

Vergaderjaar 1983–1984

18 153 **Wijziging van hoofdstuk XII (Departement van Verkeer en Waterstaat) van de aanwijzing en de raming van de middelen tot dekking van de uitgaven van het Rijk voor het jaar 1983 (eerste wijzigingsvoorstel)**

18 154 **Wijziging van hoofdstuk XII (Departement van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1983 (eerste wijzigingsvoorstel)**

Nr. 5 **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**
Ontvangen 28 maart 1984

Ter beantwoording van de door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gestelde vragen, deel ik het volgende mede:

Op de vraag wie het initiatief heeft genomen tot de verkoop van KLM aandelen kan worden geantwoord dat dit van de Staat is uitgegaan. Er mag hier worden herinnerd aan hetgeen in de memorie van toelichting bij de Wet die in 1975 de aankoop van f 200 mln. preferente aandelen regelde (Stb. 501 dd. 29 augustus 1975), werd opgemerkt:

«De hierbij voorgestelde aandelenemissie brengt het Staatsaandeel in de KLM van ca. 70% naar ca. 78%. Hierbij zij nadrukkelijk opgemerkt dat de handhaving van dit aandeel geen doelstelling van de Staat zal zijn. Bij een keer ten goede in de resultaten van de KLM staan de Staat verschillende mogelijkheden ten dienste zijn aandeel in de KLM naar een dan gewenst meerderheidsniveau terug te brengen».

«Tot de verkoop van aandelen werd besloten toen er duidelijke indicaties uit de markt waren dat er behoefte was aan een groter pakket vrij te verhandelen KLM aandelen en toen de koers van de KLM aandelen zich gunstig ontwikkelde. De markt werd door deze transactie geenszins verstoord, getuige de omvangrijke aandelenemissie die de KLM enige tijd daarna kon plaatsen. Nadat beide transacties het aantal vrij te verhandelen KLM aandelen aanzienlijk hadden vergroot bleef de koers stijgen. De grotere markt heeft waarschijnlijk een omvangrijkere vraag naar het KLM aandeel teweeggebracht.

Ondergetekende acht het tijdstip van verkoop verstandig gekozen. Na geruime tijd van koersstijging was er begin juli sprake van een aanvaardbare prijs voor het KLM aandeel. De aanzienlijke koersstijging daarna was op dat moment niet voorzienbaar.

Ten aanzien van de herziening van artikel 40 van de Comptabiliteitswet 1976 kan, mede namens de minister van Financiën, worden medegedeeld, dat een wetsontwerp hiertoe in voorbereiding is dat naar verwachting dit jaar aan het parlement zal worden aangeboden.

Onder het huidige regime van het besluit Privaatrechtelijke Rechtshandelingen, dat gebaseerd is op artikel 41 van de Comptabiliteitswet 1976, geschiedt vervreemding van deelnemingen van de staat door of met machtiging van de minister van Financiën. De ambtsvoorganger van de

huidige minister van Financiën heeft als zijn mening te kennen gegeven dat hij de procedure van de vervreemding van deelnemingen ten opzichte van de bestaande regeling niet zou willen verzwaren. Mijn ambtgenoot van Financiën is dezelfde mening toegedaan en overweegt niet in dit opzicht wijzigingen voor te stellen.

Dezelfde leden hebben gevraagd naar de actuele inzichten van de regering inzake de verantwoordelijkheid van de overheid voor de vermogensvoorziening van bedrijven waarin zij deelneemt.

Het antwoord hierop moet zijn, dat in beginsel de Staat slechts deelneemt in het aandelenkapitaal van vennootschappen indien en voorzover

a. de betrokkenheid van de Staat bij de activiteiten van een vennootschap dit gewenst maakt en/of

b. particuliere kapitaalverschaffers niet bereid of in staat zijn in het aandelenkapitaal te participeren en de Staat de totstandkoming of de instandhouding van de vennootschap noodzakelijk acht.

Uiteraard spelen daarbij budgettaire overwegingen mede een rol.

Het antwoord op de volgende vraag van deze leden sluit hierbij aan. De overheid verwerft geen eigen- of vreemde vermogenstitel als belegger. Het rendement is dan ook niet doorslaggevend voor de keuzen tussen beide vormen van kapitaalverschaffing.

Enige leden spreken hun verwondering uit dat de KLM, als eerste Nederlandse onderneming, obligaties met warrants heeft uitgegeven. Zij vragen of de commissarissen, benoemd vanwege de Staat, daarin hebben toegestemd en hoe zij de belangen van de Staat ter zake hebben afgewogen. Voorts vragen zij of het aandelenbezit niet onaantrekkelijk wordt als ondernemingen het aandelenkapitaal verruimen en de bestaande aandeelhouders in hun relatieve positie worden beperkt.

