneringen voor het boeken van vliegtickets, het samenstellen van reizen en de administratieve afhandeling hiervan. In een persbericht op 19 februari 2021 omschreef KLM dit als een strategische acquisitie en in de daarop volgende woordvoering lichtte KLM de ambities op dit terrein nader toe. Met KLM is afgesproken dat de staatsagent in het vervolg over een dergelijk voorgenomen besluit tevoren geïnformeerd zal worden – ook indien, zoals in dit geval, de omvang van het met de acquisitie zelf gemoeide bedrag binnen de beschikbare marge valt – opdat de staatsagent kan beoordelen of het besluit zou resulteren in significante verandering van de activiteiten van de KLM groep en derhalve formele consultatie van de staatsagent aan de orde zou zijn. Over de Airtrade transactie heeft de staatsagent verder geen opmerkingen.

### *Omgevingskwaliteit*

Plannen voor vermindering van hinder en schadelijke emissies van het luchtverkeer zijn de afgelopen tijd geconsulteerd door de luchthaven Schiphol. Over de uitvoering van het plan met betrekking tot de beperking van hinder worden, na toetsing door een onafhankelijke partij, nadere afspraken gemaakt. De prestaties die KLM in het kader van deze plannen zal leveren zullen vervolgens in de rapportages van de staatsagent periodiek worden beoordeeld.

---

<sup>1</sup> SEO (2020). *Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties*. Vindplaats: <https://www.seo.nl/publicaties/monitor-netwerkkwaliteit-en-staatsgaranties-2/>.

Een belangrijk element is de stapsgewijze reductie van het aantal nachtvluchten op Schiphol, waarin KLM een evenredige bijdrage zal leveren. In het gebruiksjaar 2019 bedroeg het totale aantal nachtvluchten op Schiphol 30.112, waarvan 20.359 door de KLM groep. De ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit waarmee de eerste stap naar 29.000 nachtvluchten juridisch wordt verankerd, is in procedure. Deze ontwerpwijziging zal nog worden behandeld door de Tweede Kamer. Zodra de juridische basis van kracht is kan worden gemonitord of KLM de afgesproken evenredige bijdrage levert aan de reductie. Dit geldt ook voor de mogelijk daarop volgende, voorwaardelijke reductiestappen naar 27.000 en daarna naar 25.000 nachtvluchten, die een separate wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit zullen vereisen.

### *Duurzaamheid*

Over duurzaamheid zijn in het kader van het steunpakket drie afspraken gemaakt: de KLM groep committeert zich aan de doelstellingen van het concept Akkoord Duurzame Luchtvaart van februari 2019, inclusief het doel om de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2030 ten minste te reduceren tot het niveau van 2005; de KLM groep committeert zich aan de doelstelling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierkilometer in 2030 met 50% te reduceren ten opzichte van het niveau van 2005; en KLM zal deelnemen in de eerste fabriek voor duurzame luchtvaartbrandstof in Nederland en committeert KLM groep aan de doelstelling om in 2030 ten minste 14% duurzame brandstof te gebruiken zoals beschreven in het concept Akkoord Duurzame Luchtvaart.

In het concept Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn CO<sub>2</sub>-doelen afgesproken die voor KLM relevant zijn en door de staatsagent zullen worden gemonitord, namelijk voor de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland en voor de grondoperatie. Om deze doelen te behalen zijn eveneens afspraken gemaakt over de ontwikkeling, opschaling en toepassing van duurzame luchtvaartbrandstof en technologische innovaties. KLM draagt bij aan het bereiken van deze doelstellingen, onder andere via een actieve en constructieve inzet aan de Duurzame Luchtvaarttafel.

Onderdeel van het akkoord is dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de uit Nederland vertrekkende internationale luchtvaart in 2030 is teruggebracht tot ten hoogste het niveau van 2005 (exclusief CO<sub>2</sub>-compensatie). In het duurzaamheidsverslag en het jaarverslag rapporteert KLM deze CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar dan voor alle vluchten van de KLM groep en niet apart voor de vluchten vertrekkend uit Nederland. De staatsagent is in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met KLM om te bevorderen dat er spoedig een basis is voor rapportage van de conform de Framework Agreement en het Akkoord Duurzame Luchtvaart te monitoren uitstootcijfers. Daarvoor is een operationele definitie nodig die kan aansluiten bij het vervolg op het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de Luchtvaartnota 2020-2050.

