



Aan  
de Volkskrant  
Haagse redactie  
t.a.v. de heer Sanne ten Hoove  
Postbus 59  
2501 CB DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

16 december 2003

Bijlage(n)

6

Ons kenmerk

DGL/03.u02856

Uw brief van

30 september 2003

Onderwerp

WOB verzoek dossier fusie KLM-Air France op basis van gesprek 7 november 2003

Geachte heer Ten Hoove,

In antwoord op uw brief van 30 september 2003 waarin u op grond van de Wet Openbaarheid Bestuur inzage vraagt in alle schriftelijke stukken van het dossier fusie KLM-Air France en naar aanleiding van het gesprek tussen u en vertegenwoordigers van DGL van 7 november 2003, waarin u aan heeft gegeven het WOB verzoek te willen beperken tot documenten die de rol en positie van de overheid gedurende de fusieonderhandelingen inhoudelijk en procesmatig belichten, deel ik u, mede namens de ministers van Financiën en van Algemene Zaken, aan welke u eensluidende verzoeken heeft gedaan, het volgende mede.

Krachtens artikel 3, eerste lid, van de Wet openbaarheid van bestuur [Wob], kan een ieder een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten tot een bestuursorgaan.

Ingevolge artikel 3, derde lid van de Wob wordt een verzoek ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11 van de Wob.

Het bestuursorgaan zal het verstrekken van de gevraagde informatie achterwege moeten dan wel kunnen laten wanneer zich een of meer van de in de artikelen 10 en 11 van de Wob genoemde uitzonderingsgronden of beperkingen voordoen.

Na intern onderzoek constateren wij dat uw verzoek de volgende documenten betreft welke bij deze brief als bijlage zijn ingevoegd.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171  
Fax +31 70 3517895



Ik besluit tot openbaarmaking van:

- 1) Delen van de nota ten behoeve van bewindsliedenoverleg 11 september inzake KLM (10 september 2003) (nr. 72)
- 2) Mandaat onderhandelingen namens Staat met KL/AF (15 september 2003) voor de heer Frans Engering (nr. 66)
- 3) Procesmemo DGL (nr. 59)
- 4) Verklaring van Overeenstemming tussen de Regering van de Republiek Frankrijk en de Regering van Nederland inzake onderlinge coördinatie en wederzijdse bijstand met betrekking tot de nieuwe Gecombineerde Groep die door Air France en Koninklijke Luchtvaartmaatschappij wordt opgericht (nr. 51)
- 5) "Liever één vogel in de hand ....."; resultaat en advies inzake de onderhandelingen namens de Staat met betrekking tot de voorgenomen fusie KLM-Air France (nr. 58)

Voor wat betreft de overige documenten ben ik van mening dat het hier allereerst betreft bedrijfs- en fabricagegegevens die vertrouwelijk aan de overheid zijn medegedeeld en waaromtrent artikel 10, eerste lid, onder c, van de Wob stelt dat het verstrekken van dergelijke informatie achterwege dient te blijven.

Voorts betreft het hier documenten die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad, waarin zijn opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.

Bovengenoemd artikel beoogt onder meer een interne meningsvorming en gedachtevorming vrij van externe inmenging te laten plaatsvinden

Ingevolge artikel 1, onder f, van de Wob wordt onder persoonlijke beleidsopvatting verstaan een opvatting, voorstel, aanbeveling of conclusie van een of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe aangevoerde argumenten.

Op grond van artikel 1, onder c, van de Wob wordt onder intern beraad verstaan: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid.

Ik ben de mening toegedaan dat de informatie waarvan u openbaarmaking verzoekt moet worden beschouwd als opgesteld ten behoeve van intern beraad, waarin persoonlijke beleidsopvattingen zijn neergelegd en derhalve niet in aanmerking komt voor openbaarmaking.

Ook met het oog op een goede en democratische besluitvorming, als bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de Wob, kan de informatie uit het document, gelet op de verwevenheid van feitelijke informatie enerzijds en persoonlijke beleidsopvattingen anderzijds niet anderszins openbaar worden gemaakt.



DGL/03.u02856

Gelet op het bovenstaande besluit ik tot weigering van openbaarmaking van deze overige documenten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
Namens deze,  
DE SECRETARIS-GENERAAL,

drs. G.H.O. van Maanen

AFSCHRIFT



## BEZWAARCLAUSULE

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt tegen dit besluit bezwaar maken. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Minister van Verkeer en Waterstaat, Hoofddirectie Juridische Zaken, sector ABR, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag.

Het ondertekende bezwaarschrift dient tenminste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en zo mogelijk de datum en het kenmerk van het besluit;
- een opgave van redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

U bent voorts in de gelegenheid om - gelijktijdig met of na de indiening van het bezwaarschrift - een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Een zodanig verzoek dient te worden gericht tot de Voorzieningenrechter van de Rechtbank waar uw woonplaats onder valt.

In verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Om-trent de hoogte daarvan, de wijze waarop en de termijn waarbinnen u dit dient te betalen krijgt u na de indiening van het beroep c.q. het verzoek om voorlopige voorziening bericht van de griffie.

Tenzij anders vermeld kan er niet langs elektronische weg bezwaar worden ingesteld.



Minister-President, Ministers van Financiën,  
Economische Zaken, Buitenlandse Zaken

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
10 september 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/03.U02503	-
Onderwerp	
nota t.b.v. bewindslidenoverleg 11 september inzake KLM	

Hierbij bied ik u de interdepartementaal afgestemde nota aan ten behoeve van het bewindslidenoverleg van donderdag 11 september inzake de mogelijke fusie van KLM.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

prof. dr. F.L. Bussink

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon 070 - 351 7340  
Fax 070 - 351 6348  
E-mail [general.post@dgl.minvenw.nl](mailto:general.post@dgl.minvenw.nl)  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

## Notitie ten behoeve van het bewindslidenoverleg op donderdag 11 september 2003 inzake mogelijke fusie KLM-Air France

### Inhoudsopgave

#### Inleiding

- ① Waaron fusie en waarom nu?
  - 1.1 Waaron concentratie binnen de luchtvaart?
  - 1.2 Waaron is er geen plaats voor vier mondiale allianties?
  - 1.3 Waaron een fusie en geen alliantie met Air France en waarom nu?
  - 1.4 Waaron is stand alone geen levensvatbare optie voor KLM?
  - 1.5 Waaron is de Star alliantie van Lufthansa geen optie voor KLM?
  - 1.6 Waaron is de Oneworld alliantie van British Airways geen optie voor KLM?
- 2. Structuur fusie
  - 2.1 Fusievoorstel AF/KL
- 3. Positie Nederlandse Staat
  - 3.1 Aandelenbelang
  - 3.2 Markttoegang/ luchtvaartpolitiek
  - 3.3 Borging Netwerkkwaliteit
  - 3.4 Werkgelegenheid
  - 3.5 Politieke verhoudingen
- 4. Procesbeschrijving
- 5. Voorlopige reactie
- ⑥ Benoeming externe onderhandelaar
- 7. Risico's
  - 7.1 Europees rechtelijke aspecten
  - 7.2 Alitalia
- ⑧ Communicatie
- ⑨ Samenvatting en beslisputen

#### Inleiding

De op handen zijnde fusie tussen KLM en Air France betekent een samensmelting van twee zeer verschillende en bijzondere bedrijven. KLM is de oudste zelfstandig opererende luchtvaartmaatschappij ter wereld en heeft, ofschoon vijf maal kleiner dan Air France, een groot belang voor de Nederlandse economie. Air France is eveneens één van de oudste luchtvaartmaatschappijen ter wereld en is als staatsmaatschappij een symbool van de Franse nationale trots.

Ofschoon KLM thans nog de op drie na grootste maatschappij in Europa is, doemt, zeker in het kader van de voortschrijdende concentratie van de luchtvaartmarkt, het risico op van isolatie op termijn indien KLM de huidige situatie zou continueren. De fusiepogingen die KLM in het verleden heeft ondernomen hebben haar geleerd dat de keuze voor de juiste partner cruciaal is om als luchtvaartmaatschappij met de Nederlandse identiteit een speler van formaat in het internationale speelveld te blijven. Dit is ook het uitgangspunt van de Staat inzake de voorgenomen fusie tussen KLM en Air France.

### 1. waarom fusie en waarom nu?

#### 1.1 Waaron concentratie binnen de luchtvaart?

Binnen de luchtvaart is sprake van voortschrijdende mondiale liberalisering. Zoals binnen veel netwerksectoren het geval, zijn binnen de luchtvaart door schaalvergroting synergie-effecten te realiseren. Deze synergie-effecten bestaan uit opbrengstenvoordelen door vergroting van het markt bereik en kostenvoordelen door rationalisatie en specialisatie.

Schaalvergroting heeft tot nog toe alleen plaatsgevonden door middel van grensoverschrijdende allianties omdat luchtvaartpolitieke condities ("nationale" landingsrechten) een verdere slag verhinderen.

De luchtvaart ziet zich geplaagd voor een structurele problematiek die nog eens is verscherpt door achtereenvolgende crises (aanslagen 11 september, Irak, Sars). Enerzijds betreft dit kostenstijgingen aan leverancierszijde (vliegtuig- en vliegtuigmotorenfabrikanten, luchthavens), anderzijds daling van de ticketprijzen, ingegeven door prijsvechters op de Europese markt als easyJet en Ryanair. De marges van KLM staan hierdoor structureel onder druk en leiden tot verliezen die de kaspositie in rap tempo doen verslechteren.

### **1.2 Waarom is er geen plaats voor vier mondiale allianties?**

Als gevolg van de achtereenvolgende crises is het concentratieproces in de luchtvaart in een versnelling gekomen. Binnen Europa zijn met de faillissementen van Sabena en Swissair de eerste slachtoffers gevallen. Binnen de VS tekenen zich drie (groepen) luchtvaartmaatschappijen af (American, United+US Airways, Delta+Continental+Northwest) af. Wereldwijd is er dan ook maar plaats voor drie allianties van luchtvaartmaatschappijen. De Wings alliantie van KLM en Northwest is de huidige vierde alliantie (daarnaast Oneworld, Star, Skyteam). Hoewel commercieel succesvol ontbreekt het deze alliantie aan voldoende Europees marktaandeel om blijvend te overleven. KLM staat nu voor keuze om zich aan te sluiten bij een Europese partner binnen één van de drie andere allianties (BA binnen Oneworld, Lufthansa binnen Star, Air France binnen Skyteam), dan wel toch op eigen kracht door te gaan. De risico's daarvan worden beschreven in § 1.4.

### **1.3 Waarom een fusie en geen alliantie met Air France en waarom nu?**

Het speelveld in de luchtvaart wordt gedomineerd door drie wereldomspannende allianties, waarvan de Skyteam alliantie met Air France weliswaar de meest recente, maar in passagiersvolumes al de op één na grootste is. Een fusie van KLM met Air France betekent dat KLM zich diep kan wortelen in een groeiende alliantie en daardoor vooralsnog een belangrijke speler blijft in de mondiale luchtvaart. Het alliantiespel bevindt zich thans in een cruciale fase en KLM kan van het momentum gebruik maken om haar positie te consolideren.

Door een fusie verwacht KLM substantiële synergie-effecten te behalen die in een alliantie niet realiseerbaar zouden zijn, onder meer op het gebied van distributie, verkoop en marketing. Daarnaast geeft een fusie meer waarborgen dat beide partners aan elkaar zijn gecommiteerd, waardoor het risico van tegenstrijdige belangen wordt geminimaliseerd en Air France de samenwerking eenzijdig kan ontbinden.

### **1.4 Waarom is stand alone geen levensvatbare optie voor KLM ?**

In het slechtste geval komt KLM alleen te staan als Northwest Airlines het joint venture contract (dat loopt tot 2007) met KLM opzegt en zich aansluit bij Skyteam. In die omstandigheden raakt KLM de Noord-Amerikaanse binnenlandse markt grotendeels kwijt. Verder is het waarschijnlijk dat andere partners in de Wings alliantie zich zullen heroriënteren en overstappen naar één van de andere drie allianties. In dat geval zou KLM niets anders resten dan een Europese speler te worden met een kleine thuisbasis en nauwelijks intercontinentale routes. Gezien de relatief hoge kosten en de beperkte thuismarkt zal KLM door zowel de grote allianties als de prijsvechters worden weggeconcurrerd. KLM wacht dan hetzelfde lot dat Sabena en Swissair ten deel is gevallen. In het beste geval, indien de Amerikaanse mededingingsautoriteiten de samenwerking tussen Delta, Continental en Northwest blokkeren, blijft het manco van onvoldoende Europees marktaandeel en zal de vierde alliantie onder druk van de andere marginaliseren. Transformatie van KLM in een prijsvechter als Ryanair of easyJet is gezien kostenstructuur en bedrijfscultuur geen reële optie.

### **1.5 Waarom is de Star alliantie van Lufthansa geen optie voor KLM?**

Allereerst bestaat er een aanzienlijke geografische overlap tussen de markten van KLM en van Lufthansa. Daarnaast kent de Star alliantie reeds een groot aantal Europese partners (zoals het Scandinavische SAS, Oostenrijkse Austrian en het Britse BMI), welke voornamelijk een aanvoerfunctie hebben ten behoeve van de Lufthansa draaischijven op Frankfurt en München.

De toegevoegde waarde van KLM in Star zou daardoor beperkt zijn en KLM zou verworpen tot een regionale aanvoermaatschappij voor Lufthansa zonder noemenswaardig intercontinentaal netwerk, met navenante consequenties voor de netwerkqualiteit van Schiphol.

