

Air France-KLM rondt terugbetaling van het EMP af

## I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°904, 20 maart 2023

Als u deze pagina niet goed 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,

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

[volg deze link](#)  [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*Voor het eerst wordt in deze brief het onderwerp van de Europese groene taxonomie behandeld.*

*Ik nodig u uit om het artikel "Taxonomie: de luchtvaart zou kunnen worden opgenomen in de lijst van groene activiteiten" te lezen en deze lectuur aan te vullen door de link te volgen die in mijn commentaar is aangegeven.*

*Veel leesplezier*  
François

## Persoverzicht van maandag

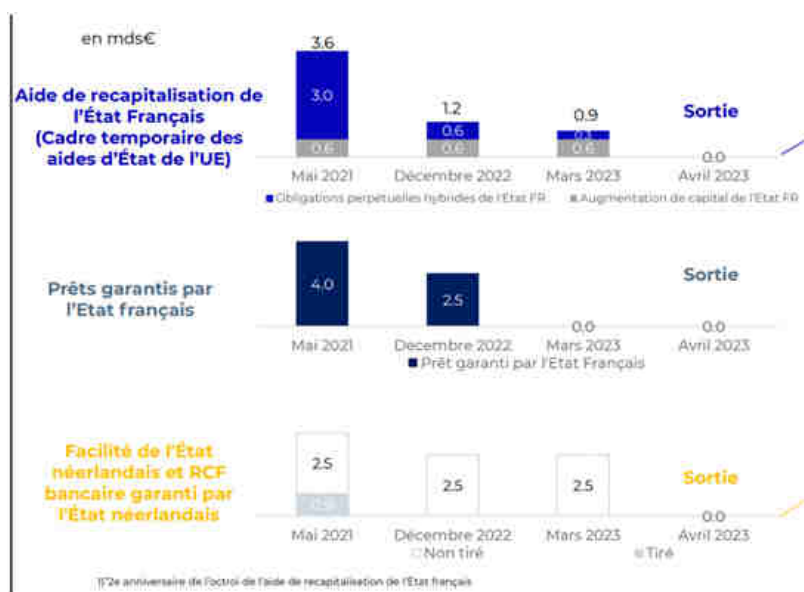
### > Air France-KLM rondt terugbetaling EMP af

(bron Les Echos) 16 maart 2023 - **Air France-KLM heeft** weer een stap vooruit gezet. Na een terugkeer naar winst in 2022 **kondigde** de luchtvaartmaatschappij aan het einde van de handelssessie van woensdag **aan dat ze de volledige terugbetaling van de Franse staatsgegarandeerde lening (PGE) van 4 miljard euro**, die op het hoogtepunt van de gezondheids crisis was toegekend, heeft

**afgerond.** Deze lening maakte deel uit van de 7 miljard die Bercy had toegekend om te voorkomen dat het concern, en met name zijn Franse tak, Air France, ten onder zou gaan. Om haar verplichtingen van 2,5 miljard euro, op een totaal van 4 miljard van de PGE, af te lossen, heeft Air France-KLM het in januari opgehaalde miljard, via een obligatie gekoppeld aan duurzame ontwikkeling, gemobiliseerd en tot 1,5 miljard in haar beschikbare cash gedoken. "Deze volledige terugbetaling zal bijdragen tot het afvlakken van het schuldprofiel van de groep, de financiële kosten verminderen en de resterende blootstelling aan variabele rentevoeten beperken", benadrukt de groep onder voorzitterschap van Ben Smith.

**Naast het EMP had Air France in het voorjaar van 2021 een aandeelhouderslening van 3 miljard euro over vier jaar ontvangen van de Franse regering in ruil voor de verkoop van vluchtslots op de luchthaven Parijs-Orly. Tot op heden moet nog 1,2 miljard euro worden terugbetaald.** Volgens het tijdschema dat bij de presentatie van de jaarresultaten werd bekendgemaakt, zal **Air France-KLM 300 miljoen euro aan perpetuele obligaties herfinancieren in onbeperkte perpetuele hybride instrumenten, waardoor de terugbetalingsdrempel van 75% van de Franse staatssteun kan worden overschreden en er meer speelruimte ontstaat, met name voor acquisities.** Vervolgens zullen vanaf 19 april de resterende ongeveer 300 miljoen euro aan perpetuele hybride instrumenten van Parijs en de bijbehorende vergoeding op dezelfde wijze worden terugbetaald.

