

Air France-KLM overweegt nieuwe kapitaalverhoging



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 807, 10 mei 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactie

Beste lezers,

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 26 mei 2021 zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere vergadergerechtigden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina met financiële informatie. Dit omvat de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Evenals in voorgaande jaren stel ik voor dat degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM mij uw volmacht toevertrouwen. U vindt alle informatie in mijn [Flash nr. 85](#) die deze maandag wordt gepubliceerd.

Laten we de barrières blijven respecteren.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM overweegt nieuwe fondsenwerving door olopende verliezen

((bron Bloomberg, vertaald met DeepL com) 6 mei -- **Air France-KLM overweegt meer kapitaal aan te trekken om haar gehavende balans te repareren**, nu de worstelende luchtvaartmaatschappij rekt op een herstel van het luchtverkeer in de zomer om haar verliezen te stelpen.

De

luchtvaartmaatschappij zei donderdag in een verklaring dat zij aandelen- en quasi-aandeleninstrumenten overweegt nu **zij een groter operationeel verlies van 1,2 miljard euro over het eerste kwartaal rapporteerde**. De aandeelhouders zal later deze maand worden gevraagd voorstellen goed te keuren die miljarden euro's zouden opbrengen.

De maatregel zou kunnen bijdragen tot een vermindering van de langetermijnschuld, die aan het einde van het eerste kwartaal 14,2 miljard euro bedroeg, een niveau dat volgens chief executive Ben Smith "onze balans in de weg stond".

(...) **Air France-KLM rekent de**

komende maanden **op wereldwijde vaccinatiedcampagnes om de vraag van de consument naar reizen te stimuleren**. Het is van plan zijn capaciteit dit kwartaal en ook daarna op te voeren, een aanpak die volgens analisten risico's inhoudt.

(...)

"Air France-KLM blijft plannen maken om de capaciteit sneller terug te brengen dan haar concurrenten," schreef analist Daniel Roeska van Bernstein in een nota, waarin hij zei dat **dit het risico inhoudt dat de tarieven verwateren en leidt tot onnodige uitgaven**.

(...)

Air France-KLM zei dat de verliezen dit kwartaal op hetzelfde niveau zullen liggen als in de voorgaande drie maanden, omdat de reisbeperkingen blijven bestaan (...).

"Er is nog een lange weg te gaan," zei financieel directeur Frederic Gagey in een conference call met verslaggevers. "Het risico op een liquiditeitscrisis is zeer klein", tenzij het zomerseizoen "catastrofaal" wordt.

(...)

Air France-KLM verwacht dit kwartaal ongeveer 50 procent van de netwerkcapaciteit van 2019 aan te bieden en 55 tot 65 procent in de daaropvolgende periode, aldus de verklaring. Dat is een stijging ten opzichte van ongeveer 48% in het eerste kwartaal, toen Covid-19 een hoge vlucht nam en veel landen hun grenzen sloten.

(...

)Vorige maand heeft Air France-KLM 1,04 miljard euro opgehaald met een nieuwe aandelenemissie als onderdeel van het Franse reddingsplan (...). Dit volgt op de 10,4 miljard euro aan leningen en garanties die de regering vorig jaar heeft verstrekt.

Gagey wilde niet zeggen hoeveel de luchtvaartmaatschappij nog meer denkt te kunnen ophalen en zei alleen dat een deel daarvan van de Nederlandse regering kan komen, die nog steeds met de Europese Commissie in gesprek is over een reddingsoperatie voor KLM.

(...)

Hoewel ook Frankrijk heeft verklaard bereid te zijn extra steun te verlenen, hebben beide regeringen getracht een renationalisatie van het bedrijf te voorkomen.

De CFO beschreef het fondsenwervingsproces als "recyclage van overheidssteun", wat betekent dat deze geleidelijk wordt omgezet in instrumenten die op de markt kunnen worden verhandeld (...). Dit maakt deel uit van de door de Commissie vereiste exitstrategie van de staat", zei hij.

De 8,5 miljard euro aan liquide middelen en kredietlijnen die de maatschappij eind maart ter beschikking stonden, "kunnen als comfortabel worden beschouwd, gezien het verwachte herstel in de zomer", aldus Air France-KLM in de verklaring.

(...)

Mijn commentaar: De resultaten van Air France-KLM liggen in de lijn van de prognoses. Helaas.