### **1.6 Waarom is de Oneworld alliantie van British Airways geen optie voor KLM?**

BA heeft aangegeven dat het voornamelijk enkel geïnteresseerd is in een lichte samenwerkingsvorm met KLM en een fusie op middellange termijn uitsluit. Dit betekent dat, in de visie van KLM, de verwachte synergie- en kostenvoordelen van een fusie op dit moment niet kan behalen in een alliantie met BA. Daarnaast speelt mee dat er op routes tussen Groot-Brittannië en de VS nog geen anti trust immuniteit en open skies regime bestaat, waardoor de lucratieve joint venture tussen KLM en Northwest Airlines op de Transatlantische routes op de tocht zou komen te staan.

## **2. structuur fusie**

Sheets met de fusiestructuur zijn bijgevoegd. In § 2.1 wordt de structuur nader toegelicht.

### **2.1 Fusievoorstel AF/KL**

AF brengt een openbaar bod uit op alle gewone (beursgenoteerde) aandelen van KL. Dit betekent dat AF KL overneemt. Zie bijgevoegde figuren ter illustratie.

KL wordt een werkmaatschappij van de AF/KL Holding. Deze holding wordt het Franse hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappijen KL en AF.

KL blijft operationeel zelfstandig opereren, maar de strategische beslissingen worden wel genomen door een Strategic Management Committee waarin zowel afgevaardigden van AF als KL vertegenwoordigd zijn en welke onder de AF/KL Holding ressorteert.

AF/KL Holding heeft de eerste drie jaar als aandeelhouder relatief weinig invloed op de activiteiten van KL. AF/KL Holding houdt namelijk indirect, via de Stichting Assurances and Administratiekantoor (SAK), aandelen in KL. Die eerste drie jaar zijn SAK en de reeds staande Stichting Luchtvaartbelangen de belangrijkste aandeelhouders in KL. Zij bezitten samen 51% van het stemrecht in KL.

De Staat behoudt de optie om uit luchtvaartpolitieke overwegingen 50,1% van de aandelen in KL te verwerven. Als de Staat de optie uitoefent, kan de Staat de zeggenschap die aan dit aandelenbelang gekoppeld is niet vrij uitoefenen. De Staat dient in het thans voorliggende document dan de steminstructie van de AF/KL Holding te volgen. Na drie jaar krijgt AF/KL Holding alle zeggenschap in KL en verdwijnt de optie, tenzij dit om luchtvaartpolitieke redenen nog niet kan.

AF zal de overname van de aandelen KLM betalen door uitgifte van nieuwe aandelen AF. Hierdoor verwatert het belang dat de Franse Staat nu heeft (54%) tot minder dan 50%.

ft

## **3. Positie Nederlandse Staat**

### **3.1 Aandelenbelang**

Het aandelenpakket KLM van de Nederlandse Staat –in totaal 14% van het totale aandelenkapitaal KLM– valt uiteen in (i) prioriteitsaandelen en (ii) preferente aandelen. De prioriteitsaandelen hebben een verwaarloosbare financiële waarde, maar geven wel zeggenschap over belangrijke aandeelhoudersbesluiten, zoals uitgifte van aandelen en statutenwijziging. De waarde van de preferente aandelen is eveneens relatief beperkt (circa 25 mln €). Hieraan is geen bijzondere zeggenschap verbonden. De Staat houdt dit aandelenbelang niet om invloed op de bedrijfsvoering uit te oefenen maar om de landingsrechten te borgen, die ook een waarde-asset zijn voor AF/KL (zie § 3.2). Het ligt derhalve voor de hand dat de Staat zijn aandelenbelang afstoot zodra het luchtvaartpolitieke bestel voldoende is geliberaliseerd, waardoor vereiste van national ownership and control vervalt.



In aanvulling op het aandelenbelang heeft de Staat ook een optierecht om 50,1% van het aandelenkapitaal te verwerven, indien dit om luchtvaartpolitieke redenen noodzakelijk zou zijn. Ook dit optierecht is niet langer nodig, indien de internationale liberalisering voldoende is voortgeschreden.

### **3.2 Markttoegang/luchtvaartpolitiek**

De markttoegang in de internationale luchtvaart ("landingsrechten") is nog steeds in grote mate strikt gereguleerd op basis van bilaterale luchtvaartverdragen. Daarin zijn ook voorwaarden opgenomen over eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. "Substantial ownership and effective control" betreffende Nederlandse maatschappijen moet op grond daarvan in handen zijn van Nederlandse ingezetenen.

Het is daarom van groot belang dat de status van de KLM als Nederlandse maatschappij richting derde landen zoveel mogelijk in stand blijft, om te voorkomen dat ze landingsrechten van KLM intrekken, hetgeen niet in het belang is van KLM, noch van AF/KL.

In de organisatiestructuur hebben de fusiepartners daarvoor een aantal voorzieningen ingebouwd:

- een stichting administratie kantoor (SAK), met in meerderheid Nederlandse bestuurders, die samen met de al bestaande Stichting Luchtvaartbelangen Nederland enige jaren 51% van de KLM aandelen houdt.
- continuering van de optieovereenkomst, waarmee de Staat 50,1% in KLM kan verwerven als een derde land landingsrechten dreigt in te trekken vanwege twijfels over Nederlandse eigendom en zeggenschap.

Vanuit luchtvaartpolitiek oogpunt wordt de voorgestelde fusiestructuur op hoofdlijnen aanvaardbaar geacht. De structuur is verdedigbaar richting derde landen voor wat betreft de eisen over substantial ownership and control. Daarbij de kanttekening dat nooit volledig is te garanderen dat er zich geen problemen met derde landen zullen voordoen.

De Staat acht echter op een aantal punten aanscherping wenselijk om de verdediging richting derde landen te versterken. Deze zijn opgenomen in de voorlopige overheidsreactie. In grote lijnen:

- geen steminstructies vanuit de AF/KL holding voor de hierboven genoemde SAK, noch voor de Nederlandse Staat als de optie uitgeoefend zou zijn
- de voorgestelde structuur niet als voorgesteld voor 3 maar voor 6 jaar met daarna besluit van de Staat of verlenging nodig is
- afsluiten van een verdrag van wederzijdse bijstand tussen Nederland en Frankrijk

### **3.3 Borging Netwerkkwaliteit**

Tot nu toe is het belangrijkste instrument van de Nederlandse Staat om de netwerkkwaliteit op Schiphol te borgen de national carrier zelf. De belangen van de Staat, die van de national carrier en van de nationale luchthaven lopen tot nu toe op dit punt immers vrijwel parallel. Om die reden heeft de Staat KLM zoveel mogelijk vrij gelaten m.b.t. de invulling van haar netwerk. Er waren tot nu toe dan ook geen directe borgingsinstrumenten.

Nederland ziet echter door de grensoverschrijdende fusie met AF de national carrier als instrument verdwijnen. De belangen van de gefuseerde onderneming zijn daardoor niet meer congruent met het Nederlandse belang van de netwerkkwaliteit op Schiphol. Parijs is nu immers ook in het geding. Daardoor kan de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht in het geding raken. Voor de gefuseerde onderneming zal netwerkintegratie en rationalisatie tussen beide luchthavens immers een belangrijke rol spelen.

Tot nu toe zijn de beide fusiepartners met het oog op dit belang zogenoemde netwerk 'assurances' overeengekomen. Deze assurances geven echter onvoldoende duidelijkheid. Daarom zijn aanvullende maatregelen nodig om de netwerkkwaliteit als maatschappelijk belang te borgen zolang er geen level playing field is in de internationale luchtvaartmarkt. Voor de onderhandelingen is dit een zeer essentieel punt.

Die minimaal noodzakelijk geachte netwerkqualiteit kan als volgt geconcretiseerd worden voor de komende zes jaar. Per continent wordt tenminste een in het referentiejaar 2001 geboden overall frequentieniveau van intercontinentale verbindingen gehandhaafd. Tevens dient de netwerkontwikkeling op Schiphol gelijke tred te houden met die op Charles de Gaulle. Het minimale frequentieniveau omvat de intercontinentale frequenties van de KLM en de frequenties vanaf Schiphol van die alliantie partners die via hun hubs in de VS, Afrika en het Verre Oosten Schiphol met de eindbestemmingen in die continenten verbinden. Ook deze zogenoemde indirecte frequenties worden, met een correctiefactor voor de overstap, meegenomen in het minimum vereiste niveau aan netwerkqualiteit. Daarnaast zullen minimum frequenties worden gesteld voor een aantal key destinations.

De juridische borging van de netwerkqualiteit kan op een aantal manieren worden vormgegeven: d.m.v. een privaatrechtelijke overeenkomst, via het bestaande convenant tussen Schiphol en KL en/of worden gewaarborgd langs publiekrechtelijke weg. In het position paper (punt 2) wordt voorgesteld een overeenkomst te sluiten met de gefuseerde onderneming en eventueel ook met de Franse Staat waarin nader overeen te komen afspraken m.b.t. de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op voor de Nederlandse Staat afdwingbare wijze worden vastgelegd. Aangeraden wordt om een dergelijke overeenkomst sowieso te regelen (harde eis), maar daarnaast op dit moment alle opties open te houden, omdat niet zeker is of deze Europees rechtelijk geoorloofd zijn.

Niet uit te sluiten is dat van Franse kant de tegeneis gesteld kan worden dat er voldoende groeimogelijkheden zijn voor de gefuseerde onderneming op Schiphol. Uiteraard kan hierover geen toezegging worden gedaan, niettemin is een dergelijke eis wel te ondervangen door van AF/KL alleen netwerkqualiteit garanties te vragen voor zover de capaciteit op Schiphol het toelaat.

#### **3.4 Werkgelegenheid**

De fusie kan werkgelegenheidseffecten teweeg brengen. Onderscheid kan gemaakt worden tussen directe en indirecte werkgelegenheidseffecten.

Wat betreft de eventuele directe werkgelegenheidseffecten kan worden gesteld dat dit (primair) een zaak van de onderneming zelf is. De ondernemingsraad en vakbonden van KLM zullen hierop eveneens kritisch toezien. Het Nederlandse overheidsbeleid t.a.v. werkgelegenheid is gericht op verbetering van de economische structuur (dus randvoorwaardelijk), hetgeen eveneens een argument vormt om eventuele rechtstreekse werkgelegenheidseffecten aan de ondernemingen over te laten (zie wel volgende punt: politieke verhoudingen).

Wat betreft indirecte werkgelegenheid ligt dit anders. Indirecte werkgelegenheidseffecten zullen in grote mate samenhangen met de internationale bereikbaarheid cq netwerkqualiteit van Schiphol. Vermindering van de bereikbaarheid zou schade kunnen toebrengen aan de Nederlandse positie op gebieden als: handel, vestigingsklimaat, toerisme. Behoud van netwerkqualiteit lijkt derhalve de beste waarborg te kunnen bieden om het risico van nadelige indirecte werkgelegenheidseffecten te mitigeren.

#### **3.5 Politieke verhoudingen (balans invloed Nederlandse en Franse overheden in de onderneming)**

Aandachtspunt is (naast informele invloed) dat de Franse Staat op dit moment een aandelenbelang van 54% houdt in Air France en op grond daarvan overheidscommissarissen benoemt. In de voorgestelde structuur na fusie heeft de Franse Staat nog steeds een zeer fors belang (maar waarschijnlijk wel minder dan 50%) en behoudt het op basis van het aandelenbelang 2 van de huidige 11 overheidscommissarissen (zie structuuroverzicht). Naast deze commissarissen hebben 2 werknemerscommissarissen, eveneens op basis van het werknemersaandelenbelang, zitting in de board. Deze zullen primair opkomen voor de belangen van de Franse werknemers in de onderneming.

Het Nederlandse aandeelhoudersbelang (14%) is uitsluitend ingegeven vanwege de internationale luchtvaartpolitieke stelsel van regulering. Het dient geen doel om overheidsinvloed uit te oefenen. Het lijkt (politiek) lastig uit te leggen dat KLM, een belangrijk Nederlands bedrijf, nu onder Franse overheidsinvloed komt te staan. Dit kan ook vragen oproepen indien een reorganisatie wordt afgekondigd, waarbij de pijn in belangrijke mate KLM treft. Dan kan gesteld worden – terecht of onterecht – dat Franse nationale politieke redenen daarvan de achtergrond zijn in plaats van zakelijke economische redenen.

## 7. Risico's

### 7.1 Europees-rechtelijke aspecten

De Staat ontleent zijn onderhandelingspositie formeel aan de (prioriteits)aandelen en informeel aan de rol als beleidsmaker op luchtvaartpolitiek gebied. Het is de vraag of de (prioriteits)aandelen werkelijk een stevige positie bieden, aangezien dit mogelijk door Brussel als belemmering van vrij kapitaalverkeer wordt aangemerkt ('gouden aandeel'-discussie). Zolang KLM de onderhandelingspositie van de Staat respecteert, lijkt er evenwel geen reden die positie 'vrijwillig op te geven'.

Wat betreft de borgingsinstrumenten (m.n. netwerkqualiteit) bestaan eveneens vraagtekens of deze houdbaar zullen zijn binnen EG-rechtelijke context. Dit is een grijs gebied. Onze juridisch adviseur stelt dat dit ook een onderhandelingspunt met Brussel vormt.

