

Air France wordt officiële partner van de Olympische en Paralympische Spelen van 2024

## 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

Nr. 922, 24 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](#) 

*Aan huidige en voormalige werknemersaandeelhouders van Air France-KLM*

*Aan het einde van deze brief vindt u een uitleg over hoe de **aandelenconsolidatie Air France-KLM** geen gevolgen voor u zal hebben.*

*Veel leesplezier  
François*

## Persoverzicht van maandag

### > Air France wordt officiële partner van de Olympische en Paralympische Spelen 2024

(bron Air & Cosmos ) 20 juli - Op 20 juli 2023 kondigde **Air France** de ondertekening aan van een partnerschapsovereenkomst met het Organisatiecomité voor de Olympische en Paralympische Spelen Parijs 2024 (COJOP). De luchtvaartmaatschappij **wordt** hiermee **een officiële partner van de 33e Olympiade van de moderne tijd en herhaalt haar steun voor de organisatie van dit mondiale evenement**, nadat ze in 2016 al partner was van het bod van Parijs 2024.

"We zijn er trots op dat we onze steun voor de Olympische en Paralympische

Spelen van Parijs 2024 kunnen vernieuwen. Nadat we het spannend vonden toen Parijs werd uitgeroepen tot gaststad, staan we te popelen om bij te dragen aan het succes van dit mondiale evenement. De Parijse Olympische en Paralympische Spelen van 2024 passen bij de ambitie en waarden van Frankrijk. Meer dan ooit zullen we in de zomer van 2024 het beste van Frankrijk over de hele wereld laten zien door uitmuntendheid, respect en inclusiviteit te promoten", aldus Benjamin Smith, Chief Executive Officer van de Air France-KLM Groep.

Air France teams in Parijs en over de hele wereld zijn al gemobiliseerd om zich voor te bereiden op de komst van atleten, supporters en media naar Frankrijk voor de Olympische en Paralympische Spelen van Parijs 2024. **Er zal speciale aandacht worden besteed aan passagiers met beperkte mobiliteit en handicaps, die een beroep kunnen doen op de Saphir-service van de luchtvaartmaatschappij voor eventuele verzoeken om bijstand. Al meer dan 20 jaar biedt de Saphir-service klanten van Air France met een handicap hulp voor en na de vlucht**, gedurende de hele reis van de klant: hulp bij het boeken, het uitgeven van tickets, het verlenen van assistentie in samenwerking met de dienst voor uitzonderlijk vervoer.

De mannen en vrouwen van Air France bereiden zich ook voor op het vervoer van het sportmateriaal dat nodig is voor de verschillende Olympische en Paralympische disciplines: speren, stokken, kajaks, fietsen, rolstoelen en zelfs surfplanken voor de evenementen op de golf van Teahupo'o in Tahiti. **Air France zal deelnemen aan het check-in systeem dat is opgezet in het Olympisch en Paralympisch Dorp in Seine Saint-Denis zodat atleten hun bagage en sportuitrusting direct ter plaatse kunnen inchecken en afgeven voor hun terugvlucht. Ze kunnen dan een speciale route naar het vliegveld nemen.**

(...)

*Mijn commentaar: Air France zet zich in voor passagiers met beperkte mobiliteit en handicaps.*

*Ik wil alle werknemers van het bedrijf bedanken die elke dag hard werken om reizen voor hen gemakkelijker te maken.*

## > **Volotea, het obstakel voor rondjes vliegen**

(bron Journal de la Corse) 21 juli - Het heeft **geen zin om de waarheid over de Corsicaanse economie te verbergen: zonder allerlei subsidies zou deze als een kaartenhuis in elkaar zakken**. Het feit dat de Catalaanse lagekostenmaatschappij Volotea mag inschrijven op de aanbesteding voor de delegatie van de openbare dienst voor luchtdiensten, benadrukt de kwetsbaarheid van luchtvaartmaatschappijen en rederijen, die hun boeken alleen in evenwicht kunnen houden dankzij overheidsgeld van delegaties van de openbare dienst.

**Of we het nu leuk vinden of niet, goedkope luchtvaartmaatschappijen zijn**

**gedoemd om overheidssubsidies te vragen. Het hoofd van Ryanair pochte in een documentaire dat hij zijn tickets kon aanbieden zonder een cent te verliezen dankzij Europese subsidies. Dit is waarschijnlijk slechts een van de gevolgen van de onbeperkte pretenties van een van de hardste bazen van Europa.** Lonen gehalveerd, vluchtvoorwaarden verslechterd, extra kosten verkregen dankzij bagage. Toch zijn deze scheepvaart- en luchtvaartmaatschappijen goed op dreef in een tijd waarin de transportkosten de pan uit rijzen.

