

10.2.g

10.2.e

From: [10.2.e], [10.2.e] ([10.2.e] - GT) <[10.2.e]@minfin.nl>

Sent: Friday, August 21, 2020 1:00 PM

To: [10.2.e], [10.2.e] ([10.2.e]) - KLM <[10.2.e]@KLM.COM>

Subject: RE: FNV Cabine Nieuwsbrief/20-57 - Gesprek Ministerie: meer ruimte aan bonden bij overleg met KLM

10.2.e

Dit is woordvoering Wopke. We zullen cabine bond op wijzen dat hun interpretatie van ons gesprek op dit punt te eenzijdig is.

Spreeklijn gesprek vakbonden steunpakket KLM

- We hebben een open en constructief gesprek gehad vandaag met vertegenwoordigers van een aantal vakbonden
- Het gesprek gaf de vakbonden de gelegenheid hun opvattingen over het steunpakket voor KLM te delen en nadere vragen te stellen
- De thesaurier-generaal van het ministerie van Financiën heeft op zijn beurt de steunmaatregelen en de voorwaarden die het kabinet hieraan stelt toegelicht
- Hij heeft hierbij ook zijn begrip uitgesproken voor de onzekerheid waarin het KLM-personeel verkeert
- Het is nu verder aan KLM om in overleg met ondernemingsraad en vakbonden de gemaakte afspraken uit te werken
- Het is een gezamenlijk belang dat KLM zo goed mogelijk door deze corona-crisis geholpen wordt

Specifiek op het bericht van de vakbond

- Ik heb er kennis van genomen
- Er ligt een motie van de Tweede Kamer en die hebben wij uiteraard ook onder de aandacht van KLM gebracht
- Er op gewezen dat de motie spreekt over gezinsinkomen en onze afspraken over individueel inkomen en dat het gaat voor zover redelijk en haalbaar ook gegeven de afgesproken 15% kostenreductie. Die natuurlijk bedoeld is om de onderneming en de werkgelegenheid ook op langere termijn te waarborgen
- We wachten nu eerst af hoe het gesprek tussen KLM en de bonden verloopt. Het is aan hen om de gemaakte afspraken uit te werken
- Voor mij staat steeds voorop dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen

Van: [10.2.e], [10.2.e] ([10.2.e]) - KLM <[10.2.e]@KLM.COM>

Verzonden: vrijdag 21 augustus 2020 12:18

Aan: [10.2.e], [10.2.e] ([10.2.e]) ([10.2.e] - GT) <[10.2.e]@minfin.nl>

Onderwerp: FW: FNV Cabine Nieuwsbrief/20-57 - Gesprek Ministerie: meer ruimte aan bonden bij overleg met KLM

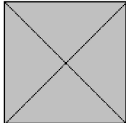
[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: FNV Cabine <[10.2.e]@fnvcabine.nl>

Verzonden: Friday, August 21, 2020 10:30:29 AM

Aan: [10.2.e], [10.2.e] ([10.2.e]) - KLM <[10.2.e]@KLM.COM>

Onderwerp: FNV Cabine Nieuwsbrief/20-57 - Gesprek Ministerie: meer ruimte aan bonden bij overleg met KLM



Gesprek Ministerie: meer ruimte aan bonden bij overleg met KLM

21 augustus 2020 - nieuwsbrief **20/57**

Op 20 augustus hebben FNV Cabine, FNV Luchtvaart (grondpersoneel), CNV en VNC op initiatief van FNV een gesprek gehad bij het Ministerie van Financiën in Den Haag over het steunpakket van de overheid. Door de inspanningen van FNV is het gelukt om de topambtenaar te spreken die de onderhandelingen met KLM heeft gevoerd. Er zijn belangrijke zaken opgehelderd: er is namelijk meer ruimte in de onderhandelingen dan KLM doet voorkomen.

Afspraken geven wél ruimte aan vakbonden

Het Ministerie van Financiën is van mening dat de voorwaarden uit het steunpakket voldoende ruimte bieden aan de vakbonden en aan KLM om tot faire afspraken te komen. Wij, de vakbonden, hebben benadrukt dat de KLM-werknemers constructief willen meewerken aan de toekomst van KLM en dat juist daarom een dergelijk dictaat van de overheid verkeerd valt. Uit het gesprek is gebleken dat er geen afspraken zijn gemaakt tussen KLM en het Ministerie over deeltijders of over de onregelmatigheidstoeslag voor grondpersoneel (ORT). Het is aan KLM en de bonden om te bepalen of de bijdrage van een deeltijder wel of niet gebaseerd wordt op het fulltime salaris en of ORT wel of niet onder het begrip salaris valt.

De grens ligt bij 1,5 keer modaal

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen over het zoveel mogelijk ontzien van werknemers die tot 1,5 keer modaal verdienen. In onze democratische samenleving worden moties van de Tweede Kamer gerespecteerd. Het Ministerie heeft daarom aan KLM gevraagd om in de besprekingen met de vakbonden uitvoering te geven aan deze motie. Voor FNV Cabine, FNV Luchtvaart, VNC en CNV is het duidelijk dat KLM deze grens als uitgangspunt zal moeten nemen in de onderhandelingen.

Openbare kamerbrief

Het Ministerie heeft aangegeven dat de openbare kamerbrief alle informatie bevat over het steunpakket. De onderliggende 'term sheets' wil het Ministerie, evenals KLM, vanwege geheimhouding niet delen. In de onderhandelingen met KLM is voor de bonden alleen de kamerbrief met openbare informatie relevant, aldus het Ministerie. Dit houdt in dat het Ministerie de afspraken tussen KLM en de bonden zal toetsen aan de kamerbrief. Wij hebben aangegeven dat het ontbreken van afspraken tussen KLM en het Ministerie over behoud van werkgelegenheid en kwaliteit van werkgelegenheid een gemiste kans is. Het Ministerie gaf aan zich slechts te beperken tot de van kracht zijnde wet- en regelgeving. Wel is ons toegezegd dat het Ministerie van Financiën een signaal zal afgeven aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de inzet van flexibele krachten bij KLM.

Redactie FNV Cabine

Ben jij nog geen lid van FNV Cabine of ken je collega's die nog geen lid zijn? Meld je dan nu aan voor het introductielidmaatschap via www.fnvcabine.nl

Democratisch, vernieuwend en eerlijk!


[bezoek de website](#)

SHARE FORWARD

FNV Cabine

10.2  fnvcabine.nl

www.fnvcabine.nl

TIP: om te voorkomen dat de nieuwsbrief in je spambox verdwijnt, kun je  fnvcabine.nl toevoegen aan je adresboek

[Afmelden](#)

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Ryanair to appeal SAS's billion-euro Covid-19 handout, airline's legal chief Komorek says

Insight | 28 Aug 20 | 10:05 GMT

By Nicholas Hirst

In Brief

Ryanair plans to advance its legal fight against the billions of euros handed out to European airlines to help them weather the Covid-19 storm, with the Irish carrier's chief legal officer saying it would appeal EU approval for a capital injection of up to 1 billion euros into Scandinavian carrier SAS. In an interview with MLex, Juliusz Komorek also argued for fairer ways of helping airlines and said carriers such as Lufthansa should be made to operate with more cash in reserve.

Ryanair will file a legal action at the EU courts against approval for up to 1 billion euros in state aid for ailing Scandinavian carrier SAS to help it weather the Covid-19 pandemic, the Irish airline's chief legal officer has said.

"We have no choice but to refer those decisions to the European Court," Juliusz Komorek said in an interview with MLex. It's "incompatible" with the European Single Aviation Market "to select one airline in a particular country and say it is essential and to ignore the other operators offering connectivity in those countries."

"It amazes me how much [government] attention SAS receives," Komorek said, citing three aid measures for the carrier from Sweden and two each from Norway and Denmark. "That must be a world record, especially for an airline that no one was giving any chance ... to survive on its own."

On Aug. 17, the European Commission said it had approved plans presented by the Swedish and Danish governments to take stakes in SAS — formally named Scandinavian Airlines System — to prevent it going insolvent as a result of the economic slowdown caused by the Covid-19 pandemic.

The intervention was made in line with the EU state aid regulator's rules that set out how governments can provide capital to businesses suffering losses due to the Covid-19 crisis: Conditions include not paying dividends until the aid is reimbursed and a prohibition on buying rivals.

The commission said that the new aid meant that a revolving credit facility, 90 percent guaranteed by the two countries, would be cancelled. Its approval of that facility under EU state aid rules had already been challenged before the bloc's courts in Luxembourg by Ryanair.