### 7.2 Alitalia

Alitalia is de Italiaanse alliantiepartner van Air France en heeft in die hoedanigheid een vetorecht voor samenwerkingsovereenkomsten tussen Air France en derde maatschappijen, zoals KLM. Uit dit oogpunt is de Staat voornemens KLM om een nadere toelichting te vragen omtrent het standpunt van Alitalia in deze en de plannen van Alitalia in de samenwerking met Air France.

## 8. Communicatie

Alle informatie over dit fusieproces is koersgevoelig op dit moment strikt vertrouwelijk en. Hierover is derhalve geen communicatie met de Tweede Kamer mogelijk, voordat KLM en AF hierover naar buiten zijn getreden. Tot dat moment zal de Staat 'geen commentaar' geven op vragen van de pers.

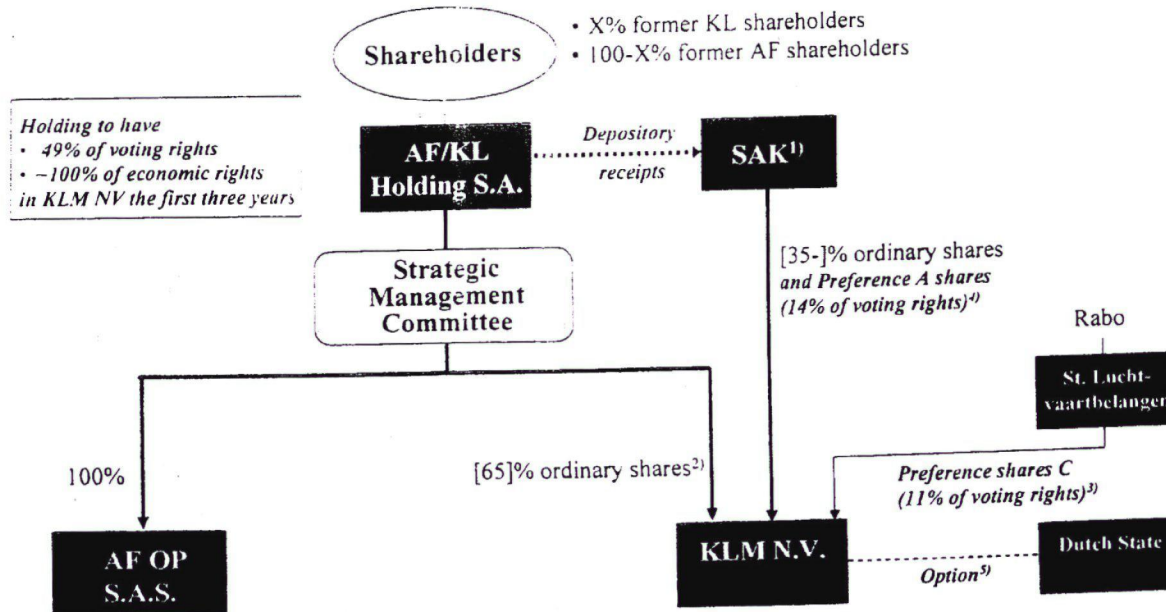
## 9. Samenvatting en beslispunten

Alternatieven voor KLM zijn risicovol en op dit moment niet aan de orde  
De juridisch borging moet worden verbeterd (zie voorlopige reactie)

Beslispunten:

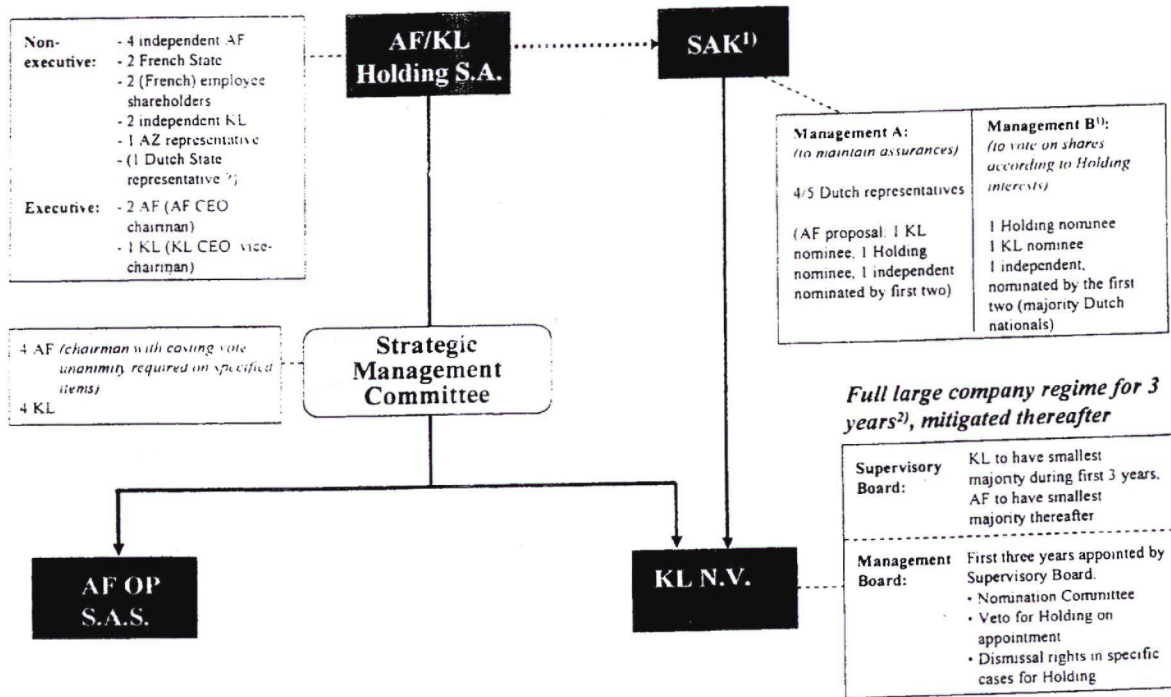
- 1) De voorlopige reactie accorderen als vertrekpunt voor onderhandelingen
- 2) Instemmen met verzending van bijgevoegde voorlopige reactie aan KLM (bij voorkeur op vrijdag 12 september a.s.) met als doel dat KLM het voorgenomen tijdpad temporeert, zodat op D-day de *Framework Agreement* ook ten genoegen van de Staat is
- 3) Accorderen dat de overheid het onderliggende fusievoorstel beoordeelt en voorwaarden stelt ten aanzien van de volgende aspecten: markttoegang, netwerkqualiteit en de balans van Franse en Nederlandse overheidsinvloed in de gefuseerde onderneming
- 4) Aanwijzen van een externe onderhandelaar
- 5) Vervolgafspraken

# Foreseen structure



- 1) Stichting Assurances and Administratiekantoor issues depository receipts to Holding which convert to ordinary shares in KLM N.V. after three years
- 2) Giving Holding 49% of total KL share capital (voting rights), minority shareholder squeeze out procedure initiated after 3 years
- 3) AF proposes a call option by Holding on these shares exercisable within 3 years
- 4) AF proposes that any KL shareholders not accepting the offer reduces the percentage SAK shareholding
- 5) Option on Preference shares C (if exercised 51% of total voting rights), with duration of 3 years unless needed longer in view of air-political situation  
Exercisable if air-traffic rights are materially endangered. If exercised, State to vote according to Holding's instructions to the extent possible while preserving air-traffic rights. Shares to be redeemed as soon as air-traffic rights issues are solved. Discussion ongoing on convertibility of these shares to ordinary shares

# Foreseen board composition



1) In place for three years

2) Subject to approval from AF Board members (September 11)

**Per fax en gewone post**

Mr J.J.J. van Lanschot, *advocaat*  
T +31 20 546 03 56  
F +31 20 546 08 61  
[joost.vanlanschot@stibbe.com](mailto:joost.vanlanschot@stibbe.com)

Mr D.C.C. van Everdingen, *advocaat*  
T +31 20 546 04 13  
F +31 20 546 07 24  
[diana.vaneverdingen@stibbe.com](mailto:diana.vaneverdingen@stibbe.com)

De weledelgestrenge heer  
Mr J.L. Burggraaf  
Allen & Overy  
Postbus 75440  
1070 AK AMSTERDAM

[ ] september 2003

**Staat / KLM – voorlopige reactie**

Amice,

Namens de Staat der Nederlanden doen wij u hierbij een voorlopige reactie toekomen op de voorstellen van KLM ("KL") en Air France ("AF"), ten aanzien van een eventuele fusie van KL en AF, zoals deze blijken uit de stukken die ons op 20 augustus jl. ter hand zijn gesteld, zoals gewijzigd blijkt ons op 2 en 3 september jl. ter beschikking gestelde stukken. De Nederlandse Staat stelt zich op het standpunt dat het aan ons gecommuniceerde tijdschema dient te worden herzien teneinde de benodigde overeenstemming over de in deze brief vastgelegde uitgangspunten en de uitwerking daarvan te kunnen bereiken met u respectievelijk AF en de Franse Staat. Wij merken hierbij op dat wij hebben begrepen dat op belangrijke onderdelen nog onderhandelingen tussen partijen plaatsvinden, met als gevolg dat de structuur en de voorstellen ten aanzien van de uitwerking daarvan nog niet definitief zijn. Bovendien hebben wij gemerkt dat de stukken op een aantal punten innerlijk inconsistent zijn. De opmerkingen van de zijde van de Nederlandse Staat moeten dan ook gezien worden als een eerste, voorlopige reactie, waarbij de Nederlandse Staat zich uitdrukkelijk het recht voorbehoudt om nieuwe of additionele punten van commentaar aan de orde te stellen. Uitgangspunt voor deze reactie ten aanzien van de voorgestelde structuur vormt met name het document "Alliances, privileged and secret, 02 september 2003". In deze brief worden de in dat document gehanteerde definities gebruikt.

1. De Nederlandse Staat heeft kennis genomen van de voorgestelde vennootschapsrechtelijke structuur. De Nederlandse Staat acht het van belang dat een aantal aanpassingen, deels van technisch juridische aard, worden aangebracht.
  - a. SAK dient, afzonderlijk dan wel tezamen met de Stichting Luchtvaartbelangen Nederland ("SLN") en, zolang de Nederlandse Staat zijn belang in Cumprefs A behoudt, (zie onder 3. hierna) tezamen met de Nederlandse Staat, 51% stemrecht te hebben in de

## CONCEPT voorlopige reactie 10 SEPTEMBER 2003; versie 4

Algemene Vergadering van Aandeelhouders van KL. Aandelen die niet worden aangeboden in het kader van het openbaar bod hebben geen gevolg voor de omvang van het belang, en daarmee van het stemrecht, van SAK, SLN en de Nederlandse Staat gezamenlijk.

- b. Er dient zekerheid te zijn dat AF/KL Holding, AF OP, hun organen alsmede hun bestuursleden zijn gebonden aan bindende adviezen van SAK.
- c. De bestuurders van SAK dienen autonoom hun stemgedrag te kunnen bepalen, hetgeen inhoudt dat geen steminstructie aan bestuurders door AF/KL Holding wordt verstrekt. Voorts moet een overeenkomst worden aangegaan tussen AF/KL Holding en SAK die ertoe strekt dat AF/KL Holding geen stemvolmacht aan SAK zal verzoeken.
- d. De voorgestelde structuur (in het bijzonder het door SLN gehouden belang in Cum-prefs C, de certificering en het door SAK gehouden belang in KL alsmede de optie van de Nederlandse Staat op Prefs B) dient in de tijd niet beperkt te zijn tot drie jaar respectievelijk in beginsel tot drie jaar, doch voor een periode van zes jaar te zijn. Na ommekomst van deze termijn van zes jaar wordt de structuur gehandhaafd, tenzij de Nederlandse Staat om luchtvaartpolieke redenen continuering niet langer nodig acht. Gedurende de periode dat de structuur in plaats is, dient deze niet zonder voorafgaande goedkeuring van de Nederlandse Staat gewijzigd te kunnen worden.
- e. Ook indien na drie jaar het gemitigeerde structuurregime wordt ingevoerd, dient de samenstelling van de Raad van Commissarissen van KL zodanig te blijven dat de "KL commissarissen" in aantal voldoende zijn om gebruik te kunnen maken van het recht om geschillen over de door AF en KL overeen te komen *Assurances* aan SAK te kunnen voorleggen.
- f. Na een eventuele uitoefening van de optie op Prefs B door de Nederlandse Staat zal er geen sprake zijn van enige steminstructie van AF/KL Holding aan de Nederlandse Staat ten aanzien van het uitoefenen van stemrecht op de Prefs B. Ingeval de optie wordt uitgeoefend, zullen de Prefs B gehouden worden door een stichting administratiekantoor dat daartegenover certificaten uitgeeft aan de Nederlandse Staat. Onderzocht dient te worden of SLN als stichting administratiekantoor zou kunnen optreden. De uitoefening van het stemrecht op de Prefs B zal geschieden na overleg met AF/KL Holding, rekening houdend met het gerechtvaardigde belang van KL, daaronder begrepen het feit dat KL onderdeel uitmaakt van de AF/KL Groep. De Nederlandse Staat gaat niet akkoord met omzetting van Prefs B in gewone aandelen.
- g. Tussen de Franse Staat en de Nederlandse Staat dienen in een Verdrag van Wederzijdse Bijstand (en/of een Overeenkomst tussen Administraties) nader overeen te komen afspraken te worden vastgelegd op het gebied van zowel markttoegang als net-

## CONCEPT voorlopige reactie 10 SEPTEMBER 2003; versie 4

werkkwaliteit op zodanige wijze dat deze voor de Nederlandse Staat aanvaardbaar zijn.