De prognoses voor de komende kwartalen kunnen optimistisch lijken in vergelijking met die van onze belangrijkste Europese concurrenten.

Maar voor onze groep moet rekening worden gehouden met:

- . voor Air France, de positieve bijdrage van het verkeer tussen Frankrijk en de overzeese gebiedsdelen*
- . voor KLM, het effect van het NOW-programma (zie het artikel "Minder enthousiasme voor de vijfde ronde van loonsubsidies op de eerste dag" hieronder).*

> Air France-KLM: Steven Zaat benoemd tot Chief Financial Officer

(bron Le Figaro met AFP) 6 mei - **De Nederlander Steven Zaat is benoemd tot chief financial officer van Air France-KLM, als opvolger van Frederic Gagey die met pensioen gaat**, zo maakte de

luchtvaartgroep, die een acute crisis door de Covid-19 pandemie doormaakt, donderdag bekend.

Zaat, die zijn nieuwe functie op 1 juli aanvat, was sinds 2019 financieel directeur van Air France. Na een periode bij chemiebedrijf AKZO Nobel trad hij in 2000 in dienst van KLM en werkte vervolgens voor de Air France-KLM groep in verschillende financiële functies.

De 51-jarige toekomstige Chief Financial Officer, die economie en bedrijfskunde heeft gestudeerd aan de Erasmus Universiteit van Rotterdam en de Vrije Universiteit van Amsterdam, vervangt de Fransman Frédéric Gagey, die op 64-jarige leeftijd met pensioen gaat.

De heer Gagey, die met name CEO van Air France was van 2013 tot 2016, **"heeft in de uitzonderlijk moeilijke periode die we nog steeds doormaken, bijgedragen aan het financiële overleven van onze groep**. In het bijzonder heeft hij met succes leiding gegeven aan de onderhandelingen over en de uitvoering van onze financiële steun- en herkapitalisatieplannen", aldus Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, in een verklaring.

(...) Donderdag bevestigde

de groep dat hij nieuwe maatregelen zou moeten nemen om zijn balans te versterken, en met name om zijn schuld te verminderen die eind maart 12,5 miljard euro bedroeg, nog afgezien van de recente overheidssteun.

Op de algemene vergadering van aandeelhouders van 26 mei zullen verschillende besluiten in stemming worden gebracht die de directeurs in staat stellen nieuwe kapitaalmissies te verrichten en die de heer Zaat allemaal zal moeten sturen.

***Mijn commentaar:** Ik heb de afgelopen vijf jaar vele malen met Steven Zaat mogen samenwerken. Ik heb vertrouwen in zijn vermogen om de taak aan te kunnen.*

Minder animo voor vijfde ronde loonsteun op eerste dag

(bron RTL Nieuws, vertaald met Deepl com) 6 mei - Dat heeft uitkeringsorganisatie UWV (...) donderdag bekendgemaakt.

Ondernemers die door de Covid-19-crisis zijn getroffen, kunnen vanaf vandaag steun aanvragen voor de maanden april tot en met juni. Ze hebben tot 30 juni om dat te doen.

De voorwaarden voor NOW 5 zijn dezelfde als voor NOW 4. Om in aanmerking te komen, moeten de werkgevers een omzetverlies van ten minste 20% kunnen aantonen. De overheid vergoedt maximaal 85% van de loonkosten van de werknemers.

Het NOW-programma (Tijdelijke noodmaatregelen ter overbrugging van de werkgelegenheid) werd meer dan een jaar geleden ingevoerd om een grote golf van ontslagen en faillissementen als gevolg van coronapandemie te voorkomen.

(...)

In de eerste NOW-ronde zijn 139.500 aanvragen gehonoreerd en heeft UWV 7,9 miljard uitgekeerd. In NOW 2 werden meer dan 63.500 aanvragen ingewilligd en werd 4,3 miljard euro uitbetaald. De derde NOW-ronde omvatte 77.000 subsidies en 2,8 miljard euro. NOW 4 zal naar verwachting 3,2 miljard euro kosten.