Op de beurs herstelde de koers van het aandeel Air France-KLM 4,7% na een bewogen sessie op woensdag. Als deze terugbetaling een goede zaak is, zullen sommigen retourneren dat Lufthansa, die tijdens de crisis in totaal 9 miljard euro aan steun had gekregen, minder dan 4 miljard heeft gebruikt, die het in november 2021 heeft terugbetaald.



**Mijn commentaar (1):** De bovenstaande tabel geeft een overzicht van de steun die Frankrijk en Nederland aan hun luchtvaartmaatschappijen Air France en KLM

hebben verleend. Deze steun nam de vorm aan van terug te betalen financiële steun.

Voor Air France was de steun van tweeërlei aard:

. directe steun via een herkapitalisatie van maximaal drie miljard euro. Deze steun ging gepaard met door de Europese Commissie opgelegde voorwaarden, zoals een verbod om voor meer dan 10% deel te nemen in concurrenten of andere spelers in dezelfde activiteitensector, een verbod op de betaling van variabele vergoedingen aan managers en aandeelhouders (dividenden) en de verplichting om slots op de luchthaven Orly op te geven.

. een garantie van de Franse staat voor door Air France aangegane leningen, tot vier miljard euro. In ruil voor deze leningen moest Air France maatregelen voorleggen om haar acties ten gunste van duurzame ontwikkeling te versterken. Air France verbond zich er ook toe binnen korte tijd hetzelfde concurrentieniveau te bereiken als haar concurrenten.

Voor KLM nam de steun een andere vorm aan. Er was geen herkapitalisatie, dus geen beperkingen van de Europese Commissie. De Nederlandse staat verstrekte een lening en een garantie op een Revolving Credit Facility (RCF), samen goed voor 3,4 miljard euro. Aan deze steun waren zeer strikte voorwaarden verbonden, zoals een verlaging van de salarissen van al het KLM-personeel en een verbetering van het concurrentievermogen.

Deze steun zal volgende maand volledig zijn terugbetaald, waardoor de door de staten en de Europese Commissie opgelegde voorwaarden zullen worden opgeheven.

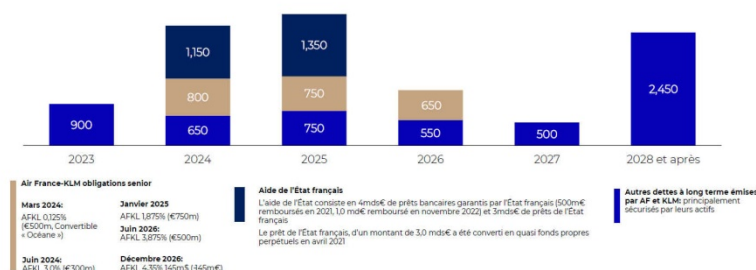
De groep Air France-KLM zal dan de uitvoering van grootschalige kapitaaloperaties kunnen overwegen.

*Waarschuwing: Dit commentaar is niet bedoeld om volledig te zijn.*

*Zo ben ik niet ingegaan op de aanzienlijke personeelsinkrimping die alle entiteiten van de Air France-KLM-groep heeft getroffen, noch op de staatssteun via de gedeeltelijke langetermijnactiviteit in Frankrijk of het soortgelijke programma in Nederland (het NOW-programma).*

## PROFIL DU REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2022

Profil du remboursement de la dette<sup>(1)</sup>  
en m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles les emprunts perpétuels de KLM et les quasi fonds propres perpétuels

36

AIRFRANCE KLM GROUP

**Mijn opmerking (2):** Schematisch werden de terugbetalingen van de Franse en Nederlandse staatssteun op twee manieren gedaan :

- . ofwel door de door de activiteit gegenereerde kasmiddelen te gebruiken
- . ofwel door gebruik te maken van financiële instrumenten die over een langere periode en tegen gunstigere kosten dan de oorspronkelijke steun moeten worden terugbetaald.