De Nederlandse Staat heeft kennis genomen van het verzoek van KL ten aanzien van haar fiscale status. Dit betreft een separate kwestie die niet in deze brief wordt geadresseerd. Het voorlopig commentaar zoals dat in deze brief is opgenomen loopt dan ook niet vooruit op, en mag niet worden opgevat als gevolgen hebbend voor, de discussie over de fiscale status van KL.

2. De Nederlandse Staat acht het noodzakelijk dat in Nederland, bij een eventuele fusie van AF en KL, markttoegang en netwerkkwaliteit als publieke belangen op naar het oordeel van de Nederlandse Staat afdoende wijze worden verzekerd. Het voorstel van AF en KL ten aanzien van de *assurances* acht de Nederlandse Staat niet afdoende. Afgezien van het Verdrag van Wederzijdse Bijstand, dat hierboven reeds aan de orde kwam, acht de Nederlandse Staat het noodzakelijk dat een overeenkomst wordt aangegaan tussen de Nederlandse Staat en AF/KL Holding, en tevens met de Franse Staat, waarin nader overeen te komen afspraken op voor de Nederlandse Staat afdwingbare wijze worden vastgelegd. Deze afspraken dienen de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht voor een periode die luchtvaartpolitiek nodig is zeker te stellen. Dit vergt de borging van een minimum niveau aan netwerkkwaliteit op Schiphol en de borging van een netwerkkwaliteitontwikkeling die vergelijkbaar is met die op Charles de Gaulle. In concreto betekent dit dat per continent tenminste een in het referentiejaar 2001 geboden overall frequentieniveau van intercontinentale verbindingen ex Schiphol dient te worden gehandhaafd. Dit frequentieniveau omvat de intercontinentale frequenties van KL en de frequenties ex Schiphol van die huidige alliantiepartners van KL die via hun hubs in de VS, Afrika en het Verre Oosten, Schiphol met de eindbestemmingen in die continenten verbinden. Ook deze zogenoemde indirecte frequenties worden, met een correctiefactor voor de overstap, meegenomen in het minimum vereiste niveau aan netwerkkwaliteit. Daarnaast zullen minimum frequenties dienen te worden zeker gesteld voor een aantal key destinations. Voorts houdt de Nederlandse Staat er uitdrukkelijk rekening mee dat publiekrechtelijke regelingen noodzakelijk kunnen zijn (bijvoorbeeld aanpassen van de luchtvaartwet- en/of regelgeving), die tot doel hebben de bereikbaarheid van Nederland via het luchtverkeer te beschermen.
3. De Nederlandse Staat acht het voorts van wezenlijk belang dat de Franse Staat zich afdwingbaar committeert om zijn belang in AF/KL Holding in een periode van maximaal zes jaar volledig af te bouwen, waarbij de Franse Staat de toezegging doet dat in het eerste jaar na aankondiging van de fusie een substantiële tranche zal worden herplaatst, al dan niet in het kader van de voorgenomen transactie. Zolang de Franse Staat een belang houdt in AF/KL Holding, zal de Nederlandse Staat de door hem gehouden Cumprefs A behouden. Indien de Staat (op termijn) zijn aandelen aan AF/KL Holding verkoopt, wenst de Staat deze transactie tegen marktwaarde te laten plaatsvinden. Onder marktwaarde



wordt de contante waarde van de dividenduitkeringen aan de Staat verstaan. Dit wordt als volgt berekend: de totale jaarlijkse dividenduitkering op de aandelen gedeeld door het effectief rendement op een driejarige Nederlandse Staatsobligatie. Voorts wenst de Nederlandse Staat het recht te hebben om één van de *non-executive* leden van de Board van AF/KL Holding te benoemen. Daarnaast wenst de Nederlandse Staat dat de Franse Staat het aantal Franse overheidscommissarissen bij AF/KL Holding terugbrengt, in lijn met de afbouw van zijn aandelenbelang. Bovendien dient de Franse Staat zich te verplichten jegens de Nederlandse Staat om geen financiële steun, direct of indirect, in de vorm van leningen of aandelen of enige andere vorm, te verschaffen aan AF/KL Holding dan wel één van haar groepsmaatschappijen zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de Nederlandse Staat.

4. De Nederlandse Staat wenst betrokken te zijn bij de informele contacten en het overleg dat met de Europese Commissie en andere mededingingsrechtelijke autoriteiten plaatsvindt in het kader van de voorgenomen transactie. De Nederlandse Staat stelt als voorwaarde dat een onafhankelijke toehoorder tevens notulist aanwezig is bij alle informele en formele contacten met deze autoriteiten. Voorts hecht de Nederlandse Staat eraan om tijdig van te voren inzage te krijgen in de concept concentratiemelding zoals deze zal worden ingediend bij de Europese Commissie en andere mededingingsrechtelijke autoriteiten. Indien de Nederlandse Staat op enig moment instemt met de transactie en de daaraan verbonden voorwaarden, zal daaraan als voorwaarde worden verbonden dat geen voorwaarden of beperkingen worden opgelegd die naar het oordeel van de Nederlandse Staat onaanvaardbaar zijn.
5. Voorts heeft de Nederlandse Staat dringend behoefte aan nadere informatie over de positie, voornemens en rechten van Alitalia ten aanzien van de voornemens van AF en KL, alsmede de timing van een en ander, mede gezien het vetorecht dat, naar de Nederlandse Staat heeft begrepen, Alitalia bezit. Bovendien zal de Nederlandse Staat gaarne vernemen of andere alliantiepartners tevens over een vetorecht beschikken.

Tot een nadere toelichting zijn wij vanzelfsprekend gaarne bereid.

Met vriendelijke groet,

J.J.J. van Lanschot

D.C.C. van Everdingen



De heer Frans Engering

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

15 september 2003

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/03.U02508

Onderwerp

Mandaat onderhandelingen namens Staat met KL/AF

Geachte heer Engering,

Mede namens de betrokken bewindslieden van de ministeries van Financiën, Economische Zaken en Buitenlandse Zaken verleen ik u hierbij mandaat voor onderhandelingen namens de Staat met KLM/Air France inzake de beoogde fusie. De inhoud van het mandaat is bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haegen

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

## MANDAAT ONDERHANDELINGEN STAAT VERSUS KLM/AF

1. KLM heeft de Staat geïnformeerd over de plannen om op korte termijn te willen fuseren met Air France.
2. Ofschoon de Staat welwillend staat tegenover zo'n samenwerkingsverband, wenst zij op een aantal terreinen de maatschappelijke belangen beter te waarborgen dan in het voorstel van KL/AF, zoals dat op dit moment bij de Staat bekend is, tot uitdrukking komt. Pas nadat hierover duidelijke afspraken zijn gemaakt wil de Staat instemmen met de fusie.
3. Het mandaat van de onderhandelaar, die namens de Staat met KL/AF onderhandelt, richt zich op de borging van deze maatschappelijke belangen.

### *I. Markttoegang/luchtvaartpolitiek*

In bilaterale luchtvaartovereenkomsten worden de landingsrechten uitgewisseld, waarin voorwaarden zijn opgenomen over 'eigendom en zeggenschap' van luchtvaartmaatschappijen. Op grond van deze voorwaarden moet de KLM kunnen aantonen dat deze in handen is van Nederlandse ingezetenen om onder Nederlandse luchtvaartverdragen te mogen opereren. Daarom is het noodzakelijk om voor de komende jaren de Nederlandse nationaliteit van KLM te garanderen.

Ondanks het feit, dat er op internationaal regulator vlak een aantal ontwikkelingen zijn, die de band tussen nationaliteit en luchtvaartmaatschappij lossen (zullen) maken is het standpunt van de Staat, dat er geen discussie mogelijk mag zijn over het Nederlandse karakter –zowel in eigendom als zeggenschap- van de KLM. Deze situatie dient te worden gecontinueerd totdat het internationale luchtvaartpolitieke stelsel dit naar de mening van de Staat niet meer vereist.

Bij de onderhandelingen over de volgende thema's dienen deze doelen gerealiseerd te worden door middel van duidelijke afspraken mbt onder meer de volgende onderwerpen:

- structuur van de KLM/AF en de omvang van het aandelenbelang, dat in Nederlandse handen is.
- mate van autonomie voor de SAK-bestuurders
- relatie Staat/KLM mbt aandeelhouderschap/optieconstructie;
- overeenkomst tussen Nederlandse en Franse overheid (zie IV).

### *II. Netwerkkwaliteit*

De netwerkkwaliteit en daarmee de bereikbaarheid van Nederland door de lucht is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De onderling door beide fusiepartners overeengekomen assurances om deze netwerkkwaliteit te borgen zijn voor de overheid niet voldoende.

Daarom zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om te borgen, dat:

- een minimum netwerkkwaliteitsniveau wordt gegarandeerd;
- van gelijke ontwikkeling van netwerkkwaliteit tussen Schiphol en het luchthavensysteem (Parijs Charles de Gaulle-Orly) van Parijs sprake is

- 1 Het Businessplan van KL/AF kan inzicht in de borging van de netwerkkwaliteit verschaffen.

### *III. Verhoudingen Staat en luchtvaartmaatschappij in Nederland en Frankrijk.*

In Nederland is de Staat uitsluitend om luchtvaartpolitieke redenen in het bezit van 14% preferente aandelen in KLM en de optieconstructie. De Franse overheid heeft op dit moment 54% van de aandelen in Air France.

Het doel is om een evenwichtige verhouding te krijgen in de aandeelhoudersrelatie en de benoeming van de Commissarissen tussen enerzijds Nederlandse Staat/KLM en anderzijds Franse Staat/Air France. Daartoe dienen er toezeggingen te komen voor een substantiële

afbouw van het aandeel van de Franse Staat naar een vergelijkbaar niveau van dat van de Nederlandse Staat. Daarnaast dient de evenwichtige verhouding ook te worden teruggevonden in de vertegenwoordiging van de betreffende overheden in de Raad van Commissarissen in de topholding.

Tenslotte dienen beide overheden over een te komen om geen financiële steun te verlenen aan de luchtvaartmaatschappij zonder instemming van de andere betreffende overheid.

#### *IV. Verhouding Staat-Staat*

Tussen beide staten wordt een overeenkomst gesloten met betrekking tot onder meer de volgende onderwerpen:

- markttoegang/luchtvaartpolitiek (zie I)
- netwerkqualiteit (zie II)
- verhouding Staat luchtvaartmaatschappij in Nederland en Frankrijk (zie III)
- moment van privatisering van Air France

#### *V. Alitalia*

Er dient duidelijkheid te komen over de positie en de bevoegdheden van Alitalia ten opzichte van de voorgenomen fusie van KL/AF.

#### *VI Onderhandelingen in Brussel*

Bij alle besprekingen tussen KLM en de Europese Commissie over mededingingsaspecten van de voorgenomen fusie zal een onafhankelijk toehoorder aanwezig dienen te zijn. Bovendien wil de Staat vooraf inzage in de concept-concentratie melding.

#### 4. Procedure, bevoegdheden en afstemming

Op basis van dit mandaat is de onderhandelaar door het kabinet gemandateerd te onderhandelen. De Staatssecretaris van VenW fungeert als politiek aanspreekpunt. Vertrekpunt voor de onderhandelingen vormt "De voorlopige reactie van de overheid op de eventuele fusie" dd 12 september 2003 (zie bijlage).

De Staatssecretaris van VenW en de onderhandelaar houden intensief contact over de vorderingen.

De onderhandelaar legt het onderhandelingsresultaat en advies voor aan de Staatssecretaris van VenW vooraleer het ter besluitvorming aan de betrokken bewindslieden wordt voorgelegd.

## Tijdstraject KLM/Air France

### Voorjaar:

Start van informele gesprekken tussen de staat (VenW, Financiën, EZ en Buza) met KLM.

Tegen de achtergrond van de beschrijving van de actuele slechte situatie van de luchtvaart –Irak, SARS- bespreekt KLM de onvermijdelijkheid van consolidatie. Diverse scenario's komen aan bod: partners, alliantie, fusie. Op 16 april meldt KLM dat er twee 'maakbare opties' zijn. Samenwerking in Oneworld (BA) en samenwerking met Skyteam (Air France.) De vorm van samenwerking staat open, maar gedacht werd aan een losse samenwerkingsvorm met een van deze partners mogelijk uitmondend in een fusie. Dit signaal wordt ook tijdens het overleg tussen KLM en bewindslieden VenW, Financien, Buza en EZ op 10 juni gegeven.

De Staat zegt welwillend te staan tegenover fusie of alliantie, maar zal deze kritisch beoordelen op eventuele gevolgen voor netwerk en landingsrechten.

In de zomer van 2003 (22 juli 2003) vindt er een ambtelijk overleg plaats, waarbij KLM aangeeft beide opties open te hebben maar de samenwerking met Air France een grotere slagingskans te geven. Ook dan wordt er mondeling informatie gegeven over diverse mogelijke alliantie- en fusiemodellen. Van Staatszijde is aangegeven, dat in het geval van een fusie een oordeel van de Staat nodig is en daarvoor gedetailleerde informatie nodig is. De staat huurt Stibbe in als juridisch adviseur.