De KLM was niet de eerste onderneming die obligaties met z.g. warrants uitgaf, zij het dat de Nederlandse emissiemarkt gedurende een viertal jaren een dergelijk figuur niet had gekend. De kopers van dergelijke obligaties betalen duidelijk een prijs: de rente die zij ontvangen ligt onder de marktrente en de koers waarvoor zij een aandeel kunnen kopen ligt om en nabij beurskoers. Verruiming van aandelenkapitaal is slechts dan onaantrekkelijk voor de bestaande aandeelhouders wanneer de prijs die de nieuwkomers betalen te laag is. Dit laatste was in het onderhavige geval niet aan de orde, waarbij, zoals hierboven opgemerkt, niemand de sterk opwaartse beweging in de markt heeft kunnen voorzien. Ik aarzel niet te stellen dat de obligatie-emissie met warrants een goede zaak voor de KLM en haar aandeelhouders is geweest. Het eigen vermogen van de KLM werd hierdoor immers versterkt en dat is in het belang van alle betrokkenen.

De behoefte aan financieringsmiddelen bij de KLM zal de komende periode nl. ongemeen groot zijn. Dit hangt samen met vooral de vlootvernieuwing die de onderneming beoogt. Behalve uit milieu-overwegingen is deze vlootvernieuwing noodzakelijk om in de hevige concurrentiestrijd een produkt te kunnen bieden dat volop mee kan komen met dat van andere luchtvaartmaatschappijen.

Het is een feit dat de winst per aandeel door uitgifte van nieuwe aandelen vermindert, doch veel essentiëler, ook voor de aandeelhouders, is dat een onderneming een gezonde, sterke financieringsstructuur kent.

Enige leden vrezen dat de emissie-activiteit van de KLM ertoe kan leiden dat de Staat haar meerderheid in het aandelenkapitaal van de KLM verliest, tenzij de statuten worden toegepast dan wel de commissarissen daarop toezien.

Ondergetekende mag erop wijzen dat iedere emissie van KLM-aandelen de goedkeuring behoeft van de vergadering van prioriteitsaandeelhouders.

Zonder uitdrukkelijke medewerking van de Staat is het onmogelijk dat de meerderheid van het aandelenkapitaal van de KLM in particuliere handen komt.

Men vraagt voorts naar de eigendomspositie van andere Westeuropese luchtvaartmaatschappijen.

In hiernavolgende tabel wordt voor de meeste belangrijke maatschappijen het Staatsaandeel, voor zover hier bekend, in het kapitaal weergegeven.

Maatschappij	Staatsaandeel kapitaal
Air France	99%
Air Inter	50%
Alitalia	99%
British Airways	100%
KLM	55,4%
Aer Lingus	100%
Lufthansa	± 80%
Sabena	100%
SAS	50%
British Caledonian	0%
UTA	0%
AUA	100%
Swissair	25%

Op de vraag welke politiek in de Bondsrepubliek ten aanzien van de Lufthansa wordt voorgestaan diene het volgende:

Er zijn tekenen die er op wijzen dat de Duitse Bondsregering denkt aan een vergroting van het particuliere aandeel in de Lufthansa, maar beslissingen of men inderdaad tot verkoop van een stuk staatsaandeel zal overgaan en zo ja tot welk percentage, zijn, naar dezerzijdse informatie, nog niet genomen.

Voorts wordt de vraag gesteld of inzicht kan worden geboden in de afspraken die gemaakt zijn ten aanzien van de oudere verplichtingen van de Staat tot volstorting van de aandelen 1975.

De overeenkomst uit 1975 tussen de Staat en de KLM betreffende de volstorting van de preferente aandelen KLM luidt dat de KLM tijdig tevoren aan de Staat kenbaar zal maken dat zij het voornemen heeft een verzoek tot volstorting aan de Staat te richten. Dit zou slechts gebeuren indien de financiële situatie daartoe zou nopen. Toen in juli jl. tot verkoop van gewone aandelen uit Staatsbezit werd besloten, werd geenszins een dergelijk verzoek op korte termijn verwacht. Op langere termijn moet men er echter rekening mee houden dat een dergelijk verzoek ooit zal kunnen worden gedaan. Daarom werd het aantrekkelijk geacht dat de Staat op, voor de begroting neutrale wijze, aan haar stortingsplicht op de preferente aandelen 1975 goeddeels zou kunnen voldoen middels verkoop van een deel van de aandelen tegen een koers ver boven pari.

Op de vraag waarom de verplichtingen niet budgettair zijn voorzien, deel ik het volgende mede:

De machtiging tot het aangaan van de verplichting tot volstorting is in 1975 reeds gegeven door de Staten-Generaal (Zitting 1974-1975 - 13427) en bekrachtigd bij wet van 29 augustus 1975, Stb. 501. De gevraagde budgettaire voorziening kon in verband met het onvoorziene tijdstip van de aandelentransactie niet vooraf worden getroffen, maar wordt thans in het voorliggende wetsontwerp ter goedkeuring voorgelegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes