

De regering overweegt een verdere verhoging van de belastingen op vliegtickets



## I Brief van François Robardet

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)

## Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°966, 27 mei 2024

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](#) 

## Redactie

*Geachte lezers,*

*Graag herinner ik u eraan dat de Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM op woensdag 5 juni 2024 om 14.30 uur wordt gehouden in het Hilton Hotel in Roissy. De vergadering wordt rechtstreeks 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 Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hieronder vallen ook de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.*

***Net als in voorgaande jaren nodig ik diegenen onder u die aandeelhouder zijn in de Air France-KLM Groep uit om mij uw volmacht te geven.***

***U vindt de procedure in mijn [Flash nr. 102](#).***

*Dank u voor uw vertrouwen en loyaliteit.*

*Veel leesplezier*

*François*

## Persoverzicht van maandag

### > De overheid overweegt de belasting op vliegtickets verder te verhogen

(bron Les Echos) 23 mei 2024 - De luchtvaartmaatschappijen en de leden van de regering spreken absoluut niet dezelfde taal. Terwijl vertegenwoordigers van de sector hun tijd besteden aan het waarschuwen van de overheid voor het verlies aan concurrentievermogen van het Franse luchtvervoer, is elk congres van de Fédération Nationale de l'Aviation (FNAM) een gelegenheid om min of meer duidelijk een nieuwe belastingverhoging op vliegtickets aan te kondigen.

De laatste editie was geen uitzondering op de regel. Tijdens een presentatie door het Secretariaat-generaal voor Ecologische Planning (SGPE), werden de deelnemers verrast door het feit dat **overheidsdepartementen een verdere verhoging van de zogenaamde solidariteitsbelasting (TSBA) bestuderen, voorheen bekend als de "Chirac-belasting"**, die de luchtvaarttarieven in Frankrijk nog duurder zou maken.

Internationale vluchten niet genoeg belast?

Volgens Frédéric Jobert

, adjunct-secretaris van de SGPE, zou het **doel zijn om het belastingverschil "in euro's per ton CO2" tussen binnenlandse vluchten, intra-Europese vluchten en langeafstandsvluchten**, die gedeeltelijk zijn vrijgesteld van Franse en Europese belasting, **te dichten**. Het verschil is nu al één op vier tussen een binnenlandse vlucht en een internationale vlucht (146 euro per ton voor de eerste vergeleken met 34 euro voor de laatste), en zou kunnen oplopen tot één op vijf in 2025 en zelfs tot één op zeven in 2030, met het vooruitzicht van een herziening van de Europese energiebelasting.

"Als je alle regelingen bij elkaar optelt, is het impliciete belastingniveau internationaal de facto veel lager, en we aarzelen niet om deze kloof te dichten", legt Frédéric Jobert

uit. De vraag is eerder welk instrument we moeten gebruiken. Daar wordt momenteel aan gewerkt. Het lijkt mij dat de TSBA het meest geschikte instrument is, maar we zullen dit de komende weken verder met u bespreken.

Een maatregel in voorbereiding voor het PLF 2025

Volgens bronnen dicht bij de zaak zijn **de besprekingen al ver gevorderd en zouden ze kunnen leiden tot een sterke verhoging van de TSBA op langeafstandsvluchten in 2025, die momenteel is vastgesteld op 63,07 euro per vlucht in de premiumklasse en 7,51 euro in de economyklasse**. Sommigen hebben het over een mogelijke verdubbeling van het tarief voor business class. We zullen echter moeten wachten op de presentatie van de begrotingswet voor 2025 om daar zeker van te zijn, want de regering is al gedeeltelijk van koers veranderd wat betreft de belasting op vliegtickets in 2023.

De lijn van de regering met betrekking tot luchtvervoer blijft moeilijk te volgen. Zoals minister van Transport Patrice Vergriete donderdag herhaalde, heeft hij zich duidelijk gedistantieerd van de verleiding om de CO2-uitstoot te verminderen door de weg van de groei in te slaan. "Wij aanvaarden

de ontwikkeling van het luchtvervoer", bevestigde hij opnieuw. **De minister van Transport verzekerde ons ook dat hij geen plannen had voor een nieuwe belasting op vliegreizen.**

Een beleid van "vraagbeheersing"  
De uitvoerende macht heeft het echter niet opgegeven om de toegang tot het luchtvervoer te reguleren door middel van wat **de adjunct-secretaris van de SGPE "vraagbeheersing" noemt**, wat in feite bestaat uit het verhogen van de prijs van vliegtickets door middel van fiscale hefboomwerking. Maar zonder van het luchtvervoer een vervoerswijze te maken die voorbehouden is aan de meest welgestelde sociale categorieën en zonder het gebrek aan concurrentievermogen van de Franse luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van hun internationale concurrenten te verergeren," legt Frédéric Jobert uit.

Franse luchtvaartmaatschappijen maken zich hier echter

zorgen over,

aangezien hun marktaandeel in Frankrijk, dat nu 38% bedraagt, de afgelopen 20 jaar met 1 procentpunt per jaar is gedaald. Tussen de extra kosten van duurzame vliegtuigbrandstoffen en belastingen kan het prijsverschil tussen bijvoorbeeld een vlucht Nice-Singapore via Roissy-CDG en een grote niet-Europese hub zoals Istanbul of Doha al oplopen tot enkele honderden euro's. Maar **het kostenverschil als gevolg van de TSBA komt ook ten goede aan andere grote Europese hubs die niet onder deze specifiek Franse belasting vallen.**

We vinden het nu al moeilijk om de Europese milieueisen in ons bedrijfsmodel te integreren tegenover concurrenten van buiten Europa die niet dezelfde eisen stellen," zegt Anne Rigail, CEO van Air France. Elke Frans-Franse maatregel die gericht is op het verminderen van verkeer of het toevoegen van belastingen lijkt me gevaarlijk voor de Franse vlag".

***Mijn commentaar:*** De verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) komt bovenop de milieuregels. Het zal de Franse vlag nog verder verzwakken.

*Air France zal de volle laag krijgen van deze verhoging van de TSBA, die voornamelijk van toepassing zal zijn op bijna alle langeafstandsvluchten van de luchtvaartmaatschappij.*

*Andere luchtvaartmaatschappijen die vanaf Roissy Charles de Gaulle vliegen, met name die uit de Golfstaten, zullen weinig gevolgen ondervinden.*

*Zij kunnen ervoor kiezen om het niet toe te passen op de betrokken passagiers door de kosten te spreiden over alle passagiers die van hun routes gebruik maken.*

*Dus hoe moeten we de signalen van de Franse overheid interpreteren?*

*De minister van Transport zegt dat hij "zich inzet voor de ontwikkeling van het*

*luchtvervoer". Doelt hij op het Franse, Europese of mondiale luchtvervoer?*

*De adjunct-secretaris-generaal voor Ecologische Planning van zijn kant zegt dat hij "het concurrentietekort van de Franse luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van hun internationale concurrenten niet wil vergroten".*

*Toch is dit het overduidelijke gevolg van deze maatregel voor Air France.*

## > **Wat Lufthansa nog moet doen voordat ze ITA koopt...**

(bron Mistertravel) 23 mei 2024 - Volgens het Italiaanse dagblad Corriere della Sera moet **de Duitse groep Lufthansa, alvorens ITA Airways over te nemen, nog nieuwe concessies doen aan de Europese mededingingsautoriteiten**, waarbij de slots op de routes Milaan-Linate en de routes van de Italiaanse maatschappij naar Noord-Amerika de hete hangijzers zijn.

De eisen van de Europese Commissie

De

deadline die de EU aan de Duitse luchtvaartgroep heeft gegeven om zijn positie recht te zetten, is gisteren, dinsdag 21 mei, verstreken. Tot nu toe zijn Lufthansa en ITA Airways bereid om 11 tot 12% van hun respectieve slots op de luchthaven van Milaan-Linate op te geven. **De mededingingsautoriteiten eisen echter 30% van de start- en landingslots.**

In totaal beschouwde de Europese Commissie aanvankelijk 39 routes als problematisch. Voor 22 van deze routes is nu een oplossing gevonden, voor de overige 17 nog niet. Twaalf daarvan zijn kortereafstandsroutes van Milaan-Linate/Rome-Fiumicino naar Centraal-Europa en vijf langeafstandsroutes van Rome-Fiumicino naar Noord-Amerika.

Een probleem van afstand en allianties.

..

Maar het zijn **vooral de langeafstandsroutes die een probleem vormen voor de Lufthansa groep**. Hoewel de Duitse luchtvaartmaatschappij zelf geen vluchten van Italië naar Noord-Amerika aanbiedt, bieden haar Star Alliance partners United Airlines en Air Canada wel vluchten van en naar Italië aan. Voorlopig **is ITA nog niet bereid om haar trans-Atlantische routes stop te zetten, noch zal Lufthansa zich terugtrekken uit de**

alliantie.