Corsica zou alles te verliezen hebben als **Volotea**

Air Corsica zou destabiliseren. Maar deze luchtvaartmaatschappij scoort punten op de binnenlandse routes die Air France heeft verlaten. Bovendien heeft ze **twee heel verschillende bondgenoten.**

**De eerste is Brussel, dat aandringt op concurrentie en dus op deregulering van de markt.** Maar het feit dat de PSD's bijna automatisch worden toegekend aan Air Corsica, Air France in de luchtvaartsector en Corsica Linea in de maritieme sector, doet onze Europese technocraten knarsetanden. Deze mensen hebben, net als de leden van het Europees Parlement, geen voeling met de echte problemen op het terrein.

**De tweede bondgenoot van Volotea is waarschijnlijk de wereld van het massatoerisme.** Dit jaar gaat het slecht met de campings. Hetzelfde geldt waarschijnlijk voor goedkope hotels. De proliferatie van ongereguleerde huuraccommodaties doet hun zaken geen goed. Het is in hun belang om mee te liften op de zomergolf.

Het risico van isolement

Het lijdt geen

twijfel dat Corsica, zijn bevolking en zijn economie momenteel een onomkeerbare omwenteling ondergaan.

De parameters zijn talrijk: een vergrijzende lokale bevolking die alleen wordt gecompenseerd door het geboortecijfer van een immigrantenbevolking en nieuwe inwoners uit het continent. Zonder deze twee factoren zou Corsica wegzakken in een soort onomkeerbare coma.

(...)

Corsica is zeker niet rendabel. Het heeft steun nodig die in tegenspraak is met de ultraliberale doxa. We moeten ons hiervan bewust zijn en onze belangen tot het uiterste verdedigen.

***Mijn commentaar: Het is voor herhaling vatbaar. Als goedkope luchtvaartmaatschappijen zich in Europa hebben kunnen ontwikkelen, dan is dat het resultaat van een langdurige strategie van de Europese Unie. Zij sluit regelmatig de ogen voor subsidies die door lokale en regionale overheden worden betaald, zonder dat daar enige tegenprestatie tegenover staat.***

*De zeldzame veroordelingen hebben deze praktijken niet kunnen inperken.*

*Als er, zoals NGO's vragen, milieubelastingen zouden worden ingevoerd, zouden de Europese lagekostenmaatschappijen de eerste slachtoffers zijn.*

## > **Qatar Airways lanceert nieuwe route vanaf Toulouse**

(bron Air & Cosmos) 19 juli - **Qatar Airways blijft zijn vluchtschema vanuit Frankrijk uitbreiden. Op 18 juli huldigde de luchtvaartmaatschappij uit Doha haar nieuwe route Toulouse-Doha in. Toulouse wordt de vierde Franse bestemming van Qatar Airways na Parijs, Nice en Lyon.**

Deze nieuwe rechtstreekse route wordt geëxploiteerd door een Airbus A330-200 met 260 stoelen in tweeklassenconfiguratie (24 stoelen in business class en 236 stoelen in economy class). (...) De route Toulouse-Doha wordt drie keer per week uitgevoerd (dinsdag, donderdag en zondag). **"De hub in Doha zal de verbindingen met Azië, Afrika en Oceanië voor onze Franse en internationale klanten vergemakkelijken.** Deze opening creëert ook nieuwe mogelijkheden voor internationaal vrachtvervoer vanuit Toulouse (...)", zegt Philippe Crébassa, voorzitter van de raad van bestuur van Toulouse-Blagnac Airport.

***Mijn commentaar:*** *De open skies-overeenkomst tussen Europa en Qatar biedt de hub van Doha 500 miljoen Europese klanten. In ruil daarvoor hebben de Europese hubs toegang tot één (1!) miljoen Qatarizen.*

*Na het sluiten van deze overeenkomst werd een onderzoek geopend naar een corruptieschandaal in het Europees Parlement ten voordele van Qatar. Verschillende Europarlementariërs (waaronder de Griekse Eva Kailí, toen vicevoorzitter van het Europees Parlement) waren erbij betrokken.*

*==> Le Soir*

*onthulde woensdag een document dat werd geleverd door Francesco Giorgi, de metgezel van voormalig ondervoorzitter van het Europees Parlement Eva Kaili, waarin de inmenging in de economische en politieke beslissingen van het Parlement door de NGO Fight Impunity van de heer Panzeri namens Qatar, Marokko en Mauritanië wordt opgesomd.*