Zoals in het laatste persbericht van Air France-KLM staat: "Deze volledige terugbetaling zal het schuldprofiel van de Groep helpen afvlakken, de financiële kosten verminderen en de resterende blootstelling aan variabele rentevoeten beperken".

Het bovenstaande diagram (opgesteld eind december 2022) toont duidelijk het belang van de terugbetalingen die in 2024 en 2025 zullen plaatsvinden.

## > Luchtvaartnieuws Kabinet dringt aan op invoering co2-plafond voor luchtvaart in 2025

(bron Luchtvaartnieuws) 17 maart 2023 - **De hoeveelheid koolstofdioxide (CO2) die de luchtvaart vanuit Nederland mag uitstoten, wordt gemaximeerd.** Dat heeft het kabinet vrijdag besloten op voorstel van minister Harbers (Infrastructuur en Waterstaat). **Het CO2-plafond moet in 2025 van kracht worden** en bijdragen aan het behalen van de doelstellingen voor het terugdringen van de CO2-uitstoot van de luchtvaart.

### Het kabinet gaat daarmee voorbij aan opmerkingen van de luchtvaartsector.

Die stelde in januari dat de invoering van een CO2-plafond juridisch kwetsbaar is, dat het niet te handhaven is en dat het leidt tot ongelijkheid tussen Nederland en andere Europese landen. Ook wijkt het af van de doelen die de Europese Commissie voor heel Europa wil stellen.

Minister Harbers vindt dat de luchtvaart niet achter kan blijven bij de klimaatdoelen die voor de komende jaren in de Klimaatwet voor andere sectoren zijn vastgesteld. Het in 2019 gesloten akkoord over duurzame luchtvaart tussen de luchtvaartsector,

onderzoekinstellingen en de overheid (de Duurzame Luchtvaarttafel) was een eerste stap, maar een plafond moet de sector en de overheid stimuleren om werk te maken van de uitvoering van de duurzaamheidsafspraken.

**Voor alle internationale vluchten vanuit Nederland komt een plafond voor de CO2-uitstoot per luchthaven.** Dit bedrag wordt voor meerdere jaren vastgesteld, zodat een overschot in het ene jaar in volgende jaren kan worden gecompenseerd. Het kabinet kiest voor een cap per luchthaven, omdat uit advies van CE Delft [een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau] is gebleken dat dit de enige mogelijke variant is die verenigbaar is met internationale regelgeving. Het CO2-plafond wordt de komende tijd nader bepaald.

**De Nederlandse luchtvaartsector vindt de regeling discriminerend. Alleen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen een boete krijgen als ze zich niet aan het plafond houden, terwijl buitenlandse luchtvaartmaatschappijen zich niets aantrekken van boetes of maatregelen.** Schiphol Group en KLM vinden dat Nederland zich moet houden aan de maatregelen in Europees verband, zoals voorzien in het Fit for 55-plan.

*Mijn commentaar: De besluiten van de Nederlandse regering moeten door de Europese Commissie worden goedgekeurd voordat ze kunnen worden uitgevoerd.*

*De directeur-generaal Mobiliteit en vervoer van de Europese Commissie heeft een aantal opmerkingen over het project gemaakt.*

*Hij wees er met name op dat de Nederlandse regering zal moeten aantonen hoe de gewenste reducties van geluid en emissies niet met andere middelen kunnen worden bereikt.*

*Aangezien nog geen rekening is gehouden met de door de luchtvaartmaatschappijen voorgestelde maatregelen om het geluid en de emissies te verminderen, maakt het voorstel van de Nederlandse regering weinig kans om te worden goedgekeurd.*

## > De "TK-zaak", drie jaar later...

(bron Journal de l'Aviation) 14 maart 2023 - (...) Drie jaar geleden, aan het begin van een pandemie die een blijvende impact zou hebben op de luchtvaartwereld, hadden wij bijzondere belangstelling voor Turkish Airlines (...), dat met zijn uitgebreide wereldwijde netwerk en evenwichtige vloot een bellwether zou zijn voor de algemene trend die zich tijdens het herstel zou aftekenen tussen de spelers in het luchtvervoer en de OEM's.