The Irish airline has also filed lawsuits against handouts to Portugal's TAP and Finland's Finnair as well as Swedish and French programs reserved for airlines holding licenses issued by those countries.

Hearings challenging the TAP funds and the Swedish and French measures have already been scheduled for Sept. 22 and 23 at the EU's lower-tier General Court under an "expedited procedure," it is understood (see [here](#)).

Ryanair has also threatened to appeal Lufthansa's 9 billion-euro recapitalization by the German government (see [here](#)).

— UK, Romania set an example —

Not all aid schemes designed to help the European aviation industry reeling from the Covid-19 pandemic were bad, Komorek said.

He gave the example of the UK's Covid Corporate Financing Facility, which is open to all businesses operating in the country: "It's interesting that the one country that has left the EU is the one that is most respecting of its rules," he said. Ryanair said on May 18 that it had drawn down 600 million pounds from the scheme.

Komorek also cited the recent approval of aid at a Romanian airport to support traffic recovery.

On July 31, the commission approved plans for Oradea Airport to hand out up to 1 million euros to revive tourism in the north-western Romanian region (see [here](#)). Airlines would benefit in proportion to the number of routes they were offering, the number of flights they intended to operate and the number of passengers they expected to carry.

"We have always argued that helping airports is as close as it comes to neutral," Komorek said.

— Questions around EU licensing rules —

Ryanair has argued in favor of helping all airlines by reducing taxes and charges imposed on them in proportion to traffic, Komorek added. Germany, for example, imposes a travel tax of about 10 euros on all airline passengers from Germany to elsewhere in Europe.

"That would be a nice way of distributing aid in accordance to traffic," he said. "That is where the European Commission failed: It could have encouraged member states to come up with such solutions."

The lawyer also argued that regulators should revisit the 2008 EU law that regulates the licensing of European air carriers, including criteria on financial health.

"How is it that some airlines in Europe, like Lufthansa, were allowed to operate with so little cash that when the crisis hit they had just two weeks of cash?" he asked. By contrast, he noted, Wizz Air had enough to survive for 18 months.

To contact the reporter or editor on this story, or to submit Case File information, please write to

10.2.e@mllex.com

Tags

Subjects: Regulation, State Aid

Industries: Aviation, Transport / Logistics

Regulators/Courts: EU Courts

Jurisdictions: EU, Europe

Related case file(s)

State aid - Covid – Ryanair

Downloaded on 31 Aug 2020 by Linklaters

Redistribution authorized in accordance with User Terms in the MLex General Terms of Business. Copyright © 2020 MLex Market Insight.

To: [redacted] - DGBI [redacted] @minienw.nl [redacted] - DGBI [redacted] @minienw.nl; [redacted]
[redacted] @minbuza.nl; [redacted] (FIN/DEELN) [redacted] @minfin.nl; [redacted] [redacted]
(FIN/DEELN) [redacted] @minfin.nl; [redacted] @minez.nl [redacted] @minez.nl; [redacted] @minez.nl [redacted] @minez.nl; [redacted]
[redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl; [redacted] DGMI [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted]
(COMM) [redacted] @minfin.nl; [redacted] [redacted] (10.2.e) (COMM) [redacted] @minfin.nl; [redacted] [redacted]
(COMM) [redacted] @minfin.nl; [redacted] [redacted] - DGBI [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted]
BSK [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted] [redacted] DGMI [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted]
DGMI [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted] (10.2.e) [redacted] @minfin.nl; [redacted] [redacted]
(COMM) [redacted] @minfin.nl

Cc: [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] @minbuza.nl; [redacted]
DGMI [redacted] @minienw.nl; [redacted] BSK [redacted] @minienw.nl; [redacted]
[redacted] @minbuza.nl; [redacted] [redacted] @minbuza.nl; [redacted] [redacted] [redacted] @minbuza.nl; [redacted]
[redacted] @minbuza.nl; [redacted] [redacted] @minbuza.nl; [redacted] [redacted] @minbuza.nl

From: [redacted]
Sent: Tue 9/15/2020 7:46:46 PM
Importance: Normal
Subject: Spanningen en onzekerheden rond het reddingsplan van KLM
MAIL_RECEIVED: Tue 9/15/2020 7:47:26 PM

...