*Het document - een 250 regels tellend Excel-bestand met een lijst van diensten om betalingen aan Qatarese, Mauritaanse en Marokkaanse "klanten" te rechtvaardigen - is verdeeld in tabbladen: inmenging ten gunste van Qatar, ten gunste van Marokko, ten gunste van Mauritanië, maar ook een tabblad voor het aanvallen van "vijanden van Qatar", evenals een tabblad met betrekking tot de liberalisering van Schengenvisa voor Qatarese onderdanen.*

*Het document werd nauwgezet bijgehouden, aldus de Belgische krant.*

*199 regels hebben betrekking op Qatar, gevolgd door Marokko. De heer Giorgi overhandigde het document aan de Belgische gerechtelijke autoriteiten tijdens zijn hoorzitting.*

*De geleverde diensten aan de "klanten" omvatten het promoten van een resolutie in het Europees Parlement, het publiceren van tweets ten gunste van de klant of kritiek op zijn "vijanden", en persberichten ten gunste van de klanten of kritiek op hun "vijanden".*

*De belangrijkste vijand van Marokko was Algerije en de vijanden van Qatar waren de Verenigde Arabische Emiraten, Saoedi-Arabië en, in mindere mate, Egypte en Libië, leggen de journalisten uit.*

*Dit document is cruciaal omdat het getuigt van buitenlandse inmenging, en niet alleen corruptie, wat slechts één middel is om het EU-beleid te beïnvloeden.  
==> einde van het uittreksel*

*Het onderzoek is nog gaande.*

*En de overeenkomst om de Europese markt open te stellen voor Qatar is nog steeds van kracht.*

## > **EasyJet verwacht "record" winst deze zomer maar vreest gevolgen stakingen**

(bron AFP) 20 juli - De Britse luchtvaartgroep **EasyJet verwacht deze zomer een "record" winst voor belastingen** dankzij de sterke vraag, maar vreest de mogelijke gevolgen van stakingen van luchtverkeersleiders, aldus een verklaring op donderdag.

Voor de zomer, die overeenkomt met het vierde kwartaal van het huidige boekjaar, rekent de groep op een sterke stijging van de inkomsten per stoel, **maar waarschuwt voor "moeilijke operationele omstandigheden", met stakingen van luchtverkeersleiders.**

Deze hebben geleid tot talrijke vertragingen en annuleringen van vluchten bij veel luchtvaartmaatschappijen, zowel EasyJet als haar concurrenten.

Vorige week kondigde EasyJet de annulering aan van ongeveer 1.700 vluchten tussen nu en het einde van de zomer als gevolg van beperkingen van de luchtverkeersleiding in Europa, voornamelijk met vertrek van of aankomst op de Londense luchthaven Gatwick.

(...)

**EasyJet is ook optimistisch over het winterseizoen, met boekingen die hoger zijn dan in dezelfde periode vorig jaar.**

In het derde kwartaal van het nieuwe boekjaar, dat eind juni eindigde, zag het bedrijf de inkomsten met een derde j-o-j stijgen tot £2,36 miljard, terwijl de winst voor belastingen uitkwam op £203 miljoen, geholpen door een betere kostenbeheersing, vergeleken met een verlies van £114 miljoen een jaar eerder.

(...)

### Geen commentaar

## > Airbus noteert een daling in het bereik van zijn A321XLR na ontwerpwijzigingen - bronnen

(Reuters bron) 21 juli - **Airbus heeft een daling gezien in het bereik van haar volgende airliner, de A321XLR, na het bereiken van een overeenkomst met Europese regelgevers over de veiligheidsvoorzieningen die nodig zijn voor certificering, zeiden bronnen uit de industrie.**

Als gevolg hiervan is de vliegtuigbouwer gedwongen om een aantal van zijn klanten potentiële biedingen voor zijn grotere A330neo model aan te bieden om de discrepantie te compenseren, aldus de bronnen.

"Airbus verwacht geen significante impact op het unieke voordeel van de A321XLR in het segment met één gangpad", aldus een woordvoerder van Airbus tegen Reuters.

Airbus prijst de A321 XLR

aan als een game-changer onder zijn vloot van smalrompvliegtuigen, met een groter bereik dat mogelijk wordt gemaakt door de toevoeging van een nieuwe centrale brandstoftank achteraan in de onderste romp.