De resultaten zijn meer dan onthullend. **Turkish Airlines heeft zojuist een nettowinst van 2,7 miljard dollar geboekt voor het jaar 2022 (791 miljoen dollar voor de Lufthansa-groep, 728 miljoen dollar voor de Air France-KLM-groep,**

**beter dan alle grote Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen),** met inkomsten die ruim boven 2019 liggen. De Turkse vlaggenmaatschappij heeft 4,7 miljard dollar in kas, beschikt over een recordvloot van 400 mainline vliegtuigen (350 vliegtuigen in maart 2020, de vliegtuigen van haar low-cost dochter AnadoluJet niet meegerekend), en bedient 342 bestemmingen in 129 landen.

En **de vooruitzichten zijn nog beter voor 2023,** met de opening van nieuwe routes, een toename van de aangeboden capaciteit met 10 tot 20% (dit jaar worden 33 vliegtuigen verwacht) en een stijging van de bezettingsgraad (82,9% vorig jaar tegen 87,5% vóór de pandemie), met name door de terugkeer van China.

**De Turkse luchtvaartmaatschappij profiteert nu ten volle van de nieuwe internationale luchthaven van Istanbul (IGA) en haar rol als internationale hub, met een kleine stimulans van de westerse sancties tegen Rusland.** Zij profiteert ook een tijdje van de lagere capaciteit van haar belangrijkste concurrenten in Europa, het Midden-Oosten en Azië.

Maar **Turkish Airlines heeft duidelijk nog niet de grenzen bereikt van een strategie die midden jaren 2000 werd ingevoerd, met een hub die volledig is afgestemd op haar beslissingen en die op een dag een capaciteit van 200 miljoen passagiers per jaar belooft te bereiken, meer dan het dubbele van vandaag.**

Belangrijke aankondigingen zijn logischerwijs te verwachten bij de leveringen van de laatste in bestelling zijnde breedrompvliegtuigen (A350 en 787-9), zowel voor de huidige vloot als voor de toekomstige groei.

(...)

***Mijn commentaar:*** Turkish Airlines profiteert van de niet aflatende steun van haar regering voor haar ontwikkeling.

*De geografische ligging van haar hub brengt haar bovendien in een ideale positie om Europeanen naar Azië en Afrika te vervoeren (en omgekeerd), waarbij zij zowel met de Golfmaatschappijen als met Europese en Aziatische maatschappijen concurreert.*

*Turkish Airlines is naast Lufthansa lid van Star Alliance. Haar sterke ontwikkeling zou in de komende jaren haar Europese rivalen IAG en Air France-KLM kunnen destabiliseren.*

## **> Toulouse / OpenAirlines: decarbonisatie luchtvaart centraal in alle discussies**

(bron L'Opinion) 16 maart 2023 - Van 20 tot 22 maart nodigt OpenAirlines meer dan 30 internationale luchtvaartmaatschappijen uit in Toulouse om de decarbonisatie van de luchtvaart te bespreken.

(...)

**OpenAirlines is een in Toulouse gevestigd bedrijf dat al meer dan 15 jaar**

**oplossingen voor "eco-vliegtuigen" aanbiedt.** De uitgenodigde maatschappijen zijn met name gebruikers van de "SkyBreathe"-oplossing van OpenAirlines, die werd ontwikkeld om het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot te verminderen. Het hoofddoel is luchtvaartmaatschappijen te helpen hun kosten en milieu-impact te verminderen.