In totaal hebben meer dan 155.000 ondernemingen van de eerste vier NOW-programma's geprofiteerd. **KLM, waarvan de verliezen nog steeds in de miljarden lopen, is veruit de grootste begunstigde, met bijna 780 miljoen euro. Op de tweede en derde plaats kwamen Holland Casino (92 miljoen) en Schiphol (80 miljoen).**

***Mijn commentaar:** Het NOW-programma in Nederland is de tegenhanger van de deelactiviteit in Frankrijk.*

Maar terwijl in Frankrijk gedeeltelijke activiteit een daling van de werknemersactiviteit compenseert, compenseert het NOW-programma een daling van de bedrijfsomzet. Bijgevolg kunnen werknemers in Nederland voltijds blijven werken, zonder kosten voor de betrokken ondernemingen.

Dit verschil verklaart waarom het voor KLM goedkoper is dan voor Air France om laagvliegende vliegtuigen te laten vliegen, aangezien de kosten voor KLM-werknemers door de Nederlandse staat worden gedekt.

Er zij op gewezen dat het bedrag van de door KLM ontvangen steun zeer aanzienlijk is. In termen van omzet ontvangt KLM tweemaal zoveel in het kader van het NOW-programma als Air France in het kader van de regeling voor gedeeltelijke activiteiten.

Lufthansa vraagt kapitaalverhoging van haar aandeelhouders om de staat terug te betalen

(bron L'Echo touristique) 5 mei - **Lufthansa heeft het groene licht gevraagd voor een kapitaalverhoging van maximaal 5,5 miljard euro om de overheidssteun terug te betalen** die Europa's grootste luchtvervoersgroep in staat heeft gesteld een faillissement te vermijden in het midden van de Covid-19-crisis. Een besluit goedgekeurd door

97,79% van de aandeelhouders. De aandeelhouders - waaronder de Duitse staat, die sinds de redding 20% in handen heeft - stellen de onderneming zo in staat "terug te keren naar financiële stabiliteit", verklaarde de baas Carsten Spohr in zijn toespraak.

Het "grootste deel" van de opbrengst van de nieuwe aandelenuitgifte, waarvoor **noch het definitieve bedrag noch de datum is vastgesteld**, zal worden gebruikt om de overheidssteun "terug te betalen". De verhoging zal "dit jaar of volgend jaar" plaatsvinden, afhankelijk van "de steun van de markt" en het bedrag zal "zo klein mogelijk" zijn, vertelde financieel directeur Remco Steenberg van vorige week aan AFP.

Een dergelijke deal is gewoonlijk niet populair bij de aandeelhouders, omdat de waarde van de uitstaande aandelen daardoor automatisch daalt. Maar het management rekent op de goedkeuring van de aandeelhouders. Lufthansa heeft tot dusver 2,5 miljard euro van het Duitse reddingspakket van 6,8 miljard euro gebruikt, waarvan 300 miljoen euro in de vorm van overheidsparticipaties. De groep heeft in februari een miljard euro terugbetaald.

In een herstructureringsfase zal de maatschappij tegen 2023 afscheid nemen van 150 vliegtuigen en heeft ze in één jaar tijd al bijna 25.000 banen geschrapd. Lufthansa heeft maandagavond echter een nieuwe bestelling aangekondigd van vijf Airbus A350-900's en vijf Boeing 787-9's om de modernisering van haar vloot te versnellen. De eerste Boeings worden verwacht in de winter van 2021 en de Airbussen in 2027 en 2028.

***Mijn commentaar:** Het mechanisme dat de Lufthansa groep heeft toegepast om uit de gezondheids crisis te geraken is in alle opzichten vergelijkbaar met dat van Air France-KLM, behalve wat het tijdschema betreft.*

In de eerste fase ontvingen beide Europese groepen leningen (rechtstreeks of met garantie) van hun regeringen.

In een tweede fase deden zij een beroep op de markt via kapitaalverhogingen, waarbij zij een deel van hun schuld in quasi-aandelenkapitaal omzetten.

De derde fase, die door de twee groepen is aangekondigd, zal bestaan in de uitgifte van nieuwe aandelen om de overheidssteun terug te betalen.

IAG, eigenaar van British Airways, boekt in het eerste kwartaal een verlies van 1,14 miljard euro

(bron Reuters) 7 mei - **IAG, het moederbedrijf van British Airways, rapporteerde** vrijdag een **operationeel verlies voor bijzondere posten van 1,14 miljard euro over** het eerste kwartaal, gekwetst door reisbeperkingen in verband met de gezondheidscrisis.

Het verlies was iets groter dan de 1,17 miljard euro die analisten hadden verwacht, omdat de luchtvaartmaatschappij in de drie maanden tot maart op slechts 20% van haar capaciteit werkte.