**Een mogelijke oplossing... met verlies!**

De oplossing zou er als volgt uit kunnen zien: Lufthansa zou een paar jaar afzien van de inkomsten uit de Italiaanse routes van de toekomstige joint venture, met name de inkomsten uit de vluchten van ITA Airways naar Noord-Amerika.

**In dit geval zou Lufthansa ongeveer €205 miljoen verliezen door de overname van ITA**, gebaseerd op de geplande toetreding van Duitsers tot de Italiaanse luchtvaartmaatschappij met een aanvankelijk totaal van 41 procent.

**Mijn commentaar:** Dit nieuwe artikel over het Lufthansa-project is interessant omdat het meer cijfers bevat.

We kunnen er twee conclusies uit trekken:

- Lufthansa's voorstel voldoet nog lang niet aan de eisen van de Europese Commissie,

- de kwestie van dominantie op langeafstandsroutes vanuit Italië is nog niet opgelost.

Tenzij Lufthansa meer tijd krijgt om haar voorstel te wijzigen, zal ze blijven zitten met de "verlieslatende" oplossing die in het artikel wordt beschreven.

Zal Lufthansa klaar zijn om deze strategische uitdaging aan te gaan?

## > **Winst Ryanair stijgt door meer klanten en hogere tarieven**

(bron AFP) 21 mei 2024 - **De Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair heeft maandag bekendgemaakt dat haar jaarlijkse nettowinst met meer dan een derde is gestegen**, gestimuleerd door een toename van het aantal passagiers en de tarieven, ondanks de stijgende brandstofkosten.

Het bedrijf kon rekenen op "**een record eerste halfjaar** en sterk paasverkeer eind maart", zei CEO Michael O'Leary in een persbericht, hoewel hij waarschuwde dat de prijzen in het huidige kwartaal waarschijnlijk lager zullen zijn dan verwacht.

De nettowinst steeg met 34% naar €1,92 miljard voor het boekjaar 2023/2024 dat eind maart eindigde.

De jaaronzet steeg met 25% tot €13,44 miljard, dankzij een toename van het verkeer met 9% tot 183,7 miljoen passagiers, terwijl het gemiddelde tarief met 21% steeg tot €49,80, aldus Ryanair.

Ryanair, dat in november het eerste reguliere dividend in zijn geschiedenis inluidde, met **400 miljoen euro uitgekeerd aan de aandeelhouders voor het boekjaar**, kondigde maandag **ook een aandeleninkoop aan van 700 miljoen euro**.

Maar **het bedrijf waarschuwt dat het een "bescheiden stijging" verwacht van de kosten per stoel voor het net begonnen boekjaar**, met tarieven die lager zijn dan verwacht aan het begin van het eerste kwartaal.

(...)

"Concurrentievoordeel"

De luchtvaartmaatschappij zag haar operationele kosten in haar boekjaar 2023/24 met een kwart stijgen, voornamelijk door een stijging van de brandstofkosten met 32%, maar ook door "hogere personeelskosten (...) en vertragingen bij de levering van Boeings", aldus Ryanair.

Desondanks **blijven de kosten per stoel onder controle**, aldus de maatschappij, die wijst op een "groeiend concurrentievoordeel" ten opzichte van haar Europese rivalen.

Ryanair verwacht dat het verkeer in het huidige boekjaar met 8% zal toenemen tot 198 à 200 miljoen passagiers. De luchtvaartmaatschappij streeft naar 300 miljoen passagiers in 2034. **"Vertragingen in de leveringen van Boeings zullen een enorm probleem vormen voor Ryanair**

", zegt **Olly Anibaba, een analist bij Third Bridge**, die verwacht **dat de luchtvaartmaatschappij slechts de helft van de beloofde vliegtuigen zal ontvangen** "waardoor het aantal passagiers dit jaar met 5 tot 10 miljoen zou kunnen dalen".

Daarnaast heeft het geschil tussen Ryanair en online reisbureaus "geleid tot een daling van het passagiersverkeer en een daling van de inkomsten met 5%" in het afgelopen boekjaar, aldus de analist, die van mening is dat "de oplossing van dit probleem" positief zou moeten zijn voor het bedrijf.

Ryanair zag zijn nettowinst in het derde kwartaal met 93% j-o-j dalen en had vooral te lijden onder het feit dat verschillende online reisbureaus, zoals Booking.com, Kiwi en Kayak, in december stopten met de verkoop van zijn tickets.

De luchtvaartmaatschappij had de praktijken van deze bedrijven al lang aan de kaak gesteld en beweerde dat veel sites haar tickets tegen hogere prijzen verkochten, verborgen toeslagen in rekening brachten en valse contact- en betalingsgegevens doorgaven aan de luchtvaartmaatschappij.