Meer gedetailleerde informatie komt op 20 augustus: KLM komt met de hoofdlijnen van een voorstel aan de departementen voor fusie KLM Air France. Op 2 september wordt deze informatie aangevuld met o.m. nieuwe teksten over de KLM- en State-assurances (garanties) die KLM en Air France o.a. over de status van national carrier en de hub-positie zijn overeengekomen. De departementen VenW, Financiën, EZ, Buza en AZ bereiden een standpunt van de staat voor.

**11 september:** Het bewindsliedenoverleg (overleg van verantwoordelijke bewindslieden) stelt voorlopig standpunt van de staat vast. De heer Frans Engering wordt als onderhandelaar namens de staat benoemd.

**14 september:** intensieve, dagelijkse onderhandelingen starten, tot aan de dag van de aankondiging van de fusie KLM-Air France. Onderwerp van onderhandelingen zijn o.m. de status van KLM als national carrier en de hub-status van Schiphol.

**26 september:** Na een bewindsliedenoverleg van 25 september geeft het kabinet een oordeel over de fusie met o.a. als voorwaarde dat Alitalia zijn vetorecht niet zal gebruiken.

Op maandag 29 september stemmen de Raad van Commissarissen van KLM, en de boards van Air France en Alitalia in met het fusievoorstel en worden 's-nachts de laatste teksten tussen Air France, KLM en de Staat overeengekomen, waarna de fusieplannen openbaar worden gemaakt op 30 september.

4

Verklaring van Overeenstemming  
tussen  
de Regering van de Republiek Frankrijk  
en  
de Regering van Nederland

inzake onderlinge coördinatie en wederzijdse bijstand met betrekking  
tot de nieuwe Gecombineerde Groep die door Air France en  
Koninklijke Luchtvaartmaatschappij wordt opgericht

473 ✓

*[Handwritten signature]*

De Regering van de Republiek Frankrijk en de Regering van Nederland hebben besloten om een Verklaring van Overeenstemming te tekenen inzake onderlinge coördinatie en wederzijdse bijstand met betrekking tot de nieuwe Gecombineerde Groep die door Air France (AF) en Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KL) wordt opgericht.

Erkennend dat de beoogde coördinatie geen afbreuk doet aan de soevereiniteit van beide Ondertekenaars, noch aan de verantwoordelijkheid van elke Ondertekenaar inzake zijn eigen nationale beleid op het gebied van luchttransport;

Gezien het belang van wederzijdse bijstand in het geval van omvangrijke problemen met betrekking tot de substantiële eigendom en daadwerkelijke zeggenschap van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en hun rechten op commerciële toegang tot de internationale markten voor luchtverkeer;

Met zorgvuldige inachtneming van de juridische verplichtingen voortvloeiend uit het Europees recht en/of beleid op het gebied van luchtvervoer en mededinging;

Erkennend dat de beoogde coördinatie geen afbreuk doet aan het recht van elke Ondertekenaar de huidige en toekomstige luchtvaartactiviteiten van respectievelijk AF en KL te belasten;

1. Beide Ondertekenaars onderkennen het belang voor de nieuwe Gecombineerde Groep van de twee hubs op Paris-Charles de Gaulle Airport en de Luchthaven Schiphol, zowel in termen van het vervoer van passagiers als dat van vracht.

Zij onderschrijven het vooruitzicht van een harmonieuze ontwikkeling van de Gecombineerde Groep op beide luchthavens, elk met een Europese en intercontinentale dimensie, gezien de belangen die op het spel staan in termen van economische ontwikkeling en werkgelegenheid.

In dit verband verwijzen de Nederlandse autoriteiten naar de in december 1999 vastgelegde ontwikkelingsperspectieven voor de Luchthaven Schiphol, rekening

3/7/99

houdend met de ingebruikname van een vijfde start- en landingsbaan begin 2003 en de vaststelling van de milieugrenzen.

De Franse autoriteiten verwijzen van hun kant naar de richtlijnen die in juli 2002 door de Franse Regering zijn geformuleerd, waarin de voorwaarden staan vermeld voor de duurzame ontwikkeling van de Parijse luchthavens, met name gebaseerd op het beperken van de geluidshinder tot het gemiddeld niveau dat in 1999-2000-2001 gemeten is op Paris-Charles de Gaulle Airport.

Beide Ondertekenaars zijn van mening dat beide landen bij het formuleren van beleid op het gebied van luchthavens en de burgerluchtvaart in het algemeen rekening moeten houden met het oprichten van de Gecombineerde Groep die opereert vanuit twee belangrijke luchthavens, elk met een Europese en intercontinentale dimensie.

2. Beide Ondertekenaars besluiten tot het ontwikkelen van een nauwe coördinatie en tot het uitwisselen van informatie met betrekking tot kwesties betreffende het beleid inzake de burgerluchtvaart wanneer dit de belangen van de Gecombineerde Groep raakt.

De Directoraten-Generaal Luchtvaart in beide landen waarborgen hiertoe dat:

- zij elkaar informeren voorafgaand aan onderhandelingen van gemeenschappelijk belang omtrent luchtdiensten met landen buiten de Europese Unie;
- zij elkaar wederzijds bijstand verlenen in het geval er omvangrijke problemen ontstaan met landen buiten de Europese Unie, met name in gevallen waarin de verkeersrechten van de luchtvaartmaatschappijen in gevaar zouden kunnen worden gebracht als gevolg van een wijziging in hun kapitaal en/of wanneer toegang tot de commerciële markt wordt belemmerd;
- zij met elkaar overleggen in geval van ontwikkelingen van gemeenschappelijk belang in het Europees beleid op het gebied van de burgerluchtvaart, met name inzake betrekkingen op luchtvervoergebied met landen buiten de Europese Unie.



Een Comité onder voorzitterschap van de twee Directeuren-Generaal Luchtvaart zal op gezette tijden bijeenkomen om toe te zien op de voortgang van dit proces van wederzijdse informatie en onderlinge coördinatie.

3. De Franse Regering bevestigt de verplichting, die zij reeds heeft benadrukt, haar belang in Air France terug te brengen tot minder dan twintig procent (20%), in een of meerdere stappen, zodra de marktomstandigheden dit toelaten.

Op 9 april 2003 zijn wettelijke bepalingen aangenomen (*Wet nr. 2003-322 inzake luchtvaartondernemingen en met name Air France*). Deze bepalingen zullen worden gewijzigd teneinde ten volle rekening te houden met de gevolgen van de AF/KL-combinatie. De Franse Regering verplicht zich de noodzakelijke wijzigingen ter goedkeuring aan het Parlement voor te leggen, zodra de wettelijke voorwaarden en de agenda dit toestaan.

Het beoogde openbaar bod tot omruiling dat door Air France is voorgesteld, is daarnaast voorgelegd aan de Franse *Commission des Participations et des Transferts (CPT)*. Zoals door de wet is voorgeschreven, zal de Franse CPT een formeel advies inzake de financiële voorwaarden van het bod tot omruiling geven. Indien de CPT toestemming verleent voor de transactie, zal de Franse Regering tijdens de Buitengewone Algemene Vergadering van Air France voor de daaropvolgende resoluties stemmen.

Daarnaast zegt de Franse Regering toe als aandeelhouder van de AF/KL Gecombineerde Groep voor de benoeming te stemmen van een vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden in de Raad van Bestuur van de AF/KL Holding, tijdens de eerste Algemene Vergadering van de AF/KL Holding die zal volgen op de afronding van het bod tot omruiling, en dit ook in de toekomst te doen, zolang de Franse Regering zelf een of meer vertegenwoordigers heeft in de Raad van Bestuur van AF/KL.

37



Tot slot zullen de Franse Staat en de Nederlandse Staat, die op dit moment in het bezit zijn van respectievelijk 118 632 755 aandelen in AF (zijnde momenteel 54% van alle uitstaande aandelen) en 8 812 500 cumulatief preferente A-aandelen in Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (zijnde 14% van alle uitstaande aandelen), hun (respectievelijke) aandeel in gelijkwaardige proporties terugbrengen, mits, in het geval van de Franse Staat, de marktomstandigheden zulks toelaten en mits de Nederlandse Staat te allen tijde eigenhandig kan beslissen om haar aandeel in Koninklijke Luchtvaartmaatschappij geheel of ten dele te verkopen aan Air France, zonder een verplichting voor de Franse Staat te scheppen om een hiermee corresponderend proportioneel deel van haar aandeel in Air France te verkopen. Deze verplichting zal niet van toepassing zijn op de vermindering van het aandeel van de Franse Staat die het gevolg is van de afronding van het bod tot omruiling door AF met gewone KL aandelen.

4. Beide Regeringen verplichten zich om vóór 1 april 2004 een bilateraal belastingverdrag te onderhandelen en te sluiten teneinde het recht van Nederland te waarborgen om de huidige en toekomstige luchtvaartactiviteiten van de bestaande KL onderneming, of van enige onderneming die haar activiteiten overneemt, te belasten.


Zoals is vastgelegd in een 'side letter' bij de Verklaring van Overeenstemming, waarborgen AF en KL dat de plaats van feitelijke leiding van de bestaande luchtvaartonderneming van KL zowel voor de Nederlandse belastingheffing als voor de toepassing van belastingverdragen ten minste tot het moment dat beide landen het hierboven genoemde belastingverdrag hebben geratificeerd zal worden gehandhaafd in Nederland.

Ondertekend in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Franse, de Nederlandse en de Engelse taal.

Gedaan in Parijs en 's-Gravenhage, op 16 oktober van 2003.

Voor de Regering van  
de Republiek Frankrijk

De Minister van Economische Zaken,  
Financiën en Industrie  
Francis Mer



De Minister van Infrastructuur, Vervoer,  
Huisvesting, Toerisme, en de Zee  
Gilles de Robien

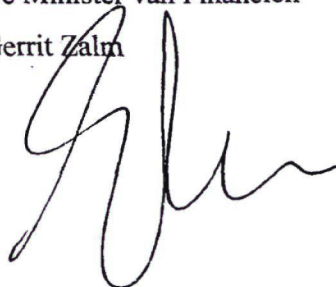


De Staatssecretaris  
voor Vervoer en de Zee  
Dominique Bussereau



Voor de Regering  
van Nederland

De Minister van Financiën  
Gerrit Zalm



De Minister van  
Verkeer en Waterstaat  
namens deze

Directeur-Generaal Luchtvaart  
Eric Bussink



De Staatssecretaris van  
Verkeer en Waterstaat  
namens deze

Directeur-Generaal Luchtvaart  
Eric Bussink



## Liever één vogel in de hand.....

**Resultaat en advies inzake de onderhandelingen namens de Staat met betrekking tot de voorgenomen fusie KLM-Air France**

### I. Inleiding

#### A. Het mandaat

Op 15 september 2003 heeft het kabinet mij, door middel van een schriftelijk mandaat, gemachtigd om met KLM/Air France (KL/AF) te onderhandelen over de beoogde fusie tussen beide luchtvaartmaatschappijen. Het mandaat is als bijlage toegevoegd.

In het mandaat wordt ook verwezen naar de wenselijkheid van een overeenkomst tussen de Nederlandse en de Franse Staat. Daartoe is dan ook contact opgenomen met de Franse regering. Zoals in het mandaat aan mij verzocht, heb ik de stellingname van het Kabinet bij de onderhandelingen als uitgangspunt genomen. Deze positie was neergelegd in de nota van 10 september voor het bewindsliedenoverleg van 11 september j.l.

Het mandaat geeft aan dat de Staat een welwillende houding aanneemt ten opzichte van de voorgenomen fusie, maar dat op een aantal terreinen een sterkere borging van de publieke en maatschappelijke belangen moet worden verkregen, dan in de concept fusie-overeenkomst tussen KLM en Air France was voorzien.

Ik heb mijn werkzaamheden aangevangen in een zeer dynamische fase van het proces waarin op een aantal plaatsen veel in beweging was. Zo werden binnen KLM onderhandelingen gevoerd met verschillende geledingen van het personeel en met de ondernemingsraad om instemming met de voorgenomen fusie te verwerven. Tussen KLM en Air France waren de onderhandelingen in de laatste fase beland. De media begonnen geleidelijk aan meer informatie te publiceren en Alitalia, dat een samenwerkingsovereenkomst met Air France heeft, begon samen met de Italiaanse regering politiek en publicitair met betrekking tot de voorgenomen fusie een positie te bepalen.

Het werd mij duidelijk dat in dit woelige krachtenveld de onderhandelingen van de Nederlandse Staat met KLM en met de Franse Staat op de kortst mogelijke termijn moesten worden afgerond, om te vermijden dat het proces zijn momentum zou kunnen verliezen en vervolgens van de rails zou kunnen lopen.

## B. Werkwijze

Om een betere borging van de publieke en maatschappelijke belangen te bereiken heb ik gestreefd naar de volgende twee resultaten:

1 Aanpassing van de tekst van de concept fusie-overeenkomst tussen KLM en Air France op de voor de Staat cruciale en relevante onderwerpen. In de overeenkomst zouden ook een aantal zekerheden voor de Nederlandse Staat opgenomen moeten worden, waarop de Staat door middel van een zogenaamd "derdenbeding" een beroep zou kunnen doen.

2 Een overeenkomst tussen de Nederlandse en de Franse Staat om op de voor Nederland cruciale punten tot verdergaande informatie-uitwisseling, consultatie en samenwerking te komen. Teneinde de concept fusie-overeenkomst tussen KLM en Air France op een voor de Staat bevredigende wijze aan te doen passen, heb ik intensief overleg gevoerd met een KLM-delegatie onder leiding van CEO L. van Wijk en President Commissaris F. Maljers. Vanaf 15 september zijn er tussen ons dagelijks besprekingen geweest, terwijl op meer juridisch en technisch niveau de contacten ononderbroken werden voortgezet. In de laatste fase is tevens rechtstreeks overleg gevoerd met de vice-voorzitter van Air France, dhr. Gourgeon. Naast de inhoud is ook de timing en presentatie naar de media voortdurend aan de orde geweest.