Elk jaar wordt bijna 660 miljoen ton CO2 uitgestoten door vliegtuigen, d.w.z. meer dan 20.000 kilo CO2 per seconde. De belangrijkste uitdaging voor de transformatie van het luchtvervoer in de komende jaren is het koolstofvrij maken ervan. **Het is de ambitie van OpenAirlines om luchtvaartmaatschappijen te helpen hun ecologische voetafdruk te verkleinen**", verklaart Alexandre Feray, CEO en oprichter van OpenAirlines.

Over een periode van drie jaar wil OpenAirlines de CO2-uitstoot met meer dan 5 miljoen ton per jaar verminderen.

**Daarom wil OpenAirlines gedurende drie dagen in Toulouse zijn OpenDay-evenement toespitsen op de problematiek van het koolstofvrij maken van de luchtvaart. "Het koolstofvrij maken van de luchtvaart is een belangrijke onderneming waarvoor de hele sector moet samenkomen en samenwerken", benadrukt Alexandre Feray.**

Sinds 2015 zijn deze dagen een gelegenheid om luchtvaartmaatschappijen samen te brengen rond thema's van groot belang. Voor deze nieuwe editie zullen meer dan 30 luchtvaartmaatschappijen van alle horizons, low-cost, flag carriers of zelfs cargo... uit meer dan 25 landen aanwezig zijn. Op het programma: masterclass over decarbonisatie, softwaretraining, gepersonaliseerde ontmoetingen en workshops onder leiding van deskundigen op het gebied van de optimalisering van de milieuprestaties van vliegtuigen en het delen van feedback van luchtvaartmaatschappijen. Zullen zij samen oplossingen vinden?

***Mijn commentaar:** De doelstelling van OpenAirlines om de CO2-uitstoot te verminderen lijkt misschien bespottelijk (1% van de wereldwijde uitstoot), maar alle initiatieven zijn goed om te nemen.*

## **> Taxonomie: luchtvaart zou kunnen worden opgenomen in de lijst van groene activiteiten**

(bron Les Echos) 13 maart 2023 - Het onderwerp is lange tijd taboe geweest in het Europese debat. Maar **na maanden van verhitte discussies** tussen enerzijds milieuactivisten en anderzijds vliegtuigbouwers als Airbus en luchtvaartmaatschappijen heeft **de Europese Commissie een besluit genomen**. Na kernenergie en gas, die in 2022 voor controverse zorgden en Europa verdeelden, moet **de luchtvaart kunnen profiteren van investeringen in duurzame financiering, die sterk in opkomst is.**

**De Europese Commissie heeft besloten deze sector op te nemen in de groene taxonomie.** Deze term verwijst naar een classificatie van activiteiten die een gunstig

effect hebben op het milieu. **Het doel is om investeringen te richten op duurzame activiteiten, met als doel om in 2050 koolstofneutraal te zijn.**

Deze wijziging van de regelgeving komt op een moment dat Brussel een nieuwe gedelegeerde handeling (gelijkwaardig aan een decreet) moet uitvaardigen, waarbij een tekst uit 2021 wordt gewijzigd. Het doel is de criteria aan te vullen die van toepassing zijn op het zeevervoer, de binnenvaart en het spoorvervoer. Het toepassingsgebied van deze tekst zal dus worden uitgebreid.

**Deze gedelegeerde handeling zou deze week, of uiterlijk begin volgende week, kunnen worden onthuld.** Contexte, de website die gespecialiseerd is in openbare politieke instellingen, heeft vrijdag een voorlopige versie van het ontwerp gepubliceerd. **Daarin wordt het groene label voorbehouden aan vliegtuigen zonder uitstoot en, zeer omstreden, aan vliegtuigen die de huidige vloot moeten vervangen door te voldoen aan bepaalde criteria inzake brandstofefficiëntie.** Vanaf 2028 zullen deze vliegtuigen ook op zogenaamde "duurzame" brandstoffen moeten vliegen.

