

Air France-KLM consolideert haar aandelen

I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°921, 17 juli 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM gaat haar aandelen consolideren

(bron AOF) 12 juli - **Air France-KLM heeft de implementatie aangekondigd van de omgekeerde aandelensplitsing en de kapitaalvermindering door middel van een verlaging van de nominale waarde van de aandelen waartoe de Raad van Bestuur tijdens zijn vergadering op 4 juli 2023 heeft besloten.** De omgekeerde aandelensplitsing zal resulteren in de toekenning van 1 nieuw gewoon aandeel met een nominale waarde van 10 euro voor elke 10 bestaande gewone aandelen met een nominale waarde van 1 euro, en een 10-voor-1 aandelensplitsing.

De luchtvaartmaatschappij wijst erop dat de omgekeerde splitsing een puur technische ruiltransactie is zonder directe impact op de totale waarde van de aandelen van de onderneming in handen van elke aandeelhouder.

De omgekeerde splitsing gaat in op 31 juli 2023, met een ruilperiode die vanaf die datum tot en met 30 augustus 2023 openstaat om aandeelhouders die niet een aantal aandelen bezitten dat een veelvoud van 10 is, in staat te stellen bestaande aandelen te kopen of te verkopen om een aantal bestaande aandelen te verkrijgen dat een veelvoud van 10 is. De omgekeerde splitsing wordt van kracht op 31 augustus 2023.

De nominale waarde van elk aandeel in het bedrijf zal worden verlaagd van €10

naar €1, oftewel een verlaging van €9 per aandeel. Het bedrag van deze kapitaalvermindering zal worden toegewezen aan de rekening "uitgiftepremies".

Na de kapitaalvermindering zal de nominale waarde van de nieuwe aandelen identiek zijn aan de nominale waarde van de bestaande aandelen (vóór de omgekeerde aandelensplitsing). **"De kapitaalvermindering door de nominale waarde te verlagen en toe te wijzen aan extra gestort kapitaal is een puur technische operatie, zonder gevolgen voor de marktwaarde van de aandelen van de onderneming of voor het aantal uitstaande aandelen"**, aldus Air France-KLM.

Mijn commentaar: De aandelenconsolidatie tussen Air France en KLM is goedgekeurd op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 7 juni 2023.

Informatie voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders is al beschikbaar op de website van de fondsbeheerder, Natixis.

> **Air France-KLM: Apollo verstrekt €500 miljoen financiering**

(bron AGEFI) 14 juli - **De Frans-Nederlandse luchtvaartgroep Air France-KLM heeft vrijdag bekendgemaakt dat het een definitieve overeenkomst heeft gesloten met het investeringsfonds Apollo Global Management, waardoor de dochteronderneming die zich bezighoudt met de activiteiten op het gebied van engineering- en onderhoudsonderdelen van haar luchtvaartmaatschappij Air France een quasi-aandelenfinanciering van 500 miljoen euro kan ontvangen.**

Deze transactie maakt integraal deel uit van de herkapitalisatiemaatregelen die Air France-KLM eerder dit jaar aankondigde bij de presentatie van de resultaten over het boekjaar 2022.

"Volgens de voorwaarden van deze overeenkomst en onder voorbehoud van gebruikelijke sluitingsvoorwaarden, zal Apollo inschrijven op eeuwigdurende obligaties uitgegeven door deze operationele dochteronderneming en deze financiering zal worden verantwoord als eigen vermogen onder IFRS", aldus Air France-KLM in een verklaring. "De opbrengst van de transactie zal worden aangewend voor de algemene behoeften van de groep en voor de financiering van onderdelen die verband houden met de onderhoudsactiviteit", voegde de luchtvaartmaatschappij eraan toe.

Air France-KLM zei ook dat de eeuwigdurende obligaties waarop is ingeschreven door de fondsen en entiteiten die door Apollo worden beheerd, de eerste drie jaar een rente van 6,9% zouden dragen, waarna een geleidelijke verhoging en een bovengrens zouden worden toegepast. De groep heeft de mogelijkheid om de obligaties na het derde jaar op elk gewenst moment af te lossen.

Mijn commentaar: De transactie zal bijdragen aan het herstel van het eigen vermogen van Air France.

De contractuele verhoging van de rente vanaf eind 2026 zal het bedrijf aanmoedigen om deze eeuwigdurende obligaties onverwijld af te lossen.