Overleg met de Franse regering is gevoerd vanaf 19 september 2003 om de hierboven genoemde overeenkomst tussen de betrokken staten voor te bereiden en aldus de Nederlandse belangen ook op politiek niveau te verankeren.

Ik heb gedurende het gehele proces intensief gebruik gemaakt van het al eerder ten behoeve van dit dossier in het leven geroepen ambtelijk interdepartementale netwerk. Daarnaast heb ik veelvuldig overleg gevoerd op politiek en hoogambtelijk niveau, inclusief de Nederlandse ambassadeur in Parijs.

Om het onderhandelingsproces goed te kunnen blijven sturen zijn afspraken gemaakt om een centraal communicatiekanaal te creëren richting de onderhandelingspartners KLM/Air France en de Franse Staat evenals richting de media.

Overleg heeft verder plaatsgevonden met CEO Cerfontaine van Schiphol en het bestuur van de Stichting Luchtvaartbelangen Nederland.

Met dit rapport beoog ik het mogelijk te maken dat het bewindsliedenoverleg van 25 september en de Ministerraad van 26 september a.s. een besluit nemen over het resultaat van de onderhandelingen en het door mij geformuleerde advies aan de regering.

## II. Het onderhandelingsresultaat

In dit hoofdstuk worden de onderhandelingsresultaten beschreven. Ik houd daarbij de indeling aan van het mandaat van 15 september j.l., teneinde de resultaten van de besprekingen op de voor de Staat belangrijke aspecten zo scherp en transparant mogelijk aan te geven.

⌘ Allereerst wil ik aangeven dat met KLM en Air France is afgesproken dat de fusie geen doorgang zal vinden als niet minimaal 50% van de beursgenoteerde gewone aandelen KLM aangeboden wordt in het kader van het bod.

### A. Markttoegang/luchtvaartpolitiek

Het creëren van markttoegang in de internationale luchtvaart is in de huidige situatie geregeld op basis van bilaterale luchtvaartverdragen (LVO's), waarin onder andere landingsrechten worden uitgewisseld. In deze LVO's zijn voorwaarden opgenomen over substantiële "eigendom en daadwerkelijke zeggenschap" met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen die de operaties uitvoeren. Om de landingsrechten voor KLM, die onder de Nederlandse LVO's met niet-EU landen zijn verworven, niet in gevaar te brengen blijft het de komende jaren noodzakelijk dat de Nederlandse nationaliteit ten aanzien van eigendom en zeggenschap van de KLM gegarandeerd blijft. Als in de nabije toekomst, zoals te verwachten is, de EU-clausule in de luchtvaart-verdragen met derde landen zal zijn aanvaard, vervalt de eis van Nederlandse eigendom en zeggenschap.

Derhalve zijn nu in de structuur van de gefuseerde onderneming KL/AF de volgende bepalingen voorzien:

#### 1. Garanties voor "substantial ownership"

##### *a. Structuur*

1. Er zal een stichting SAK (Stichting Administratie Kantoor), met in meerderheid Nederlandse bestuurders worden opgericht. Deze neemt de 11% aandelenparticipatie over van de Stichting Luchtvaartbelangen Nederland. Van de aangemelde aandelen zal de eerste 49% rechtstreeks worden gehouden door de AF/KL-holding. De rest, maximaal 26%, zal worden gecertificeerd door SAK. Dat wil zeggen dat de Staat en SAK samen over 51% van de aandelen beschikken als alle aandelen worden aangemeld. Na drie jaar neemt KL/AF op grond van luchtvaartpolitieke overwegingen een besluit over beëindiging of continuering van de SAK.

2. De Nederlandse Staat behoudt vooralsnog haar aandelenbelang van 14% in KLM. Afbouw daarvan wordt gerelateerd aan de afbouw van het belang van de Franse Staat in KL/AF.

3. De optie-overeenkomst wordt gecontinueerd waarmee de Nederlandse Staat 50,1 % in KLM kan verwerven ingeval een derde land landingsrechten van KLM dreigt in te trekken vanwege twijfels over Nederlandse eigendom en zeggenschap. De Nederlandse Staat besluit na drie jaar aan de hand van luchtvaartpolitieke criteria, of de optieclausule zal worden gecontinueerd en kan dit drie jaar op rij herhalen, tot een totale looptijd van zes jaar. De Staat zal bij prolongatie van het optierecht de AF/KL holding daarover voorafgaand informeren.

#### *b. Bilaterale Samenwerkingsovereenkomst*

Er wordt een overeenkomst tussen Nederland en Frankrijk gesloten met onder andere afspraken over gezamenlijk optreden indien er offensieve belangen in het spel zijn, maar ook ingeval van belemmeringen in markttoegang van KLM of Air France. Omdat in de luchtvaartpolitieke wereld de begrippen "substantial ownership and effective control" niet altijd éénduidig worden geïnterpreteerd, kan een gezamenlijk optreden met de Franse autoriteiten, teneinde eventuele problemen met derde landen te voorkomen, een belangrijke toegevoegde waarde bieden. Op deze samenwerkingsovereenkomst ga ik onder D uitgebreider in.

### 2. "Effective control"

#### *a. Structuur*

Voor KLM blijft de eerste drie jaar het volledig structuurregime gelden, waarbij dus de Raad van Commissarissen veel bevoegdheden heeft. De meerderheid van de Commissarissen heeft de Nederlandse nationaliteit en is ingezetene van Nederland. Na drie jaar komt er een gemitigeerd structuurregime.

#### *b. "Assurances"*

In de overeenkomst tussen AF en KL zijn zgn. "assurances" aan de Nederlandse Staat opgenomen die deels vijf jaar, deels acht jaar gelden, naast "assurances" aan KLM die deels voor vijf jaar, deels voor acht jaar worden overeengekomen. Op de naleving van de assurances wordt toegezien door de stichting KLM Foundation Assurances Board. Alle boardleden hebben de Nederlandse nationaliteit en zijn ingezetenen van Nederland. Deze Assurances Board zal in zaken die de Nederlandse Staat aanhangig maakt optreden met drie bindende adviseurs die als volgt worden aangewezen:

één door de Nederlandse Staat,

één door de AF/KL-holding,

één door de Nederlandse Staat, AF/KL-holding en de KLM gezamenlijk.

In de State assurances is onder andere opgenomen dat de KLM gevestigd blijft in Nederland en vanaf Schiphol blijft opereren. Ook wordt beoogd dat de KLM haar Nederlandse economische en veiligheids-vergunning behoudt. Met betrekking tot de "KL assurances" is onder andere vermeld dat de identiteit van KLM, inclusief merknaam en logo in ieder geval voor de komende acht jaar is gegarandeerd.

c. *Overige*

Het kabinet dient nog te beslissen over het belastingregime voor KLM na de fusie. Het belastingregime is ook een element van luchtvaartpolitiek Nederlandschap van KLM. Nederlandse "tax residency" is een versterking van de luchtvaartpolitieke positie van KLM.

Ik adviseer u daarover spoedig een positieve beslissing te nemen, waarbij ik me er overigens van bewust ben dat dit waarschijnlijk overleg vergt met de Franse belastingautoriteiten.

B. Netwerkkwaliteit

De netwerkkwaliteit is bepalend voor de mate van bereikbaarheid van Nederland door de lucht. Dit is een cruciaal economisch en maatschappelijk belang. Een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht houdt de Nederlandse economie aangesloten op de economische ontwikkelingen in de wereld en is een eerste vereiste voor buitenlandse ondernemingen bij de vraag of ze zich in Nederland zullen vestigen. Uiteraard is daarbij ook de werkgelegenheid bij KLM en Schiphol rechtstreeks aan de orde. Schiphol is één van de vier intercontinentale hubs in Europa, met name in stand gehouden door de combinatie KLM/Northwest. Een samengaan van KLM met Air France mag aan deze situatie geen afbreuk doen.

Derhalve zijn op ons verzoek ruime toezeggingen gedaan aan de Nederlandse Staat in de fusie-overeenkomst AF/KLM over de aanwezigheid van KLM op Schiphol in de komende jaren. Deze toezeggingen zijn opgenomen in de hiervoor onder 2b genoemde assurances. De Nederlandse Staat kan door middel van een derdenbeding op deze toezeggingen een rechtstreeks en afdwingbaar beroep doen.

Nog afgezien van incidentele ontwikkelingen zoals het uitbreken van de Irak-oorlog en de ziekte Sars is de markt van luchtvaartverbindingen, met name in het huidige tijdsgewricht van luchtvaartpolitieke liberalisering, low cost maatschappijen, concentraties en allianties in de sector, veiligheidsvraagstukken en internationale economische ontwikkelingen, sterk in beweging en weinig voorspelbaar. Luchtvaartmaatschappijen zullen, net zoals dat de laatste jaren het geval is geweest, ook de komende jaren regelmatig bestemmingen moeten beëindigen of wijzigen, terwijl met dezelfde regelmaat nieuwe kansen ontstaan en nieuwe bestemmingen worden geopend. Het bovenstaande leidt ertoe dat de luchtvaartsector de komende jaren sterk in beweging zal blijven.

Door de fusie van KLM en Air France wordt de nieuwe holding de grootste luchtvaartmaatschappij in Europa en één van de grootste in de wereld. Ook wordt de AF/KLM-combinatie de grootste partner in de Skyteam-alliantie. Dit verschaft een uitstekend en in ieder geval veel sterker uitgangspunt dan in een "stand alone" situatie, om aan de vele uitdagingen in de luchtvaartmarkten de komende jaren het hoofd te bieden.



Aan de fusie van KLM en Air France kunnen echter ook risico's zijn verbonden voor de netwerkqualiteit van Schiphol. In de voorlopige overheidsreactie op de fusie-documentatie van 10 september was opgenomen dat de Staat de netwerkqualiteit wilde borgen via de volgende instrumenten:

- een privaatrechtelijke overeenkomst van de Nederlandse Staat met KL/AF en daarnaast tevens met de Franse Staat;
- evt. een publiekrechtelijke regeling.

Ik ben na zorgvuldige beoordeling echter tot de conclusie gekomen dat beide opties minder adequaat zijn voor borging van de netwerkqualiteit. Voor beide geldt dat de europees-rechtelijke risico's groot zijn en daarnaast ook de afdwingbaarheid twijfelachtig is. Voor een publiekrechtelijke regeling komt daar nog bij dat er veel tijd mee gemoeid zou zijn, zeker als wetswijziging nodig zou zijn.

Als beter alternatief is daarom gekozen voor de aansluiting bij de systematiek van "assurances" die KLM en Air France onderling reeds hadden voorbereid. In de state assurances is, na een aantal door ons ingebrachte wijzigingen en aanvullingen, in grote lijnen het volgende opgenomen.

- De fusiepartners opereren vanuit een "multi-hub" systeem met de luchthavens Charles de Gaulle en Schiphol, waarbij beide zowel een Europese als een intercontinentale hubfunctie blijven vervullen.
- Een lijst met 41 huidige, intercontinentale, "key destinations" van KLM en daarnaast een lijst van AF. Dit betreft bestemmingen die KLM resp. AF in principe zullen blijven opereren voor een periode van 5 jaar. Hiermee wordt volgens KLM 70% van de huidige sleutelbestemmingen en 80% van het passagiers- en vrachtvervoer afgedekt. Daarbij is wel enige flexibiliteit ingebouwd. Zo kunnen zowel KL als AF tot maximaal 5 bestemmingen schrappen om redenen van synergie, mits daarvoor een bestemming van de andere partner in de plaats komt. Verder vervalt de status van "key destination" als een bestemming zijn economische waarde op langere termijn verliest.

#### *toezicht op de naleving van de assurances*

In de besprekingen met KLM heb ik mij daarnaast ook geconcentreerd op het toezicht op de naleving van deze assurances voor de Staat. Dat doet de stichting "KLM Foundation Assurances Board". Deze Stichting heeft vier bestuurders met de Nederlandse nationaliteit, waarvan er één benoemd wordt door KLM, één door de AF/KL- holding, één door de Nederlandse Staat en één door deze drie personen gezamenlijk. Voor zaken die door de Nederlandse Staat worden voorgelegd zal de door KLM benoemde bestuurder worden vervangen door de bestuurder die door de Staat is aangewezen. Het bestuur van de Stichting functioneert dus steeds als een onafhankelijk comité van drie bindende adviseurs.

Ik ben van mening dat dit stelsel van assurances geen absolute garantie biedt dat de huidige netwerkkwaliteit behouden blijft. Het is voor mij echter wel duidelijk dat het onderhandelingsresultaat een behoorlijke zekerheid biedt dat de netwerkkwaliteit in stand blijft en dat is een situatie die noch in het eerdere fusiedocument, noch in de situatie waarin KLM zich momenteel bevindt, aanwezig is.