IAG, dat ook eigenaar is van de luchtvaartmaatschappijen Iberia, Vueling en Aer Lingus, voorspelt slechts een kleine toename van de vluchtcapaciteit tot 25% voor het kwartaal april-juni, ondanks de hoop op een herstel van het Europese reisverkeer vanaf eind mei.

De luchtvaartmaatschappij zei dat het haar wekelijkse cash burn had teruggebracht tot €175 miljoen, beter dan de €185 miljoen per week die zij eerder had voorspeld voor de periode.

De groep zei ook dat hij aan het eind van het eerste kwartaal 10,5 miljard euro in kas had.

Gezien de onzekerheden over de ontwikkeling van de pandemie heeft IAG geen financiële prognose voor 2021 gegeven.

Air France-KLM meldde donderdag een operationeel verlies over de periode januari-maart van 1,18 miljard euro en zei te verwachten in het lopende kwartaal op 50% van het niveau van vóór de pandemie te zullen opereren.

Mijn commentaar: De drie grote Europese bedrijfsgroepen hebben hun resultaten voor het eerste kwartaal van 2021 bekendgemaakt. Ze zijn erg close:

-1,14 miljard euro voor IAG-1
,18 miljard euro voor Air France-KLM-1
,05 miljard euro voor de Lufthansa groep

> **Airbus: orders stijgen**

(bron Capital) 10 mei - **Airbus heeft een sterke april gehad.** De Europese vliegtuigbouwer **leverde vorige maand 45 commerciële vliegtuigen af aan 30 klanten.** Tegelijkertijd werden **48 nieuwe orders ontvangen, meer dan in de eerste drie maanden van het jaar samen.** De orders betroffen voornamelijk 25 A321's voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta Airlines, en 22 A320's en A321's voor de Ierse leasemaatschappij Avolon.

In de eerste vier maanden van het jaar heeft Airbus 170 vliegtuigen geleverd aan 55 klanten. **De groep is van plan dit jaar hetzelfde aantal vliegtuigen te leveren als in 2020 (566 eenheden).** Leveringen zijn een betrouwbare indicator van winstgevendheid in de

luchtvaartindustrie, omdat klanten het grootste deel van de rekening betalen wanneer zij het vliegtuig in bezit nemen.

De orderportefeuille bedroeg eind april 6.979 vliegtuigen, waaronder 6.187 vliegtuigen met één gangpad (families A220 en A320), meldde AFP.

Mijn opmerking: de Airbus-leveringen in 2021 zullen naar verwachting ver onder het niveau van 2019 blijven (566 vliegtuigen in 2021 en 2020, 863 in 2019).

IATA protesteert tegen "onverantwoordelijke" verhoging luchthavengelden in Spanje

(bron Air Journal) 8 mei - De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) heeft gewaarschuwd dat voorstellen van AENA om de gebruikersheffingen op de 46 door haar geëxploiteerde luchthavens in heel Spanje te verhogen, schade kunnen toebrengen aan het economisch herstel en de werkgelegenheid in Spanje, die zwaar zijn getroffen door de pandemie van het coronavirus.

De voorstellen die ter goedkeuring aan de Spaanse DGCA (Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart) zijn voorgelegd, omvatten een verzoek om een verhoging van de heffingen met 5,5% over een periode van vijf jaar. Zij zouden ook de deur openen voor AENA, de Spaanse instantie die verantwoordelijk is voor het beheer van de luchthavens in Spanje, om de door de crisis van Covid-19 gederfde inkomsten te recupereren voor diensten die nooit door luchtvaartmaatschappijen werden geëxploiteerd of gebruikt.

"De hele luchtvaartindustrie verkeert in een crisis. Iedereen moet kosten besparen en de efficiëntie verbeteren om de financiële schade van Covid-19 te herstellen. Na analyse van de situatie van AENA zijn de luchtvaartmaatschappijen van mening dat AENA haar tarieven met 4% zou kunnen verlagen. **Het voorstel om de last van de financiële terugvordering op de klanten af te wentelen met een verhoging van 5,5% is**

dan ook **gewoon onverantwoordelijk**. De DGCA moet het verzoek onmiddellijk verwerpen en AENA vragen met de luchtvaartmaatschappijen samen te werken aan een wederzijds overeengekomen herstelplan," **aldus IATA-directeur-generaal Willie Walsh.**

Vóór de pandemie declareerde AENA 2,59 miljard euro aan dividenden over de periode 2017-19 en heeft het verschillende opties om zijn verliezen te dekken. "AENA kan gemakkelijk verliezen op korte termijn financieren zonder de kosten voor zijn klanten te verhogen. Het

heeft een uitstekende kredietwaardigheid om toegang te krijgen tot financiering. De aandeelhouders zijn goed beloond en moeten nu een deel van de rekening betalen. En net als de rest van de sector moet zij streven naar operationele efficiëntie om de kosten te drukken, die zeker niet de goedkoopste in Europa zijn," aldus Willie Walsh.