Ryanair verwelkomde dit als "welkom" nieuws, dat desondanks een negatief effect had op de resultaten. **Sinds januari heeft Ryanair haar relaties met verschillende van deze maatschappijen genormaliseerd door middel van overeenkomsten die de verkoop van haar vluchten toestaan.**

***Mijn commentaar: De resultaten van de Ierse lagekostenmaatschappij zijn uitstekend.***

*Desondanks heeft Ryanair besloten zijn basis in Bordeaux te sluiten, blijft het steun aanvragen bij lokale overheden en blijft het sterke druk uitoefenen op luchthavens om de heffingen te verlagen.*

*De jaarlijkse winst van Ryanair voor 2023-2024 bedraagt meer dan 1,9 miljard euro.*

*Dit is niet anekdotisch. Als de winst in het volgende boekjaar boven de € 2 miljard uitkomt, ontvangt de CEO Michael O'Leary een contractuele bonus van € 100 miljoen, dat wil zeggen 20 keer de jaarlijkse beloning van de CEO van Air France-KLM!*

*Opmerking: Het boekjaar van Ryanair loopt van 1 april tot 31 maart, niet van het kalenderjaar.*

**> Airbus: groen licht voor de A321 XLR, het vliegtuig dat de langeafstandsmarkt gaat veranderen**

(bron Les Echos) 24 mei 2024 - **Airbus kan** de champagne alvast koud zetten, want het heeft **binnenkort groot nieuws te vieren**. De **certificering van een nieuw**

## **vliegtuigmodel waar luchtvaartmaatschappijen reikhalzend naar hebben uitgekeken: de A321 XLR.**

Na meer dan 5 jaar in de maak te zijn geweest, krijgt de **nieuwste telg van de A320-familie volgende maand groen licht van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)**, de laatste stap voor de eerste leveringen en de start van wat een bijzonder veelbelovende commerciële carrière belooft te worden.

EASA-directeur Florian Guillermet kondigde donderdag zelf op het congres van de luchtvaartfederatie aan dat de A321 XLR "voor de zomer" gecertificeerd zou worden. Multi-tasking vliegtuig

Het vliegtuig heeft alle vlieg- en grondtesten doorlopen en voldoet aan de eisen van het EASA en de Amerikaanse FAA, die de Europese certificering binnenkort zouden moeten

valideren. Het enige dat de Airbus-teams nog moeten doen, is de technische documentatie afronden. De eerste luchtvaartmaatschappij die het toestel online zet, zou Iberia moeten zijn, die haar eerste toestel tegen het einde van de zomer verwacht.

Op papier is de A321 XLR gewoon een afgeleide van de A321, het grootste model in Airbus' brede reeks vliegtuigen met één gangpad. Maar zoals Florian Guillermet zelf al aangaf, zal dit toestel waarschijnlijk "het spel veranderen op het gebied van connectiviteit en de rendabiliteit van het luchtvervoer".

**Met de A321 XLR biedt Airbus het eerste "twee-in-één" vliegtuig aan, dat zowel middellange- als langeafstandsvluchten kan uitvoeren**, met hetzelfde comfortniveau als een breedrompvliegtuig voor langeafstandsvluchten. Dit is te danken aan het bereik, dat door geen enkel ander vliegtuig met één gangpad wordt geëvenaard, ook niet door Boeing. Het kan tot 8.700 kilometer non-stop vliegen - het equivalent van 11 uur vliegtijd - met maximaal 220 passagiers aan boord in een tweeklassenconfiguratie. Dit betekent non-stop vluchten naar het grootste deel van Europa of Zuid-Amerika vanuit New York, of naar het grootste deel van Noord-Amerika, Afrika en Azië vanuit Europa. En dit alles tegen **veel lagere kosten per stoel en brandstofverbruik dan een wide-body vliegtuig**.

Iberia is van plan om Boston en Washington aan te vliegen vanuit Madrid, twee routes waarop het momenteel een A330 gebruikt. Hierdoor kan het **brandstofverbruik met ongeveer 30% worden teruggebracht en opent het nieuwe rechtstreekse routes naar secundaire steden met verkeersstromen die te laag zijn om rechtstreeks door een wide-body vliegtuig te worden bediend**. En, als bonus, met de mogelijkheid om het vliegtuig in te zetten op intra-Europese routes, afhankelijk van het seizoen.

Technisch hoogstandje

Om dit hoogstandje te bereiken, moesten **de ingenieurs van Airbus een extra centrale brandstoftank in de buik van het vliegtuig aanbrengen**. Dit vereiste aanpassingen aan het landingsgestel, de vleugelkleppen en het computersysteem

voor de vluchtregeling. Maar het vergde ook veel innovatie om de veiligheid te garanderen.