Spanningen en onzekerheden rond het reddingsplan van KLM

Les Echos – 15/09/2020

De lopende onderhandelingen over kostenbesparende maatregelen bij KLM leiden tot grote spanningen, intern met de vakbonden en extern met de overheid en bepaalde milieuorganisaties. De nabijheid van de Tweede Kamerverkiezingen maakt het er niet gemakkelijker op.

Terwijl Air France al is begonnen met het gebruik van de 7 miljard euro aan krediet die door de Franse overheid en de banken aan de luchtvaartmaatschappij ter beschikking is gesteld, wacht KLM nog steeds op de 3,4 miljard euro die de Nederlandse overheid heeft toegezegd. Deze steun van de Nederlandse overheid, die noodzakelijk is voor het voortbestaan van KLM, is afhankelijk van de uitvoering van een bezuinigingsplan, dat in theorie op 1 oktober aan de Nederlandse regering moet worden voorgelegd, maar waarover nog moeizame onderhandelingen plaats vinden.

Spanningen die geïllustreerd worden door de laatste verklaring van de Nederlandse minister van financiën, Wopke Hoekstra, die afgelopen zondag bevestigde dat het voortbestaan van Air France-KLM "niet automatisch" is en zal afhangen van het vermogen van de luchtvaartmaatschappij om "zijn concurrentievermogen te herstellen" door middel van kostenbesparende maatregelen.

In grote lijnen voorziet dit bezuinigingsplan in een aanzienlijke vermindering van het personeelsbestand, tot 5.000 van de 33.000 werknemers van KLM (inclusief Transavia), en loonsverlagingen. Op dit tweede punt lijken de onderhandelingen stuk te lopen. Want hoewel iedereen het erover eens is dat KLM de activiteiten moet terugbrengen en de kosten moet verlagen, zijn de vakbonden het niet eens over de verdeling van de beoogde salarisinspanning.

"De salarissen die onder het modaal inkomen liggen - ongeveer 36.500 euro per jaar - zullen niet worden gekort, legt een goede kenner van het dossier uit. Maar voor de overige salarissen zou een loonsverlaging van 10% gelden voor alle werknemers die tot tweemaal het modale inkomen verdienen en van 20% voor alle werknemers met een salaris \geq aan driemaal het modale inkomen."

Deze maatregel, die is opgelegd door het Nederlandse parlement, is een goede zaak voor de bonden die de laagstbetaalde werknemers (grondpersoneel, onderhoud, vracht en cabinepersoneel) vertegenwoordigen, maar uiteraard niet voor bonden die de best betaalde werknemers vertegenwoordigen, met op de eerste plaats de piloten. Verschillende vakbonden, waaronder de VNV-pilotenbond, hebben zelfs besloten om een bezwaar in te dienen bij de Europese Commissie tegen de voorwaarden die aan het reddingsplan van KLM worden gesteld.

Greenpeace wil einde KLM-hub

Daarnaast is Greenpeace Nederland in beroep gegaan tegen het steunplan van de regering aan KLM, dat volgens de milieuorganisatie in strijd is met de Nederlandse toezeggingen inzake broeikasgasreducties. Net als Air France heeft KLM toegezegd zijn CO2-uitstoot terug te brengen, maar ook het aantal nachtvluchten naar Amsterdam-Schiphol van 32.000 naar 25.000 vluchten per jaar, in overeenstemming met de eisen van de lokale bewonersverenigingen.

Maar voor Greenpeace is dit niet voldoende. De milieuorganisatie, die zich onlangs heeft onderscheiden door de meest radicale voorstellen van de Franse burgerconventie voor het klimaat te verdedigen, voert in feite campagne voor een "vermindering met een derde van het Europese luchtverkeer tegen 2040" en voor een volledig verbod op korte afstandsvluchten waarmee passagiers naar de KLM-hub in Amsterdam-Schiphol worden gebracht voor een overstap op de internationale vluchten van KLM. Met andere woorden, Greenpeace wil het einde van de KLM-hub.

Gespannen politieke context

Het debat over de toekomst van de KLM wordt uiteraard versterkt door de nabijheid van de Tweede-Kamer verkiezingen in Nederland in maart 2021, waarvan de uitkomst zeer onzeker is. De huidige coalitieregering heeft haar absolute meerderheid in de Eerste Kamer al verloren en moet het hoofd bieden aan de druk van zowel nationalistisch rechts als milieugericht links. Het lijkt geen twijfel dat de behandeling van het KLM-dossier zal meewegen.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.