AFKL heeft de ambitie om op het gebied van duurzaamheid vooraanstaand te zijn. Naast het Japanse ANA is het de enige luchtvaartgroep opgenomen in de Dow Jones Sustainability World Index 2020. Dit schept verplichtingen en binnen de groep vullen de maatschappijen dit op eigen wijze in. Blijkens het Jaarverslag 2020 heeft KLM de ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de totale vluchtoperatie van de KLM groep (waarvan de bovengenoemde vluchtoperatie vertrekkend uit Nederland een onderdeel is) in 2030 te reduceren met 15% ten opzichte van het niveau van 2005 (exclusief CO<sub>2</sub>-compensatie). In 2019 zat men, gemeten naar deze brede definitie, 4% onder het niveau van 2005. In 2020 zat men er zelfs 47% onder, maar dat was sterk vertekend door de coronacrisis.

Daarnaast wil AFKL, en daarbinnen KLM, de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer in 2030 met 50% hebben teruggebracht ten opzichte van het niveau in 2005 (inclusief CO<sub>2</sub>-compensatie). In het kader van de steunverlening is dit voor de KLM groep gecommitteerd. Deze indicator kan, in combinatie met de hierboven genoemde absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot, een beeld geven van de operationele efficiëntie in termen van brandstofverbruik (en -kosten) ten opzichte van de gemiddelde bezettingsgraad. Naast operationele efficiëntie telt ook CO<sub>2</sub>-compensatie mee voor het

behalen van deze doelstelling. In 2019 was de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer door de KLM groep afgebouwd tot 31% onder het niveau van 2005. In 2020 was er een sterk vertekende, tijdelijke stijging tot iets boven het 2005 niveau, als gevolg van exceptioneel lage bezettingsgraden gedurende de coronapandemie.

KLM neemt deel aan de eerste fabriek in Europa die zich volledig toelegt op duurzame luchtvaartbrandstof. Deze wordt gevestigd in Nederland. KLM committeert zich daarnaast aan ten minste 14% bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof in 2030, conform het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De staatsagent zal een referentiekader opstellen, in samenhang met de door het kabinet conform Luchtvaartnota uit te werken kaders, om de toename van het bijmengpercentage richting 2030 te kunnen monitoren. Zodra er sprake is van een Europese dan wel nationale bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstof, zal – waar nodig – het ingroeipad door KLM op basis hiervan worden aangepast.<sup>2</sup>

## **5. Slotwoord**

Sinds de benoeming in november 2020 is het de staatsagent gebleken dat KLM en AFKL professioneel meewerken aan de inrichting van het ook voor hen nieuwe model van een staatsagent van overheidswege in het kader van het grootschalig steunpakket. Er is sprake van constructieve samenwerking hetgeen op prijs wordt gesteld, temeer aangezien het voor de onderneming en de betrokken functionarissen alle hens aan dek is om in deze crisis het hoofd boven water te houden.

Op basis van de ter beschikking gestelde gegevens constateert de staatsagent dat tot op heden door KLM en AFKL aan de afspraken en voorwaarden van het steunpakket is voldaan.

Voor de periodieke rapportage is het voornemen om een halfjaarlijkse frequentie aan te houden. De volgende rapportage verschijnt in het najaar.

---

<sup>2</sup> De Europese Commissie verwacht in Q2 2021 een juridisch voorstel onder het Refuel EU Aviation Initiative te publiceren waarin de invoering van een Europese bijmengverplichting voor de luchtvaart wordt geïntroduceerd. Als de Europese bijmengverplichting lager uitvalt dan de Nederlandse doelstelling voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) moet op nationaal niveau worden besloten of het wenselijk is dat een aanvullende nationale bijmengverplichting (aanvullend op de Europese verplichting) wordt ingevoerd om de doelstelling van 14% bijmenging in 2030 te behalen.