**Voor vliegtuigfabrikanten is de opname van het luchtvervoer in de Europese taxonomie noodzakelijk om de volledige decarbonisatie van de industrie te ondersteunen.** Investeringen in nieuwe vliegtuigen moeten als duurzaam worden beschouwd, ook al verbruiken ze paraffine, omdat ze per passagier minder emissies produceren dan oudere modellen. Airbus heeft een orderboek van 7.239 vliegtuigen, waarvan meer dan 80% voor zijn vliegtuigfamilie A320neo, die met nieuwe motoren zijn uitgerust.

**Maar voor milieuactivisten zijn de door de Commissie voorgestelde criteria niet toereikend.** Zij zouden de voortzetting van de huidige activiteiten in de sector mogelijk maken en de groei van de luchtvaartindustrie ondersteunen in omstandigheden die niet verenigbaar zijn met de klimaatdoelstellingen van de EU. "De taxonomie zou gewoon een groen label plakken op de gebruikelijke luchtvaartactiviteiten en groene investeringen mogelijk maken in een sector die afhankelijk is van fossiele brandstoffen", verklaart Jo Dardenne, directeur van de luchtvaartenheid van de NGO Transport & Environment. "Het zou een ramp zijn voor het klimaat en een van de grootste daden van greenwashing in de luchtvaart," zegt ze.

In Parijs heeft de Association des Acteurs de la Finance Responsable (AFR), onder voorzitterschap van Olivia Blanchard, een initiatief gelanceerd om geëngageerde Franse en Europese vermogensbeheerders te verenigen en zich te verzetten tegen dit project dat "duurzame financiering in diskrediet zou brengen".

Het Europees Parlement en de Raad beschikken over twee maanden, die eenmaal kunnen worden verlengd (dus maximaal vier maanden), om een veto uit te spreken over een gedelegeerde handeling. Gebruiken zij dit recht niet, dan wordt de tekst



aangenomen en krijgt hij bindende rechtskracht.

**Mijn commentaar:** *Moet de luchtvaartsector financiële steun krijgen om zijn uitstoot van broeikasgassen te verminderen?*

*Ondanks het besluit van de Europese Commissie is het debat nog lang niet afgelopen.*

*Het standpunt van de luchtvaartmaatschappijen is echter aan het veranderen.*

*Terwijl zij vroeger de nadruk legden op vermindering van het eenheidsverbruik (per vervoerde passagierskilometer), streven de Europese luchtvaartmaatschappijen steeds meer naar een netto vermindering van hun uitstoot.*

*Volgens mij is dit de enige manier om beschuldigingen van greenwashing te vermijden.*

*Het valt nog te bezien of zij zullen worden gevolgd door hun Amerikaanse, Aziatische of Golfconcurrenten.*

*Voor meer informatie over taxonomie nodig ik u uit het artikel te lezen dat eco-act afgelopen november publiceerde. U vindt het op mijn blog op [de pagina over duurzame luchtvaart](#).*

## **Bonus artikel**

### **> Klimaat: IPCC brengt 'rapport der rapporten' uit**

(bron Les Echos) 20 maart 2023 - **Zes jaar werk en meer dan 10.000 pagina's samengevat in enkele tientallen. Dat is de waanzinnige oefening die het IPCC, de Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering, zojuist heeft uitgevoerd** door alle belangrijke rapporten die het tijdens zijn zesde beoordelingscyclus heeft opgesteld te condenseren.

Deze samenvatting, die deze maandagmiddag wordt gepubliceerd, concentreert dus de informatie uit zowel het hoofdrapport (waarvan de drie delen tussen 2021 en 2022 werden gepubliceerd) als uit de drie speciale opusen die parallel werden opgesteld - over de impact van een opwarming met 1,5°C, het effect daarvan op de oceanen en de cryosfeer, en op het landoppervlak.