(...)

Mijn commentaar: *Aan weerszijden van de Pyreneeën maken de luchthavenbeheerders gebruik van hun monopoliepositie om de tarieven te verhogen.*

Deze besluiten onderstrepen de delicate situatie van luchtvaartmaatschappijen binnen de waardeketen van het luchtvervoer.

Twee fabrikanten, twee motorfabrikanten, zijn in staat hen vliegtuigen te leveren. De keuze is beperkt.

De situatie is nog slechter op het niveau van de luchthavens: de meeste grote steden hebben slechts één internationale luchthaven. Het is onmogelijk om te concurreren.

Voor lagekostenmaatschappijen ligt de situatie iets anders. Aangezien zij minder zakenmensen vervoeren, kunnen zij zich concentreren op het bedienen van regionale luchthavens die dicht bij elkaar liggen.

Het zijn dan deze luchtvaartmaatschappijen die druk kunnen uitoefenen op de luchthavenbeheerders om een deel van de vervoerskosten te subsidiëren.

Bonusartikel

Het Europese vervoerssysteem moet niet in dienst staan van de concurrentie, maar van de Europeanen

(bron advies, door Jean-Baptiste Djebbari, gedelegeerd minister van Vervoer) 6 mei - Willen wij dat de miljarden euro's van ons herstelplan ten goede komen aan luchtvaartmaatschappijen die weigeren hun belastingen in Frankrijk te betalen? Dit is de vraag die ons werd gesteld toen de Europese Commissie vroeg om een concurrerende compensatie voor de herkapitalisatie van Air France. Dit roept een tweede, bredere vraag op, waarop het antwoord minder voor de hand

ligt: welke concurrentie willen wij in het Europa van het vervoer?

Te lang hebben we deze vraag tot later uitgesteld. De pandemie en de economische gevolgen ervan maken het nu onvermijdelijk. De Europese ministers van vervoer hebben dit begrepen: op initiatief van Frankrijk hebben zeven van ons opgeroepen tot innovatieve Europese steun voor het goederenvervoer per spoor. Na de herlancering van de nachttreinen is dit het zoveelste bewijs dat wij bereid zijn ons optreden te coördineren en de regels van de Europese mobiliteit te saneren.

Sociale dumping en milieudumping Ter herinnering

: tijdens de opbouw van de Europese Unie heeft zij de bevoegdheden en de middelen verworven om de ontwikkeling van de infrastructuur te ondersteunen en heeft zij ernaar gestreefd van de Europese markt een markt van vrije concurrentie te maken. Haar aanvankelijke (en prijzenswaardige) doelstelling? De gebruikers een kwaliteitsdienst leveren tegen de laagste prijs. Het resultaat? **Vliegtickets van Parijs naar Venetië voor 10 euro. Wanneer de prijs van een dienst zo ver verwijderd is van de werkelijke kosten ervan, is er een probleem.**

In feite verergert de crisis de sterke en zwakke punten van het huidige model. De liberalisering van het vervoer bevindt zich thans op een keerpunt. Onze systemische operatoren hebben de steun van de staten nodig, met het risico te verdwijnen. Deze steun heeft echter alleen zin als de autoriteiten - ook de Europese - nieuwe regels vaststellen. De communautaire wetgeving kan niet langer voorbijgaan aan sociale dumping en milieudumping.

Concurrentie in de vervoersector moet niet langer een doel op zich zijn, maar een middel om een doel te bereiken, ten dienste van de Europeanen. Wat verwachten ze van hun vervoer? Dat het hen in staat stelt snel en veilig te reizen; dat het modern en minder vervuilend is; en dat de werknemers in de sector worden beschermd. De ervaring heeft geleerd dat de wens om kosten wat kost de concurrentiebelemmeringen te bestrijden niet altijd verenigbaar is met deze verwachtingen. Dit kan leiden tot onhoudbare situaties voor onze ondernemingen, die onderworpen zijn aan strenge regels terwijl andere internationale spelers, ook al zijn zij actief in Europa, zich daar niet aan houden.