> **Het begin van het einde voor de alliantie tussen American Airlines en JetBlue**

(bron Air Journal) 17 juli - American Airlines en JetBlue Airways zijn begonnen met het ontrafelen van hun Northeast Alliance, die is afgewezen door de Amerikaanse mededingingsautoriteit.

JetBlue kondigde op 14 juli aan dat het "samenwerkt" met zijn voormalige partner om het einde van hun alliantie voor te bereiden. JetBlue zag af van zijn beroep tegen een uitspraak van een federale rechtbank in mei waarin het werd bevolen om de alliantie die begin 2021 met American Airlines werd gelanceerd op luchthavens in het noordoosten (voornamelijk New York en Boston) te beëindigen.

(...) Terwijl American Airlines

vasthoudt aan haar plannen om in beroep te gaan, **geeft JetBlue er de voorkeur aan om zich te concentreren op de aankoop van Spirit Airlines - een fusie die ook is afgewezen door de mededingingsautoriteit.** Deze beslissing wordt fel betwist door de twee maatschappijen: ze geloven dat "het ministerie van Justitie zich vergist in de wet en niet begrijpt dat **deze fusie een belangrijke nationale lagekostenconcurrent zal creëren**" voor de vier maatschappijen die de sector **momenteel domineren** (American Airlines, United Airlines, Delta Airlines en de lagekostenmaatschappij Southwest Airlines controleren 80% van het Amerikaanse luchtvervoer, vóór Alaska Airlines en JetBlue Airways en Spirit Airlines, die samen de vijfde grootste luchtvaartmaatschappij in de Verenigde Staten zouden worden).

Mijn commentaar: In juli 2020 kondigden de twee luchtvaartmaatschappijen hun voornemen aan om bepaalde vluchten te code-sharen, waarbij ze nieuwe mogelijkheden zouden bieden op het gebied van dienstregelingen, tarieven en non-stop vluchten, en hun respectieve klanten in staat zouden stellen om elkaars frequent flyer-programma's te gebruiken.

Maar de antitrustdivisie van het Amerikaanse ministerie van Justitie had al in september 2021 aangegeven (zie [mijn brief nr. 827](#)) dat dit partnerschap tussen "de grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld" en "een lagekostenmaatschappij" vooral zou leiden tot "hogere tarieven, minder keuze en diensten van lagere kwaliteit".

> **ITA en de voorjaarsverkoop van Lufthansa aan de Duitsers**

(bron veritaeaffari) 11 juli - **Lufthansa koopt 41% van ITA voor 325 miljoen. Of**

toch niet. Want **als Lufthansa terugkomt op haar beslissing, heeft zij onder bepaalde voorwaarden het recht om alles terug te krijgen.** Dit is de optie ten gunste van de Duitsers die is opgenomen in de overeenkomst voor de verkoop van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij aan het Duitse bedrijf.

(...)

In een vertrouwelijke memo van de juristen van het Ministerie van Economische Zaken over het ITA-Lufthansa-contract, die Verità&Affari kon raadplegen, **staat dat de Duitsers in twee gevallen het recht hebben om zich terug te trekken. Ten eerste, als de bedrijfscontinuïteit tussen het voormalige Alitalia en ITA gewaarborgd is. Het tweede is als rechtszaken door voormalige werknemers van Alitalia ITA dwingen om de voormalige werknemers van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij op te nemen.** Twee omstandigheden die zich al hebben gemanifesteerd in de uitspraak van de rechtbank in Rome ten gunste van 77 voormalige werknemers van Alitalia die nu, behoudens hoger beroep, moeten worden overgenomen door de bedrijven onder leiding van Fabio Lazzerini. "Het is de bedoeling dat Lufthansa, indien dergelijke gebeurtenissen zich na de uitvoeringsdatum voordoen, het recht heeft zich terug te trekken uit ITA en het bedrag van de volledige investering die tot die datum in ITA is gedaan, volledig terugbetaald te krijgen", staat in de nota van het advocatenkantoor Gianni&Origoni van 14 juni. Er wordt echter niets gezegd over de voorwaarden en gevolgen van deze mogelijke terugtrekking.

Lufthansa zal een belang in ITA verwerven via een gereserveerde kapitaalverhoging van 350 miljoen euro. Maar de operatie zal worden uitgevoerd "met de inschrijving door het ministerie van Economie en Financiën (MEF) van een nieuwe kapitaalverhoging van 250 miljoen". Een teken dat ITA onmiddellijk geld nodig heeft om vooruit te komen. En het kan ook niet anders, aangezien het verlies voor 2022 ongeveer 498 miljoen euro bedroeg.