### C. Verhouding tussen Staat en luchtvaartmaatschappij in Nederland en Frankrijk

#### *a. financiële deelneming*

De kapitaalsdeelneming van de Franse Staat in Air France bedraagt op dit moment 54%. Door de fusie AF/KLM zal het aandeel van de Franse Staat, op basis van onze inschatting voor de ruilverhouding AF/KLM, verwateren tot onder 50%. Aldus zal de Franse Staat geen meerderheid hebben in de nieuwe AF/KLM-holding en is reeds sprake van een voor Franse begrippen geprivatiseerde onderneming. Een staatsbelang van enigszins onder 50% is echter nog steeds zeer substantieel. De Franse regering is echter voornemens zijn aandeel, zodra de markt dat toelaat, verder af te stoten tot een deelneming van minder dan 20% en is bereid dit in de bilaterale overeenkomst met de Nederlandse Staat te bevestigen.

De Nederlandse Staat heeft, naast haar optieclausule die vanwege luchtvaartpolitieke noodzaak voor een periode van drie tot zes jaar wordt aangehouden, op dit moment nog 14% cumprefs in KLM. In het concept van de fusie-overeenkomst was voorzien, dat de Staat deze participatie bij het moment van fusie zou afstoten. Op ons voorstel is echter overeengekomen, met name in de overeenkomst tussen de Nederlandse en de Franse Staat dat dit pas zal gebeuren als de Franse overheid zijn aandeel in de toekomstige AF/KLM-holding inderdaad naar minder dan 20% heeft teruggebracht. Aldus privatiseert de Nederlandse Staat, zonder evenwel in de situatie te geraken dat dit gebeurt ten aanzien van een onderneming, waar een andere Staat nog een dominant belang in heeft. De status van KLM als Nederlandse national carrier is ook na deze wederzijdse privatisering door middel van de instrumenten die hierboven onder paragraaf A markttoegang zijn beschreven, geborgd.

#### *b. Raad van Commissarissen*

Ten aanzien van de vertegenwoordiging van de beide overheden in de Raden van Commissarissen van KLM en van de Holding AF/KL is het volgende overeengekomen.

In de Raad van Commissarissen van KLM zal gedurende de eerste drie jaar na de start van de fusie de meerderheid der commissarissen door KLM worden aangewezen. Daarna zal de holding de kleinst mogelijke meerderheid der commissarissen benoemen. In de Raad van Commissarissen van de AF/KL holding zullen er twee commissarissen zijn namens de Franse Staat en één namens de Nederlandse Staat. Daarnaast zullen AF, KLM en de werknemers-aandeelhouders commissarissen kunnen aanwijzen. Ten overvloede vermeld ik hier dat de Raad van Bestuur van KLM in de komende drie jaar zal worden

aangewezen door de Raad van Commissarissen KLM en in meerderheid uit in Nederland residerende Nederlanders bestaat.

De Raad van Bestuur van de nieuwe AF/KL holding zal uit drie personen bestaan.

De CEO van KLM zal vice-voorzitter van deze Raad van Bestuur worden.

#### D. Verhouding Staat – Staat

Voorgesteld wordt dat de Nederlandse en Franse Staat een bilaterale samenwerkingsovereenkomst zullen sluiten. Deze zal de status hebben van een "Memorandum of Understanding" ondertekend door de ministers van Financiën en de ministers van Transport van beide regeringen. Gekozen is om niet een bilateraal verdrag af te sluiten maar een MoU omdat dit meer kans van slagen heeft bij de Europese Commissie en een verdrag veel meer tijd zou vergen vanwege de benodigde ratificatie-procedure. In deze overeenkomst worden drie onderwerpen behandeld:

- 1 markttoegang/luchtvaartpolitiek
- 2 de positie van beide luchthavens Charles de Gaulle en Schiphol
- 3 privatisering van Air France en de participatie van de Nederlandse Staat in KLM.

De overeenkomst formuleert op bovenstaande terreinen een versterking van de consultatie, coördinatie en waar mogelijk samenwerking tussen de twee overheden, zonder de nationale verantwoordelijkheden inzake luchtvaartpolitiek ter discussie te stellen. Ik heb voorgesteld dat een Samenwerkingsraad onder leiding van de beide Directeuren Generaal Luchtvaart uitvoering geeft aan respectievelijk toezicht houdt op naleving van de overeenkomst. Voor de meer precieze formulering verwijs ik naar de (concept) tekst van de samenwerkingsovereenkomst, die als bijlage is toegevoegd.

#### E. Veto-recht Alitalia

Inderdaad is in de samenwerkingsovereenkomst tussen Air France en Alitalia een veto-recht opgenomen voor partijen inzake samenwerking of fusies met derden die één van beide luchtvaartmaatschappijen zou willen aangaan. Aan het verlenen van zijn instemming kan Alitalia geen voorwaarden verbinden. Hoewel de indruk bestaat dat Alitalia positief zal oordelen over een samengaan van Air France en KLM, kan het Nederlandse kabinet zijn eindoordeel naar mijn mening slechts geven onder het voorbehoud van een formele en definitieve stellingname van Alitalia.

#### F. Onderhandelingen in Brussel

Met KLM/Air France is overeengekomen dat bij alle besprekingen tussen KLM en de Europese Commissie over mededingingsaspecten van de voorgenomen fusie een waarnemer van de zijde van de Nederlandse overheid aanwezig zal zijn.

Ook zal vooraf inzage worden verkregen in de concept-concentratiemelding door KLM bij de Europese Commissie.

Met KLM en Air France is afgesproken dat als de Europese Commissie voorwaarden stelt aan de fusie die de State assurances raken, deze voorwaarden alleen worden geaccordeerd indien de Staat daarmee instemt. Overigens is reeds in de fusie-overeenkomst tussen Air France en KLM opgenomen dat eventueel door de Europese Commissie opgelegde aanpassingen in het netwerk op een evenwichtige manier over de netwerken van KLM en Air France zullen worden verdeeld.

### **III. Conclusies en advies**

Absolute garanties voor onbepaalde tijd over de toekomst van KLM en Schiphol kunnen niet worden verwacht. Het beleid van de Nederlandse regering in de luchtvaartsector is er op gericht de in de sector opererende bedrijven de gelegenheid te bieden zich zoveel mogelijk als normale marktpartijen te kunnen gedragen. De fusie van KLM met Air France is echter zo'n uitzonderlijke gebeurtenis, waarbij zulke grote belangen in het geding zijn, dat het alleszins gerechtvaardigd is dat de Staat aan zijn goedkeuring voor deze fusie-overeenkomst een aantal voorwaarden en vereisten verbindt.

In het bovenstaande is een pakket van zekerheden en waarborgen gepresenteerd, dat aan de zorgen van de regering met betrekking tot een aantal cruciale publieke en maatschappelijke belangen, naar mijn oordeel, in ruim voldoende mate tegemoet komt.

Centraal daarbij staan twee zaken.

Ten eerste dient te worden gewaarborgd, om de landingsrechten van KLM zeker te stellen, dat eigendom en zeggenschap over de KLM in voldoende mate in Nederlandse handen blijft. Om de Nederlandse identiteit van KLM de komende jaren te waarborgen zijn de volgende sloten op de deur aangebracht.

- De eerste drie jaar vigeert voor KLM het volledig structuurregime, daarna het gemitigeerd structuurregime. De meerderheid van de KLM commissarissen bestaat uit Nederlanders woonachtig in Nederland.
- De Nederlandse Staat behoudt voorsnog zijn 14% aandelenbelang.
- De Stichting Luchtvaartbelangen Nederland draagt zijn aandelen over aan de op te richten Stichting Administratiekantoor (SAK) die deze 11% cumprefs zal beheren. Daarenboven zal de SAK, als alle aandelen worden aangemeld additioneel 26% van die aandelen aanhouden. Aldus zal de Staat in dat geval tezamen met de SAK een meerderheid der aandelen in handen hebben.
- De Staat behoudt zijn optierecht de komende drie tot zes jaar om de meerderheid van de aandelen KLM te verwerven indien dat om luchtvaartpolitieke redenen noodzakelijk wordt geacht.

- Tenslotte geeft de samenwerkingsovereenkomst tussen de Nederlandse en Franse Staat die is voorbereid naar aanleiding van de fusie van KLM met Air France aanvullende zekerheden op luchtvaartpolitiek terrein.
- De KLM blijft gevestigd in Nederland, vanaf Schiphol opereren en zijn identiteit door logo en merknaam de komende acht jaar behouden.

Ten tweede, en dit is maatschappelijk wellicht nog van groter belang, staat de positie van de luchthaven Schiphol centraal. De rol van Schiphol als een intercontinentale hub, met een feeder-netwerk in Europa, dient te worden behouden. In de fusie-overeenkomst hebben KLM en Air France aan de Nederlandse Staat verzekeringen gegeven hun netwerken via Schiphol niet aan te tasten. Vermeende inbreuken op toezeggingen kunnen door de Nederlandse Staat aan een onafhankelijk college van bindende adviseurs worden voorgelegd. Dit comité doet bindende uitspraken. De verzekering van KLM en Air France over het in stand houden van netwerken op Schiphol is gespecificeerd naar sleutelbestemmingen. De door ons voor vijf jaar verkregen verzekeringen betreffen volgens KLM ongeveer 70% van de huidige sleutelbestemmingen en ongeveer 80% van het passagiers- en vrachtvervoer.

Ook in de overeenkomst tussen de Nederlandse en Franse Staat wordt het belang onderschreven van het waarborgen van de beide intercontinentale hubs, Schiphol en de luchthaven Charles de Gaulle, en de verdere evenwichtige ontwikkeling van beide luchthavens. Een samenwerkingsraad onder leiding van de beide Directeuren Generaal voor de luchtvaart wordt in het leven geroepen om de ontwikkelingen op dit terrein te volgen.

Aldus is naar mijn oordeel te verwachten dat de positie en ontwikkeling van Schiphol de komende jaren voldoende gewaarborgd is. Op langere termijn kan slechts geconstateerd worden dat de beperkte uitbreidingscapaciteit van de belangrijkste Europese intercontinentale luchthavens in principe tot een gunstig perspectief voor de positie van Schiphol leidt.

Ten slotte een opmerking over de positie van Alitalia. In een eerdere samenwerkings-overeenkomst tussen Air France en Alitalia is een wederzijds veto overeengekomen inzake samenwerking met andere luchtvaart-maatschappijen. Op basis daarvan dient Alitalia in de komende dagen zijn positie inzake de fusie KLM/Air France kenbaar te maken. Alitalia kan geen voorwaarden aan zijn instemming met de voorgenomen fusie verbinden. De Nederlandse Staat kan zijn definitieve en officiële positie pas vaststellen als Alitalia zijn standpunt over de fusie van KLM en Air France formeel kenbaar heeft gemaakt.

Alles afwegend ben ik van mening dat de luchtvaartpolitieke risico's en de risico's voor de positie van Schiphol in ruim voldoende mate zijn afgedekt. Ik adviseer het bewindslieden-overleg van 26 september dan ook zijn instemming te geven met de beoogde fusie onder het voorbehoud van het standpunt van Alitalia. Naar mijn oordeel zal een fusie van KLM

met Air France de toekomstverwachtingen voor KLM een positieve wending geven en daarmee de ontwikkeling van Schiphol gunstig kunnen beïnvloeden.

24 september 2003

F.A. Engering

**Ministerie van V&W**

Nr	Datum	Auteur	Vorm	Inhoud
1	30-9-2003	KLM	brief aan M en STAS	Letter of Intent
2	28-9-2003	KLM	brief	concept brief KLM aan Staat
3	23-9-2003	KLM	memo	Toelichting op network assurances
4	20-9-2003	KLM	sheets	Alliantie KLM Air France
5	17-9-2003	KLM	tabel	Survey of current ICA portfolio of key destinations
6	16-9-2003	KLM	sheets	Netwerk & Waarborgen in KL/AF samenwerking
7	14-9-2003	KLM	brief	Antwoord op voorlopige reactie Staat fusie AF/KL
8	3-9-2003	KLM	sheets	Network Assurances
9	2-9-2003	KLM	sheets	Alliances, Foreseen structure
10	1-9-2003	KLM	resolution	Resolution of supervisory board of KLM
11	1-9-2003	KLM	resolution	Resolution of management board of KLM
12	31-8-2003	KLM	protocol	Draft Protocol between KLM and Air France
13	31-8-2003	KLM	covenant	Draft Covenant between KLM and Air France
14	31-8-2003	KLM	resolution	Resolution meeting of priority shareholders of KLM
15	29-8-2003	KLM	brief	Inschatting risicolanden en luchtvaartpolitieke context
16	20-8-2003	KLM	sheets	Assurances, veto's and other issues; AF proposal as amended by KL
17	19-8-2003	KLM	sheets	Alliances, status update
18	29-7-2003	KLM	sheets	presentatie Clifford Chance
19	30-6-2003	KLM	sheets	Situatieschets en voornemen tot alliantie
20	16-4-2003	KLM	sheets	Alliantie af- en overwegingen
21	onbekend	KLM	sheets	AF/KL Network Development
22	onbekend	KLM	memo	Antwoord op vragenlijst Staat inzake invloed Franse Staat