Toezichthouders in de sector hebben echter hun bezorgdheid geuit over brandgevaar en evacuatie tijden in het geval van een ongeluk, waardoor de ingebruikname van het vliegtuig, gepland voor het tweede kwartaal van 2024, is uitgesteld.

Philippe Mhun

, directeur programma's en diensten van Airbus, zei vorige maand dat de groep een overeenkomst had bereikt met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) om de certificering te verkrijgen. **Het EASA vraagt onder andere om aanpassingen aan de centrale brandstoftank achteraan het vliegtuig.**

**Alle wijzigingen aan de structuur zouden echter zo'n 700 tot 800 kilo aan het gewicht van het vliegtuig hebben toegevoegd, vergeleken met eerdere schattingen van 200 tot 300 kilo.**

**Dit extra gewicht zou het maximale bereik van de A321XLR, officieel door Airbus geschat op 8.700 km, met ongeveer 370 km verminderen, legden twee bronnen uit.**

**Mijn commentaar:** De markt voor de A321XLR was, vergeleken met zijn kleine broertje de A321LR, al een nichemarkt.

De nieuwe beperkingen verminderen het bereik tot 8.300 km, vergeleken met 7.400 km voor de A321LR.

## > Reizen met de trein is twee keer zo duur als vliegen, volgens Greenpeace

(bron Ouest-France) 20 juli - De milieubeschermingsorganisatie **Greenpeace heeft de tarieven van 112 Europese lucht- en spoorroutes onder de loep genomen.** De studie hield rekening met reizen tussen steden die minder dan 1500 kilometer van elkaar verwijderd zijn. **Er werd voorrang gegeven aan routes tussen Europese hoofdsteden waar een "correcte" reisroute (minder dan 24 uur) per trein werd aangeboden. De conclusie van de NGO? "Reizen per trein is gemiddeld twee keer zo duur als vliegen in Europa".**

"Dit rapport toont met cijfers aan wat iedereen die in Europa reist al heeft ervaren: een duizelingwekkend prijsverschil tussen vliegtuig- en treintickets voor dezelfde reis", waarschuwt Alexis Chailloux, campagnevoerder Duurzaam Reizen bij Greenpeace Frankrijk.

Een van de slechtst presterende landen in het onderzoek is het Verenigd Koninkrijk. De treintarieven zijn er gemiddeld vier keer zo duur als met het vliegtuig. Net daarachter, op de tweede plaats, staat Spanje (3,9). Dit is het land met het grootste prijsverschil in Europa: een **treinreis Barcelona-Londen kost volgens de NGO tot dertig keer meer dan een vlucht.** Frankrijk, met treintarieven die 2,6 keer hoger liggen dan luchtvaarttarieven, staat op de derde plaats in de Europese ranglijst van de NGO. Parijs-Valencia (Spanje) is de route met het grootste verschil, met prijzen die acht keer hoger liggen. **"De trein kan op korte afstanden concurreren met het vliegtuig, maar op lange afstanden is hij helemaal niet ontworpen om te concurreren met het vliegtuig. Spoorwegmaatschappijen proberen het niet eens,"** analyseert econoom Olivier Klein, adjunct-directeur van het Laboratoire aménagement économie transport, mobilités et territoires aan de Lyon 2 University. Om Valence te bereiken vanuit Parijs, omdat de lijn niet rechtstreeks is, moeten reizigers minstens twee verschillende spoorwegmaatschappijen gebruiken. "Parijs-Valence is haalbaar met de trein, maar naast de prijs is het verschil ook de reistijd. Niet iedereen is bereid om vijftien uur in de trein te zitten", vervolgt hij. Een ontmoedigende realiteit voor de meer bescheiden reizigers die zich gemakkelijk laten verleiden door goedkope vliegreizen, soms ondanks hun ecologische overtuigingen.

**EasyJet, Ryanair, Wizz Air en Volotea.** Hun namen zullen bekend zijn bij reizigers die geld willen besparen. Deze luchtvaartmaatschappijen bieden onklopbare prijzen in heel Europa. In feite zijn deze maatschappijen **te vinden op 79% van de niet-**

**aansluitende routes die door de NGO zijn geanalyseerd.** Greenpeace veroordeelt dit prijsbeleid, dat volgens haar gebaseerd is op "oneerlijke en agressieve prijsstrategieën". De milieuorganisatie wijst erop dat "de totale klimaatimpact van vliegreizen meer dan 80 keer groter kan zijn dan die van treinreizen". Dus hoe kunnen we deze trend omkeren?