De volledige verkoop van het belang door de schatkist zal uiterlijk in 2033 plaatsvinden via een calloptie die aan Lufthansa wordt verleend en een putoptie in handen van het ministerie van Economie en Financiën (MEF). In de tussentijd behoudt het ministerie, onder leiding van Giancarlo Giorgetti, een belang in ITA, dat "zal worden gegarandeerd door een bestuur dat is aangepast aan het beheer van de onderneming om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het industriële plan worden bereikt", aldus het document. Met andere woorden, "de vooraanstaande betrokkenheid van Lufthansa bij het beheer van ITA en de controlebevoegdheid van MEF over het beheer".

De indruk bestaat dat de Duitsers niet overtuigd zijn van het succes van de operatie

. Ze vrezen dat de Italiaanse rechtbanken de continuïteit van de activiteiten tussen het voormalige Alitalia en ITA zullen erkennen. Met alle gevolgen van dien voor de meer dan 1300 rechtszaken die nog lopen. "Deze juridische memo toont aan dat

Lufthansa opties koopt, geen aandelen in ITA," legt Antonio Amoroso, nationaal secretaris van Cub trasporti, uit.

"Wat naar voren komt is de achterstelling van niet alleen een overheidsbedrijf, 100% eigendom van de Mef, maar zelfs van de Mef en de Italiaanse regering. Lufthansa zal zich op elk moment terugtrekken, zelfs als de werknemers gerechtigheid krijgen", vervolgt hij. De Duitse luchtvaartmaatschappij kan zich op elk moment terugtrekken als de Europese gemeenschap twijfels heeft over de continuïteit. **Het is gênant dat het ministerie van Economie en Financiën een dergelijke overeenkomst kan opstellen waarin het de uitoefening van rechten voor de rechter als het ware afhankelijk maakt van de oplossing van een probleem dat de gemeenschap aangaat.** Het gaat om de eigendom van een luchtvaartmaatschappij die kan worden gebruikt voor de mobiliteit van burgers en de ontwikkeling van toeristenstromen. Tot slot is het paradoxaal dat deze nota door ITA bij de rechtbank werd ingediend, juist om de magistraten te dwingen de verzoeken tot inhuur af te wijzen", concludeert hij. Maar dat is nog niet alles.

Terwijl de band tussen de voormalige nationale luchtvaartmaatschappij en ITA waarschijnlijk op de begroting zal drukken in termen van salariskosten, zorgen ze ook voor eerlijkheid bij de retrocessie van slots die aan Alitalia toebehoorden. Vandaar de spanningen die uit het document naar voren komen. En de indruk dat, **in afwachting van groen licht uit Brussel, het spel nog lang niet is afgelopen.** Temeer daar het lot van ITA en de Lufthansa-operatie verweven is met de ambities van mededingingscommissaris Margrethe Vestager, die een topfunctie ambieert bij de Wereldbank. Een functie op zeer hoog niveau waarvoor solide sponsors nodig zijn, zoals de Franse president Emmanuel Macron, die een negatief standpunt inneemt ten aanzien van de ITA-Lufthansa-deal omdat deze volgens hem de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij Air France-KLM zou kunnen schaden.

***Mijn commentaar:** Lufthansa gaat zeer voorzichtig te werk met ITA (voorheen Alitalia).*

Het heeft zijn les geleerd uit de eerdere mislukkingen van KLM, Air France-KLM en Etihad.

> Royal Air Maroc wil vloot verviervoudigen naar 200 vliegtuigen (net als Air France)

(bron AFP) 13 juli - Royal Air Maroc sluit zich aan bij het ontwikkelingsplan voor toerisme van het Koninkrijk, dat tot doel heeft 65 miljoen bezoekers te trekken tegen 2037, dat wil zeggen ongeveer zes keer meer bezoekers dan vandaag. Volgens een persbericht van het kantoor van de regeringsleider, Aziz Akhannouch, "zal **RAM haar vloot de komende 15 jaar verviervoudigen van de huidige 50 vliegtuigen naar 200**".

Dit is min of meer het equivalent van de huidige vloot van Air France van meer dan 200 vliegtuigen.

(...)