Bovenal **gaat dit "rapport der rapporten", dat zojuist is aangenomen door de klimaatdeskundigen van de VN die een week lang overleg hebben gepleegd tijdens een plenaire vergadering in Interlaken, Zwitserland, vergezeld van een bijzonder langverwachte tekst: een "samenvatting voor besluitvormers" die zin voor zin is bestudeerd en vervolgens goedgekeurd door de regeringen, die elk**

één stem hebben.

Hoe compact ook, **deze teksten zijn van fundamenteel belang. Zij zullen "de komende jaren de wetenschappelijke basis vormen voor de internationale klimaatonderhandelingen"**, aldus klimaatwetenschapper Gerhard Krinner, een van de 30 wetenschappers die deel uitmaakten van het belangrijkste redactieteam. Het is een onbetwistbaar instrument waarop alle staten zullen vertrouwen.

"Het is een vrij politiek document, een soort draaiboek voor regeringen. Ze zeggen: dit is wat we erkennen over klimaatverandering en wat we valideren als wetenschappelijke referentie," legt politicoloog François Gemenne, hoofdauteur van het IPCC, uit.

**Dit rapport zal dus bepalend zijn voor de politieke besluiten op de volgende COP**, de wereldklimaatconferenties. Te beginnen met COP28 in Dubai eind dit jaar. Het zal **met name dienen als de "ruggengraat" van de allereerste wereldwijde beoordeling van de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs**. Deze evaluatie moet het mogelijk maken de vorderingen van de staten bij de aanpak van de klimaatcrisis te evalueren en na te gaan hoe de beweging "om een catastrofe te voorkomen" kan worden versneld, benadrukt het World Resources Institute (WRI). Het IPCC-rapport "komt op een cruciaal moment", benadrukte de secretaris-generaal van de VN bij de opening van de werkvergadering. We naderen het "point of no return", het overschrijden van de internationaal overeengekomen limiet van 1,5°C opwarming", waarschuwde Antonio Guterres nogmaals.

Maar "het is nog niet te laat, zoals u hebt laten zien", zei hij, en hij drong er bij de leiders op aan om "de enorme gevolgen van uitstel te begrijpen, en de enorme voordelen van het maken van moeilijke maar essentiële keuzes.

De deskundigen van **het IPCC** blijven herhalen: **het IPCC pleit nergens voor, dat zit niet in zijn missie**. De honderden auteurs van de rapporten ziften door tienduizenden wetenschappelijke studies die al zijn gepubliceerd in peer-reviewed tijdschriften. En hoewel het alle mogelijke oplossingen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de aanpassing aan de opwarming van de aarde heeft genoemd, beveelt het de regeringen geen enkel beleid aan.

**Wat de opwarming van de aarde betreft, verandert de basisboodschap van de deskundigen niet**. Al is er de laatste jaren wel het een en ander veranderd. "De wetenschap heeft het over de urgentie van klimaatverandering, wat voorheen niet veel gebeurde. En **de wetenschappelijke literatuur zegt nu dat we in dit decennium moeten handelen,**" merkt Yamina Saheb op, specialist in energiebeleid en tevens lid van de hoofdredactie.

In de synthese kunnen enkele boodschappen worden verduidelijkt. Ten tijde van de laatste publicatie van het IPCC in 2022 werd het (onjuiste) idee dat er "nog drie jaar om te handelen" was op grote schaal overgenomen door de media en politici. Het was in feite een ongelukkige interpretatie van een zin. Verschillende auteurs hadden in een artikel in "Le Monde" geprobeerd de situatie recht te zetten en

verzekerd dat "er geen deadline is". Voor de wetenschappers is er geen sprake van "de indruk te wekken dat als de 1,5°C wordt overschreden, dit het einde van de wereld betekent", aldus Gerhard Krinner.

***Mijn commentaar:*** De onderstaande tekst is volledig afkomstig van de website van Franceinfo. Het is de wetenschappelijke post van Anne Le Gall van 20 maart 2023. Ik vond het niet nodig om het te wijzigen.