Nr	Datum	Auteur	Vorm	Inhoud
23	25-9-2003	Stibbe	document	State/KLM comments on draft articles on association KLM assurances foundation
24	23-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLm belangrijkste punten concept juridische documentatie
25	12-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLm, mogelijke rechtvaardiging voor implementatie borgingsinstrumenten t.b.v. netwerkqualiteit
26	11-9-2003	Stibbe	email	Transactiestructuur
27	11-9-2003 t/m 1-10-2003	Stibbe	agreement	Assurances agreement SAK, AF and KLM
28	11-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLm, opmerkingen n.a.v. documentatie op 2&3 september verzonden
29	9-9-2003	Herbert Smith	memorandum	Positie en invloed Franse Staat in AF
30	8-9-2003 t/m 16-10-2003	Stibbe	memorandum	Verdrag tot wederzijdse bijstand (later genaamd MoU en DoU)
31	5-9-2003	Stibbe	brief	Voorlopige reactie staat op voorstellen KLm en AF ten aanzien van evt fusie (versie 3)
32	4-9-2003	Stibbe	paper	Reactie Staat op fusieAF/KI
33	3-9-2003	Stibbe	memorandum	Huidig belang NL Staat in KLM
34	3-9-2003	Stibbe	memorandum	Huidig belang Franse staat in AF
35	2-9-2003	Stibbe	concept agreement	Assurances agreement SAK, AF and KLM
36	2-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLM voorwetenschap, Golden share
37	1-9-2003	Stibbe	memorandum	Netwerkqualiteit
38	2-9-2003	Stibbe	memorandum	Inventarisatie hoofdvragen
39	1-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLM, inventarisatie besispunten stuurgroep
40	1-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLAF, markttoegang/luchtvaartpolitiek
41	1-9-2003	Stibbe	memorandum	Staat/KLM
42	1-9-2003	Stibbe	vragenlijst	Juridische technische vragen aan Franse staat
43	27-8-2003	Stibbe	email	Netwerkqualiteit
44	9-8-2003	Stibbe	email	Staat/KLM, inschatting EU recht t.a.v. netwerkqualiteit



Nr	Datum	Auteur	Vorm	Inhoud
45	5-9-2003	MINFIN	notitie	Alliantie KL/AF
46	5-9-2003	MINFIN	email	RE: Handhaving kwaliteit internationale bereikbaarheid Nederland
47	3-9-2003	MINFIN	notitie aan Minister	KLM: stand van zaken
48	3—2003	MINFIN	notitie	Positie
49	28-8-2003	MINFIN	memo WG Frankrijk	Rol Franse overheid
50	t/m 15-10-2003	MINFIN	drafts	Tax agreement drafts

Nr	Datum	Auteur	Vorm	Inhoud
51	14-10-2003	V&W	nota	Aanbieding DoU tussen NL en Frankrijk
52	2-10-2003	V&W	nota	Kamervragen fusie AF/KL
53	30-sep	V&W	brief aan TK	overheidsstandpunt inzake de fusie tussen KLM en Air France
54	29-9-2003 t/m 15-10-2003	V&W	DoU	Drafts in Engels, Frans en Nederlands
55	27-9-2003	V&W	email	Netwerkkwaliteit
56	26-9-2003	V&W	email	Engelse versie MoU
57	26-9-2003	V&W	memo aan STAS	Questions & Answers inzake fusie KLAF
58	24-9-2003	V&W	Rapportage Engering	"Liever één vogel in de hand..." Resultaat en advies
59	24-9-2003	V&W	memo aan PL MO	Procesmemo besprekingen tussen KLM en overheid over alliantie/fusie
60	23-9-2003	V&W	fax	Confidential draft MoU
61	20-9-2003	V&W	fax	Draft agreement MoU
62	18-9-2003	V&W	nota STAS	Gesprek met Franse minister Gilles de Robien 19 september
63	18-9-2003	V&W	memo	Oplegpunten briefwisseling Staatshoofden + MoU
64	17-9-2003	V&W	(concept)notitie	Juridische aspecten waarborging staatsbelangen KLAF
65	17-9-2003	V&W	nota aan kabinet MP	KLM in een stand alone scenario
66	15-9-2003	V&W	Brief aan Engering	Mandaat onderhandelingen namens Staat met KL/AF
67	15-9-2003	V&W	memo aan Engering	Belangen Franse Staat/Air France bij een fusie met KLM
68	15-9-2003	HDJZ	memo aan PL MO	Second opinion KLAF
69	12-9-2003	V&W	brief aan KLM	Voorlopige reactie overheid inzake mogelijke fusie
70	11-9-2003	V&W	memo	Indicative timetable KLAF deal
71	11-9-2003	V&W	memo aan DG	Bewindslidenoverleg 11 september
72	10-9-2003	V&W	nota aan STAS	Notitie t.b.v. het bewindslidenoverleg inzake fusie KLAF
73	10-9-2003	V&W	nota STAS	Bewindslidenoverleg 11-9
74	10-9-2003	V&W	email	reactie op nadere EU rechtelijk conceptnotities
75	9-9-2003	V&W	memo aan DG	Rechtvaardigingsgrond fusie AF/KL
76	9-9-2003	V&W	memo aan DG	Reactie op MoU

77	8-9-2003	V&W	memo	Beleidsfilosofie DGL
78	7-9-2003	V&W	memo	Beleidskader van V&W mbt het nationale en internationale luchtvaartbeleid
79	5-9-2003	V&W	nota STAS	Fusie KLM
80	5-9-2003	V&W	memo	Handhaving kwaliteit bereikbaarheid Nederland
81	3-9-2003	V&W	nota STAS	Traject besluitvorming fusie KLM
82	3-9-2003	V&W	memo	Definitie netwerkkwaliteit
83	2-9-2003	V&W	memo	Rechtvaardigingsgronden randvoorwaarden publiek belang netwerkkwaliteit
84	1-9-2003	V&W	nota aan DG	voorbereiding overheidsstandpunt fusieplannen KLM (tbv overleg 2 september)
85	29-8-2003	V&W	memo	Plan van aanpak fusiebesprekingen KLAF
86	28-8-2003	V&W	verslag	Verslag overleg Stuurgroep
87	28-8-2003	V&W	vragenlijst aan KLM	Invloed Franse overheid
88	27-8-2003	V&W	verslag	Verslag werkgroep Netwerkkwaliteit
89	27-8-2003	V&W	verslag	Verslag overleg met RAND inzake netwerkkwaliteit
90	24-7-2003	V&W	verslag	Verslag overleg alliantievorming met KLM
91	21-7-2003	V&W	nota aan DG	Gesprek met KLM op 22 juli 2003
92	16-7-2003	V&W	verslag	Verslag interdepartementaal overleg fusie/alliantie KLM
93	26-6-2003	V&W	nota STAS	Bewindslidenoverleg 30 juni 2003
94	10-6-2003	V&W	verslag	Verslag bezoek aan DGAC
95	5-6-2003	V&W	nota STAS	Bewindslidenoverleg met KLM
96	27-5-2003	V&W	memo	Verslag gesprek bij AAS over mogelijke alliantievorming door KLM
97	27-5-2003	V&W	verslag	Verslag overleg V&W, Min Fin en Citigroup
98	14-5-2003	V&W	nota STAS	Alliantie/fusiebesprekingen KLM
99	13-5-2003	V&W	memo	Maatschappelijke en publieke belangen in relatie tot fusie/alliantievorming rond KLM
100	11-5-2003	V&W	paper	Raamwerk rol overheid bij fusie/alliantie KLM
101	2-4-2003	V&W	notitie	Startnotitie Raamwerk fusies en allianties
102	10-2-2003	V&W	memo	Discussiestuk publieke belangen KLM/ Schiphol
103	29-1-2003	V&W	verslag	Verslag gesprek met AAS inzake netwerkeffecten van fusie/alliantie KLM
104	Onbekend	V&W	memo	Het internationale beleid: korte kanttkening voor DG inzake KLAF
105	Onbekend	V&W	brief aan TK	Antwoord op kamervragen inzake fusie KLM en Air France
106	Onbekend	V&W	memo	Kanttkeningen bij assurances agreement

Nr	Datum	Auteur	Vorm	Inhoud
106	sep-03	AAE	rapport	Second opinion alliantie KLM/Air France
107	sep-03	AAE	memo	Alternatievenanalyse afketsen fusie KLAF
108	25-9-2003	AAE	memo	Fusie of Alliantie?
109	17-9-2003	AAE	memo	Hubontwikkeling Schiphol/ Charles de Gaulle
110	16-9-2003	Rand	rapport	Alliantievorming KLM
111	5-9-2003	AAE	memo	Handhaving internationale bereikbaarheid Nederland
112	22-9-2003		DGAC fax	Projet de Memorandum d'entente entre gouvernement francais et neerlandais
113	18-9-2003 t/m 1-10-2003	Linklaters	agreement	Project Kangorou Framework Agreement
114	18-9-2003 t/m 1-10-2003	Linklaters	annex	Schedules to the Framework Agreement
115		Wassenbergh	paper	Luchtvaartonderhandelingen over fusies, overnames en allianties
116	15-9-2003	NautaDutilh	paper	Share purchase agreement between AF, Netherlands and KLM
117	15-9-2003	Allen&Overy	paper	Amendments to agreements between Staat der Nederlanden & KLM
118	14-9-2003	Linklaters	paper	Call option
119	9-9-2002	AAS	paper	Markt- en netwerkanalyse samenwerking KLM met Air France
120	8-9-2003	kabinet MP	fax aan V&W en EZ	Reactie van MP op bewindslidenoverleg
121	8-9-2003	kabinet MP	memo aan V&W	Vragen met betrekking tot fusie KLAF
122	2-9-2003	Allen&Overy	paper	framework Agreement, mark up 3
123	1-9-2003	NautaDutilh	paper	MoT
124	1-9-2003	NautaDutilh	ToA	Terms of administration Stichting Administratiekantoor KLM
125	1-9-2003	NautaDutilh	agreement	Share purchase agreement
126	1-9-2003	NautaDutilh	Deed	Deed of incorporation Stichting Administratiekantoor
127	sep-03	Wassenbergh	paper	Governments & cross border airline mergers & alliances
128	sep-03	Wassenbergh	paper	Burgerluchtvaart 2003: Luchtrecht & luchtvaartpolitiek
129	sep-03	Wassenbergh	paper	Burgerluchtvaart 2003: Luchtvaartfusies?
130	sep-03	Wassenbergh	paper	June 5, 2003: a historic decision by the EU Council of Transport ministers
131	30-8-2003	Linklaters	paper	Call option SLN
132	30-8-2003	BUZA	paper	Security
133	29-8-2003	BUZA	concept nota	Concept nota verdrag Nederland-Frankrijk
134	26-8-2003	Air France	verslag	Proces verbal de la deliberation du conseil d'administration
135	14-5-2003	AAS	sheets	KLM Air France in de Skyteam alliantie
136	10-10-2002	AAS	paper	Netwerkanalyse en scenario-uitwerking KLM Air France

**Ministerie van Financiën**

Datum	Auteur	Vorm
22 apr	Fin	Memo
25 apr	Fin	Memo
29 apr	Fin/KLM	Verslag
8 mei	Fin	Notitie
9 mei	Fin	Memo
12 mei	V&W	Notitie
27 mei	V&W	Verslag
27 mei	V&W	3 doc's
2 juni	BuZa	verslag
4 juni	V&W	Verslag
11 juni	Extern	Fax
17 juni	Fin	Email
18 juni	BuZa	Memo
24 juni	Fin	Email
26 juni	Fin	Notitie
26 juni	V&W	Notitie
1 juli	BuZa	Verslag
2 juli	KLM	Email
4 juli	KLM	Email
10 juli	Fin	Notitie
15 juli	Fin	Memo
16 juli	V&W	Verslag
17 juli	Fin	Email
21 juli	V&W	Notitie
22 juli	V&W	Email

24 juli	V&W	Verslag
30 juli	Fin	Notitie
31 juli	Fin	Memo
1 aug	V&W	Memo
11 aug	Fin	Notitie
19 aug	V&W	Email
28 aug	Fin	Verslag
29 aug	Stibbe	Memo
1 sep	Stibbe	Memo
1 sep	Stibbe	Memo
2 sep	V&W	Memo
3 sep	Fin	Memo
3 sep	Fin	Notitie
5 sep	V&W	Notitie
5 sep	Fin	Notitie
8 sep	Stibbe	Memo
8 sep	Stibbe	Memo
8 sep	V&W/EZ	Emails
8 sep	Fin	Memo
9 sep	Stibbe	Memo
10 sep	BuZa	Verslag
10 sep	Fin	Notitie
12 sep	Stibbe	Memo
12 sep	Staat	Brief
14 sep	KLM	Brief
18 sep	Fin	Notitie
23 sep	Fin	Notitie
24 sep	Fin	Notitie

25 sep	Fin	Memo
25 sep	Fin/IFZ	Memo
30 sep	Fin	Memo
30 sep	V&W	Brief
1 okt	Stibbe	Doc's
3 okt	Fin/IFZ	Memo
3 okt	Fin/Zalm	Fax
3 okt	Fin/DFFZ	Fax
6 okt	IFZ	Memo

### Ministerie van Algemene Zaken

Fax 5/9/2003  
 Notitie 5/9/2003  
 Notities 8/9/2003 (383, 384)  
 Notitie 8/9/2003  
 Notitie 10/9/2003 (386)  
 Fax 10/9/2003  
 Notitie 10/9/2003 (387)  
 Notitie 15/9/2003 (389)  
 Mandaat onderhandelingen (2p, 4 pt.)  
 Notitie 16/9/2003 (393)  
 Brief 17/9/2003  
 Notitie 19/9/2003 (394)  
 Brief 19/9/2003  
 Notitie 23/9/2003 (396)  
 Notitie 24/9/2003 (399)  
 Brief 30/9/2003  
 Notitie 30/9/2003 (403)  
 Notitie 1/10/2003 (404)  
 Notitie 3/10/2003 (406)  
 Notitie 9/10/2003 (410)