RAM is van plan om nieuwe vliegtuigen aan te schaffen vanaf 2024 als onderdeel van de uitvoering van haar ontwikkelingsstrategie, kondigde haar CEO aan tijdens een persconferentie in Casablanca, geciteerd door het persagentschap MAP. De nationale luchtvaartmaatschappij is door de staat gered in de nasleep van de pandemie - in 2020 leed RAM verliezen van 1,6 miljard dollar - en is ook van plan om nieuwe internationale bestemmingen te openen en 46 andere binnenlandse diensten op te zetten om het binnenlandse toerisme te bevorderen. **Internationaal richt RAM zich vooral op de Afrikaanse, Amerikaanse en Aziatische markten. Tot slot zal de hub in Casablanca, de megalopolis en economische hoofdstad van het koninkrijk, zijn rol als hub voor internationale verbindingen versterken.**

Dit ontwikkelingsplan is des te belangrijker omdat toerisme een van de pijlers van de Marokkaanse economie is en tienduizenden directe en indirecte banen oplevert. Marokko was een van de laatste landen die zich zonder beperkingen openstelden voor de wereld. In 2022 heeft het zich hersteld met ongeveer 11 miljoen toeristen, wat neerkomt op een herstel van 84% van het aantal toeristen in 2019, volgens de officiële statistieken.

(...)

Het Cherifische koninkrijk wil 17,5 miljoen toeristen verwelkomen in 2026, met verwachte inkomsten van 120 miljard dirham (ongeveer 11 miljard euro), volgens het ministerie van Toerisme.

Mijn commentaar: Dit is een aankondiging die de voorstanders van inkrimping van het luchtvervoer tot wanhoop zal drijven.

Het roept ook de vraag op over de toekomst van het luchtvervoer.

Is de wens om de vloot van Royal Air Maroc te verviervoudigen, wat de toeristische sector ten goede zal komen, verenigbaar met de doelstellingen om het luchtvervoer wereldwijd koolstofvrij te maken?

De vraag rijst voor alle landen die van plan zijn hun luchtvervoer te ontwikkelen, zoals China, India, ...

Bonusartikel

> Elk uur verliezen Europese overheden €4 miljoen aan luchtvaartbelastingen

(bron: Transport & Environment, vertaald met DeepL) 12 juli - **Europese overheden hebben vorig jaar €34,2 miljard aan inkomsten misgelopen door zeer lage belastingen in de luchtvaartsector**, volgens een nieuwe studie van de milieugroep

Transport & Environment. Deze €34,2 miljard zou genoeg zijn om 1400 km hogesnelheidsspoorweginfrastructuur te financieren, gelijk aan de afstand tussen Hamburg en Rome[1].

In de analyse wordt gekeken naar de inkomsten die zouden zijn gegenereerd door de prijsstelling in het luchtvervoer als de sector niet zou profiteren van vrijstellingen. Deze inkomsten worden vergeleken met de daadwerkelijk geïnde inkomsten in de loop van een jaar. Dit staat bekend als het "fiscaal tekort". **De sector betaalt geen paraffinebelasting, weinig of geen ticketbelasting of BTW, en een koolstofprijs alleen op intra-Europese vluchten.**

De Britse en Franse regeringen zouden respectievelijk 5,5 en 4,7 miljard euro extra hebben geïnd als de luchtvaart op de juiste manier was belast. De vier Europese landen met de grootste belastingverschillen zijn het VK, Frankrijk, Spanje en Duitsland, voornamelijk door de omvang van hun luchtvaartsector. Hoewel Frankrijk, Duitsland en het VK een ticketbelasting heffen, dichten hun lage belastingniveaus de kloof niet.

Air France en Lufthansa zijn de twee grootste bijdragers aan de belastingkloof in Europa, vanwege de omvang van hun activiteiten. Europa verloor 2,4 en 2,3 miljard euro aan inkomsten dankzij de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappijen. **In de studie wordt een onderscheid gemaakt tussen belastingen die aan passagiers worden opgelegd en belastingen die aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd. Ticketbelastingen en btw worden opgelegd aan passagiers, terwijl brandstofbelastingen en koolstofheffingen rechtstreeks aan de luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd. Van het verschil van 34,2 miljard euro hadden de luchtvaartmaatschappijen 20,5 miljard euro aan brandstofbelastingen en koolstofheffingen moeten betalen.**

Jo Dardenne, luchtvaartdirecteur bij T&E, legt uit: "Europa verliest geld door de luchtvaartsector niet te belasten. Luchtvaartmaatschappijen hebben dit jaar recordwinsten geboekt, terwijl ze vervuilende brandstoffen in ons luchtruim spuwen. Maar **regeringen willen niet aan hun kostbare nationale luchtvaartmaatschappijen komen.** Hoe kunnen ze het publiek rechtvaardigen dat automobilisten meer belasting betalen voor hun brandstof dan Air France en Lufthansa?"