Laten we ophouden

naïeve makelaars van de global village te zijn. De uitdagingen na de val van de Sovjet-Unie zullen talrijk zijn aangezien Azië en de VS weer op volle toeren zijn gaan draaien. Om die te halen, hebben we meer regelgeving nodig. Wij hebben een eerste stap gezet in onze onderhandelingen met de Europese Commissie over de regelgeving voor het luchtvervoer, door te eisen dat de slots die Air France op Orly heeft achtergelaten, niet worden toegekend aan een maatschappij die haar socialezekerheidsbijdragen niet in Frankrijk betaalt.

Maar we moeten veel meer doen. Meer sociale regelgeving, om de intra-Europese concurrentie te vermijden die het wegvervoer zo heeft ontwricht. Meer op economische en fiscale regelgeving, ten aanzien van spelers die van onze markt willen profiteren zonder zich aan onze regels te houden. Meer politiek, minder bureaucratie: alleen onder die voorwaarden kunnen wij van Europa een krachtversterker voor ons vervoer maken.

Het Europese bouwwerk is niet voor altijd in steen gebeiteld. Ik ben ervan overtuigd dat wij samen met de lidstaten en de Commissie dit nieuwe kader kunnen creëren voor een Europa dat ons beschermt en ons sterker maakt. Het Europa van het vervoer moet niet in dienst staan van de concurrentie, maar van de Europeanen. Zij is dit soms vergeten. Wij zijn hier om het daaraan te herinneren.

Jean-Baptiste Djebbari, Afgevaardigd Minister van Vervoer

Mijn commentaar: Hoe kunnen de luchtvaarttarieven worden gereguleerd? De vraag is eenvoudig, het antwoord is complex.

Ik heb al verschillende keren over dit onderwerp gesproken. Het concept van verkoop onder de kostprijs is niet van toepassing op luchtvervoer.

Er zou inderdaad moeten worden nagegaan of de verkoop met verlies betrekking heeft op het vliegticket dan wel op de vlucht in zijn geheel. Een voorbeeld:

Indien de prijs van het biljet de kosten van de vlucht zou dekken, dan zou het vrachtvervoer worden verminderd (alleen de afhandelingskosten zouden in rekening worden gebracht). Passagiers zouden het recht hebben om te protesteren.

Indien daarentegen bij de verkoop met verlies rekening zou worden gehouden met de totale inkomsten uit vracht + passagiersvervoer, zou de prijs van het vervoerbewijs variëren naar gelang van de hoeveelheid vervoerde vracht. Dit is moeilijk te aanvaarden voor passagiers.

Daarom pleit ik voor de invoering van een minimumverkoopprijs. Deze minimumprijs zou de som kunnen zijn van belastingen, CO₂-compensatie en een vast kilometertarief dat gekoppeld is aan het kerosineverbruik per passagier.

Toen de Oostenrijkse regering vorig jaar haar voornemen bekendmaakte om een minimumprijs van 40 euro in te voeren, verklaarde de Franse minister Elisabeth Borne zich

voorzitter van de invoering van een minimumprijs voor vliegtickets (zie mijn [brief nr. 761](#)).

Om mijn punt te illustreren, volgt hier een voorbeeld van een (echt) ticket dat door een goedkope luchtvaartmaatschappij wordt verkocht tussen twee Franse steden. Let op het negatieve tarief.

Passager	Aller	
François Robardet	Tarif	-19,86€
	Taxes/Frais	28,61€

	Frais de dossier:	0,25€
		TOTAL 9,00€

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad ik u aan een **persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 10 mei gesloten op **4,629 euro**. Het is licht gedaald met -1,51% over een week. De bekendmaking van de resultaten over het eerste kwartaal van 2021 had weinig effect.

Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven. De aankondiging van de herkapitalisatie deed de aandelenkoers dalen.

Vóór de uitbraak van het coronavirus stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,27 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is stabiel **op 68 dollar per vat**. Het is op zijn pre-pandemisch niveau.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.
Je kunt me vinden op mijn twitter**

account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10898 mensen ontvangen dit persbericht live