Op verzoek van het EASA en de FAA moest de vliegtuigfabrikant zelfs zijn exemplaar herzien, waardoor het programma een jaar vertraging opliep, door een soort "voering" aan de romp toe te voegen om te garanderen dat er geen risico op flashover zou zijn bij een buiklanding, met een weerstand tegen een valsnelheid tot 7,6 meter per seconde.

Tweede lijn

Deze inspanningen beginnen al vruchten af te werpen. Met meer dan **500 vliegtuigen besteld door een twintigtal klanten tegen eind 2023**, is de A321 XLR nu al het grootste commerciële succes van Airbus voor hij in dienst komt. Het succes is zo groot dat het zelfs de installatie van een tweede speciale assemblagelijin in Toulouse heeft gerechtvaardigd, naast die in Hamburg.

Hier zal de volgende test voor Airbus plaatsvinden: de serieproductie en levering zonder verdere vertraging van een vliegtuig dat zo complex is als een langeafstandsvliegtuig.

***Mijn commentaar:*** Net als zijn kleine broertje, de Airbus A321LR, heeft de A321XLR onmiskenbare voordelen:

*- een kortere start- en landingsafstand dan vliegtuigen met twee gangpaden, waardoor het toegang heeft tot veel meer luchthavens dan deze, luchthavens die beter gelegen zijn voor passagiers en minder duur zijn,*

*- de mogelijkheid om het vliegtuig te gebruiken voor langeafstandsvluchten voor zomerprogramma's en middellangeafstandsvluchten voor winterprogramma's,*

*- voor de passagiers, een cabine met 6 stoelen naast elkaar in economy class, comfortabeler dan de 10 stoelen naast elkaar in vliegtuigen met twee gangen.*

*Maar dit nieuwe vliegtuig heeft ook nadelen:*

*- kruissnelheid, mach 0,79 vergeleken met mach 0,85 voor de Airbus A350 en Boeing B787: dat is 20 tot 30 minuten meer vliegtijd op een reis van 9 uur*

*- het verschil in bereik van ongeveer 1.000 km tussen de A321 LR en XLR vereist de toevoeging van een brandstoftank. Aangezien het maximale startgewicht hetzelfde blijft, zal het maximale aantal passagiers onvermijdelijk afnemen,*

*- het risico van kannibalisatie voor de grote luchtvaartmaatschappijen als zij point-to-point routes exploiteren van/naar secundaire luchthavens in plaats van naar hun hub,*

*- voor vluchten van meer dan 9,30 uur in de A321 XLR is een bemanning van drie piloten vereist, waardoor een rustruimte voor de bemanning en een aanzienlijke opslagruimte voor de catering nodig zijn.*



*Dit vliegtuig zou zijn markt moeten vinden op een point-to-point basis, om middelgrote steden te bedienen zonder via de hubs van de grote luchtvaartmaatschappijen te gaan. Het kan ook worden gebruikt als een eenklasvliegtuig voor vrijetijdsklanten met een beperkt budget.*

*De keuze tussen de LR- en XLR-modellen wordt een lastige. De XLR kan 1.000 kilometer meer afleggen dan de LR. Om het rendabel te maken, zullen luchtvaartmaatschappijen het moeten positioneren op routes die niet haalbaar zijn met LR maar alleen met XLR. Er is een zeer beperkt aantal van dergelijke routes.*

*Op dit moment heeft de Air France-KLM groep A321 NEO's besteld, zonder het exacte model te specificeren. Door de beperkte slots op Schiphol en Orly wordt de voorkeur gegeven aan de A321 LR, omdat deze meer passagiers vervoert dan de A321 XLR.*

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 24 mei op **€10,560**. Het is **deze week met +0,38% gestegen**.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro** (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. 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:** *Anderhalve maand lang schommelde de koers van het aandeel Air France-KLM tussen 9,50 en 10 euro.*

*De resultaten over het eerste kwartaal baarden beleggers geen zorgen en de aandelenkoers is in twee weken tijd met bijna 9% gestegen.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 104 dollar.** Eind juni was de

prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **stijgt met \$ 1 per vat naar \$ 84.**

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

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.*

*De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week licht gedaald tot \$ 20 per vat. Het is twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van minder dan of gelijk aan \$25.*

## > **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, [bezoek dan 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.**

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

**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

**Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.**

**Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

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](#).

11.581 mensen ontvangen dit persoverzicht live