Als er geen actie wordt ondernomen, zal het belastingverschil tegen 2025 met 38% zijn toegenomen, aangezien de sector de komende jaren zal groeien. Eurocontrol schat dat het verkeer in 2023 92% van het niveau van voor de COOVID zal bereiken en zich in 2025 volledig zal hebben hersteld. Tegen die tijd zou de fiscale kloof volgens T&E kunnen oplopen tot €47,1 miljard.

Het dichten van dit gat en het verhelpen van de onderbelasting van de luchtvaart zou een absolute prioriteit moeten zijn voor regeringen. **De studie beveelt aan om een belasting op paraffine te heffen, een btw-tarief van 20% op tickets in te voeren en de koolstofmarkt voor de luchtvaart uit te breiden naar alle vertrekkende**

vluchten. Deze veranderingen zouden het mogelijk maken om begrotingstekorten van overheden weg te werken. Als deze maatregelen uitblijven, beveelt T&E aan om een ticketbelasting te heffen die gelijk is aan het verschil dat in elk land wordt gevonden.

De studie toont aan dat hogere belastingen een impact zullen hebben op de ticketprijzen voor passagiers. **Dit zou kunnen leiden tot een daling van de vraag** en een vermindering van de CO₂-uitstoot. De studie stelt vast dat het einde van de vrijstellingen in 2022 een besparing van 35 Mt CO₂ zou hebben opgeleverd, met een nog groter totaal klimaateffect als rekening wordt gehouden met de effecten van de luchtvaart op andere emissies dan CO₂. Nu de sector koolstofvrij wil worden, moet een deel van de belastinginkomsten opnieuw worden geïnvesteerd in groene technologieën, waaronder e-kerosine.

Jo Dardenne besluit: "**Belasting moet niet gezien worden als een straf, maar als een manier om degenen die het meest profiteren van de onderregulering van de luchtvaart eerlijk te laten betalen.** De rijkste leden van de samenleving hebben veel te weinig betaald voor hun vlieggewoonten. Bovendien zullen belastingen de mogelijkheden van de luchtvaart om te investeren niet beperken. Integendeel, **het belasten van de luchtvaart zal de burgers en de sector op lange termijn ten goede komen, omdat overheden zullen bijspringen om de overgang naar schone energie te financieren, ook voor de luchtvaart.** Het is tijd om een einde te maken aan het tijdperk van goedkope vluchten en stijgende emissies".

[1] Volgens het rapport van de Europese Rekenkamer kost de aanleg van een TGV-lijn in de EU gemiddeld 25 miljoen euro per kilometer. We hebben berekend dat er 1.368 km spoor kan worden aangelegd tegen een totale kostprijs van €34,2 miljard. Hiermee zou de afstand tussen Hamburg en Rome (1309 km) kunnen worden overbrugd.