**In haar rapport stelt Greenpeace voor om de spoorwegsector betaalbaarder te maken, in het bijzonder door de invoering van klimaattickets en gereduceerde tarieven voor passagiers met een laag inkomen.** Een ander belangrijk punt in het rapport is de "ongelijke belasting" tussen de luchtvaart- en spoorwegsector.

**Vliegtuigen hoeven geen belasting te betalen op paraffine of op internationale routes.** Om dit te veranderen, "moeten alle landen het eens worden over deze kwesties van internationale regulering en economisch concurrentievermogen", zegt Olivier Klein. We kunnen de klimaatcrisis niet verzachten zonder regelgeving. Een efficiënt alternatief voor het spoor zal tijd kosten, dus dat is een deel van de politieke vergelijking die moet worden opgelost", concludeert hij.

***Mijn commentaar: Is het een verrassing dat reizen per trein duurder is dan per vliegtuig?***

*Helemaal niet. In een [eerdere brief \(nr. 914\)](#) heb ik er al op gewezen dat "de kosten van twee kilometer hogesnelheidslijn (LGV) gelijk zijn aan die van een kortereafstandsvliegtuig. De aanleg van 500 km (of 2u30) LGV komt overeen met de kosten van 250 vliegtuigen".*

*De treintarieven verlagen is een maatschappelijke keuze. De enige manier om dit te bereiken is door de investering (de aanleg van de lijnen) te financieren met overheidsgeld, d.w.z. via belastingen. Geen belasting op vliegreizen zou een geloofwaardig alternatief zijn.*

## **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

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op maandag 24 juli op **€1,591**. Het is deze week **stabiel (-0,06%)**.

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

In een notitie van 12 juli getiteld "Please return to your seats", verstuurd naar de researchklanten van Deutsche Bank (dealing rooms, vermogensbeheerders, institutionele beleggers), kondigde sectorspecialist-analist

Jaime Rowbotham aan dat hij zijn aanbeveling verlaagde naar "hold", met een koersdoelverlaging voor Air France-KLM van €2,3 naar €1,85. Op dezelfde dag, 12 juli, daalde de aandelenkoers van Air France-KLM met bijna 4%.

**De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is €1,94** (vergeleken met €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.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

**Geen verdere opmerkingen**

> **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

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$6 gestegen tot \$109. De prijs stond voor het uitbreken van de oorlog op \$79.** Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$2 gestegen tot \$81.**

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

**De kloof tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie wordt groter. Het bedraagt nu \$28.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de kloof bijna \$50.

***Mijn nieuwe commentaar:** De kloof tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie wordt groter. Het is nu 28 dollar.*

*In vier weken tijd is de vliegtuigbrandstof in Europa met 15% gestegen.*

## **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

Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

***Mijn opmerking:*** Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, 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-spaarplannen wordt geregeld door de Eckert-wet.*

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

*Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa 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 Interépargne.*

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

## **> Beheer van fondsen voor werknemersparticipatie (FCPE) / Consolidatie van aandelen Air France-KLM**

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 navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

***Mijn specifieke opmerking over de aandelenconsolidatie:*** Op 21 juli heeft Natixis

*Interépargne per e-mail informatie gestuurd naar alle huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.*

*Deze luidt als volgt:*

*Op 12 juli 2023 publiceerde Air France-KLM een persbericht (klik [HIER](#) om dit document te openen) waarin een aandelenconsolidatie (1 nieuw aandeel zal 10 oude aandelen combineren, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering werden aangekondigd.*

*Houders van FCPE-eenheden zijn niet betrokken bij de in het persbericht vermelde ruilperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.*

*Op deze datum zullen de FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican 10 keer minder aandelen bezitten, aangezien de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.*

*Aangezien deze operatie elkaar compenseert, zullen de houders van aandelen van deze FCPE's geen effect zien op het bedrag van hun spaartegoeden.*

*Ter informatie: op 31 augustus wordt de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) opnieuw gecorrigeerd met de waarde van de deelnemingsrechten, die identiek blijft:*

- zodat de waarde van de deelnemingsrechten van het FCPE zo dicht mogelijk bij de koers van het aandeel ligt;*
- met als gevolg dat het totale aantal deelnemingsrechten van het FCPE wordt verminderd.*

*Onze diensten [Natixis Interépargne] zullen u voor het einde van de handelsperiode, op 31 augustus, een nieuwe mededeling toesturen.*

## **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.

**U kunt mij al uw 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 wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.500 mensen ontvangen dit persoverzicht live