*De Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering (IPCC) heeft al 35 jaar als opdracht om beleidsmakers en burgers te informeren over de realiteit van de klimaatverandering en om dit te doen, regelmatig kritische samenvattingen te maken van de duizenden wetenschappelijke publicaties over dit onderwerp. Dit betekent dat de wetenschappers van het IPCC, die 195 landen vertegenwoordigen, verplicht zijn te reageren op alle vragen, twijfels en opmerkingen die hun door hun collega's overal ter wereld worden toegezonden. En dat elke zin in de verschillende rapporten nauwgezet wordt gewogen en gevalideerd door de hele wetenschappelijke gemeenschap.*

*De op maandag 20 maart 2023 gepubliceerde synthese is een samenvatting van 10.000 bladzijden eerder werk. Daaruit blijkt dat onze wereld 1,1°C warmer is dan bij het begin van het industriële tijdperk in 1850. Het is ook vermeldenswaard dat dit de meest dramatische verandering van het klimaat is in 125.000 jaar en dat er geen wetenschappelijke twijfel meer bestaat dat deze verandering van het klimaat het gevolg is van door menselijke activiteiten veroorzaakte broeikasgasemissies.*

*Deze warmere wereld leidt nu al tot meer bosbranden, hittegolven, stormen en verminderde landbouwopbrengsten, en om het risico van onomkeerbare schade te beperken, moeten we tegen het einde van de eeuw onder de 1,5°C of 2°C opwarming blijven, maar dat is niet de weg die we zijn ingeslagen. Vandaag stevenen we af op een opwarming die tegen 2100 2,7°C zou kunnen bedragen.*

*We kunnen redelijk zijn, als...*

*Wat ons hoop geeft, is dat er ook wetenschappelijke consensus bestaat over bepaalde oplossingen om uit deze situatie te geraken. Het is nog steeds mogelijk om de klimaatverandering te beperken door dringend een passend beleid te voeren. Bijvoorbeeld in de landbouw, door na te denken over de plaats van de veehouderij, die een belangrijke uitstoter van broeikasgassen is, of door het herstel van bossen en menselijke gebieden, of door de energiekeuzes, de stedelijke architectuur, het vervoer, enz. aan te passen.*

*Er is nog een wetenschappelijke zekerheid: hoe langer we wachten met deze maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken, hoe groter de vereiste*

inspanning.

## Einde persoverzicht

> Koersverloop Air France-KLM aandeel sinds 2022



De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni. Deze werd gebruikt om de terugbetaling van de staatssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

In 2023 werden de opheffing van de staatssteunbependingen, de goede resultaten van 2022 en de geleidelijke verbetering van de balans van de onderneming door de analisten toegejuicht.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 20 maart gesloten op 1,5765 euro. Het daalt deze week met -5,77%. Het heeft te lijden onder de nasleep van de Californische bankfaillissementen.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs op 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 1,75 euro. Het hoogste koersdoel is 2,30 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

**Mijn nieuwe commentaar:** Voor de tweede week op rij omlaag, "na het spectaculaire faillissement van Silicon Valley Bank, als gevolg van massale opnames door haar klanten. Een faillissement dat doet vrezen voor een besmettingseffect op de hele banksector, terwijl UBS op zondag 19 maart de aankoop van Credit Suisse aankondigde. (bron: Capital)

De analistenconsensus werd verhoogd van €1,72 naar €1,75 na een verhoging van het koersdoel van Alpha Value.

## > Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar was.

## Geen nieuwe opmerkingen

## > Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week opnieuw gedaald met **-\$7 tot \$99**. Na een piek van \$182 in juni 2022 is het begin augustus gedaald tot \$132. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **daalt deze week met -\$8 tot \$73**. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt ze tussen 85 en 99 dollar.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau**. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts **26 dollar per vat**. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

**Mijn nieuwe commentaar:** De prijs van JetFuel nadert stilaan het niveau (\$79) van voor het uitbreken van het conflict in Oekraïne.

**Goed om te weten.**

## > Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

## > Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:*** Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

## Details

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

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

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

## werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

## | François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.**

**U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

## *Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC*



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.426 mensen ontvangen dit persoverzicht live