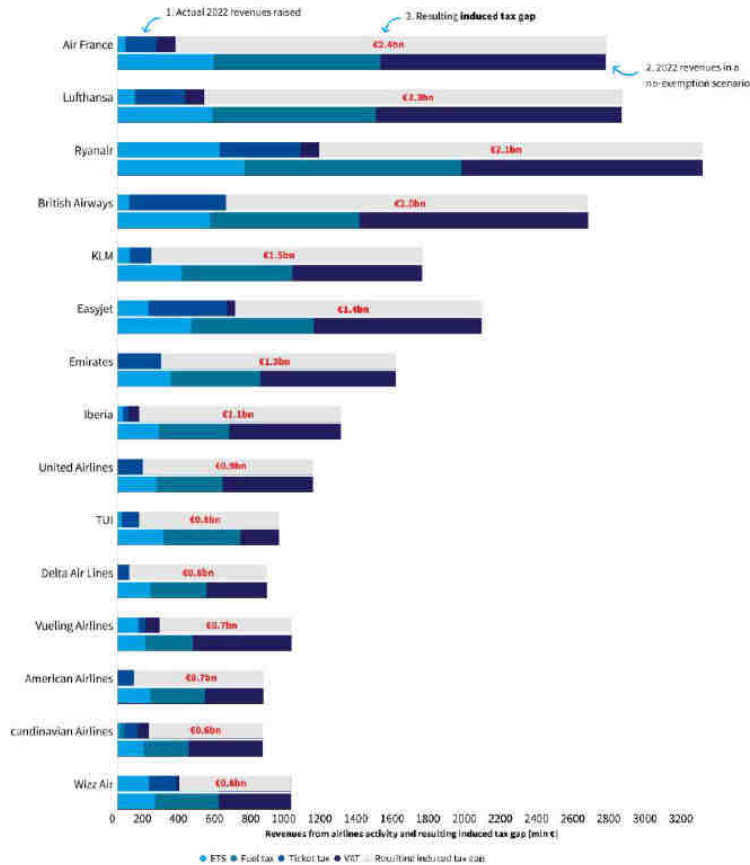


Figure 10: Induced tax gaps for the top 15 emitting passenger airlines in 2022

Mijn commentaar: Verschillende media (Le Monde, Air Journal) hebben bericht over de studie die is gepubliceerd door de in Brussel gevestigde NGO Transport & Environment.

In plaats van u een artikel aan te bieden, geef ik er de voorkeur aan om een samenvatting van de studie te publiceren, afkomstig van de website van de NGO.

Tijdens het werk van mijn team (dat leidde tot de oprichting van het Sustainable Aviation Observatory), had ik de gelegenheid om met enkele van de auteurs van het rapport te praten. Mijn gesprekspartners waren oprechte mensen die de problemen van het luchtvervoer wilden begrijpen.

De volledige studie van 78 pagina's is [hier beschikbaar](#).

Volgens de NGO zijn de verschillen in belastingen (btw, brandstofaccijnzen, koolstofprijzen) tussen de verschillende Europese landen aanzienlijk. Er bestaan vergelijkbare verschillen tussen luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn (zie bovenstaande tabel).

Om dit te verhelpen stelt de NGO (pagina 39) een belasting voor die varieert naargelang de route:

€ 23 voor een binnenlandse reis ●
€ 51 voor een reis binnen Europa
€259 voor een reis buiten Europa.

De opbrengsten van deze belastingen zouden gedeeltelijk worden gebruikt om het koolstofvrij maken van het luchtvervoer in Europa te financieren.

Maar zoals zo vaak het geval is, gaat de studie niet in op de economische en sociale gevolgen. Hier volgen een paar voorbeelden:

Wat zal er gebeuren met banen in de toeristische sector?

Wat zullen de gevolgen zijn voor de Noord-Afrikaanse landen als passagiers uit Europa een extra belasting van 259 euro moeten betalen?

Meer in het algemeen, in de strijd tegen klimaatverandering, staan volgens mij twee vragen centraal:

Hoe moeten de vereiste inspanningen binnen een land worden verdeeld?

Moeten de inwoners van landen met een lagere levensstandaard dan de westerlingen de verschillen kunnen uitvlakken?

Het voorbeeld van Marokko (zie vorig artikel) is typerend.

Anekdotisch belicht de studie de extra steun aan Ryanair (pagina 46): voor dezelfde vlucht betaalt de Ierse maatschappij 2 tot 3 keer minder belastingen dan de traditionele luchtvaartmaatschappijen.

Einde persoverzicht

> Aandelenkoers Air France-KLM afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022, de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023, de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen verdere opmerkingen

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De aandelen van Air France-KLM zijn maandag 17 juli gesloten op **€1,592**. Het is deze week gedaald met **-7,55%**.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €1,253.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,94 (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,45, het laagste €1,10. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: In een notitie getiteld "Please return to your seats", die naar de researchklanten van Deutsche Bank (dealing rooms, fondsbeheerders, institutionele beleggers) werd gestuurd, kondigde sectoranalist Jaime Rowbotham aan dat hij zijn advies verlaagde naar "hold", met een prijsdoel voor Air France-KLM dat werd verlaagd van €2,3 naar €1,85.

Op dezelfde dag, 12 juli, daalde de aandelenkoers van Air France-KLM met bijna 4%.

> 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 de prijs van een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde de spread tussen de twee producten tussen \$30 en \$50, terwijl dit in voorgaande jaren niet meer dan \$10 was.

Sinds het begin van het jaar is de kloof tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert ze de kloof van voor de oorlog in Oekraïne.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$1 gestegen naar \$103. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met \$ 1 tot \$ 79 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2023 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **ligt Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en een vat ruwe Brent-olie is nu \$ 24.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was dit verschil bijna \$50.

Geen verdere opmerkingen

Goed om te weten

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers.](#)

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres 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: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die door Natixis worden beheerd, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de Eckert-wet.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis.

Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van

aandelen Air France-KLM.

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

Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Vervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wenst te wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.495 mensen ontvangen dit persoverzicht live

