



I Brief van François Robardet

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

(Raison d'être van de Air France-KLM groep)

voor medewerkers en voormalige medewerkers

PS- en PNC-aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 981, 9 september 2024

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

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

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#) .  [gisteren](#)  [nog](#)

Maandag persoverzicht

> EU moet beroep van Air France-KLM tegen kartelboetes afwijzen

(bron Reuters) 5 september 2024 - Het hoogste gerechtshof van Europa zal naar verwachting het beroep van Air France KLM en haar Nederlandse onderdeel KLM, British Airways, Singapore Airlines en enkele van hun collega's tegen kartelboetes die in 2017 door de EU-antitrusttoezichthouders zijn opgelegd, verwerpen. Dat zei de gerechtsadviseur donderdag.

Zeven jaar geleden heeft de Europese Commissie opnieuw boetes van in totaal €776 miljoen opgelegd aan 11 luchtvaartmaatschappijen wegens deelname aan een kartel om de luchtvrachtprijzen vast te stellen , nadat het Gerecht van eerste aanleg in Luxemburg zijn eerste besluit uit 2010 nietig had verklaard vanwege een procedurefout .

De vervoerders hebben hun grieven voorgelegd aan de rechtbank van eerste aanleg, die deze in 2022 heeft afgewezen, wat hen ertoe aanzette in beroep te gaan bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU).

Rechters moeten hun beroep afwijzen, zegt advocaat- generaal Athanasios van het HvJ-EU Rantos kiest in een niet-bindend advies de kant van de Europese autoriteit die verantwoordelijk is voor de toepassing van de mededingingsregels.

Hij voegde eraan toe dat het beroep van SAS tot verlaging van de boete ter heroverweging moet worden teruggezonden naar het Gerecht van eerste aanleg. Het HvJ-EU , dat over het algemeen de meerderheid van dit soort aanbevelingen

volgt, zal de komende maanden uitspraak doen.

De boete van Air France-KLM **is het hoogst (182,9 miljoen euro), gevolgd door die van KLM (127,1 miljoen euro)**. Lufthansa, dat een boete ontweek nadat zij de EU-waakhond op het bestaan van het kartel had gewezen, was eveneens in beroep gegaan tegen de beslissing omdat zij het niet eens was met de juridische argumenten van de Commissie.

De EU-waakhond zei dat het kartel tussen december 1999 en februari 2006 prijzen vaststelde voor luchtvrachtdiensten, brandstof en veiligheidstoelagen.

Andere luchtvaartmaatschappijen die in beroep zijn gegaan tegen de EU-boetes zijn onder meer Air Canada, Japan Airlines, Cathay Pacific Airways, Latam Airlines Group en haar dochteronderneming Lan Cargo, evenals Cargolux .

Mijn commentaar: Dit is een bestand dat bijna twintig jaar oud is.

De bedrijven worden ervan beschuldigd tussen december 1999 en februari 2006 brandstof- en veiligheidstoelagen te hebben opgelegd.

Op 21 december 2014 schreef mijn voorganger Christian Magne in [brief nr. 526](#) : De bedrijven waren in beroep gegaan tegen de initiële Europese veroordeling [in 2010]. Als gevolg hiervan was de boete niet betaald, maar was er (volgens de huidige boekhoudregels) een evenredig bedrag gereserveerd voor een mogelijke veroordeling. Dit bedrag maakt nog steeds deel uit van de cashflow van de AF-KLM groep, maar is 'geblokkeerd' en dus onbruikbaar tot er een definitief besluit komt over deze boete.

Twee bedrijven, Lufthansa en dochteronderneming Swiss , zijn vrijgesteld van vervolging omdat zij als eersten meewerkten aan het onderzoek.

Daar heb ik niets aan toe te voegen.

tav oud bestand, het bedrag aan boetes is voorzien dus geen impact op de rekeningen, alleen op de cashflow

zie brief <http://navigation.com/Lettre/854.htm>

in brief <http://navigation.com/Lettre/591.htm> (2017) De aan de Europese bedrijven ten laste gelegde feiten hebben betrekking op de periode 1999 - 2006. De bedrijven kwamen overeen om uniforme brandstofstoelagen op te leggen aan hun klanten.

Twee bedrijven, Lufthansa en dochteronderneming Swiss , blijven vrijgesteld van vervolging omdat zij als eersten hebben meegewerkt aan het onderzoek.

In brief <http://navigation.com/Lettre/526.htm> (2015!) waren de bedrijven in beroep gegaan tegen de initiële Europese veroordeling. Als gevolg hiervan was de boete

niet betaald, maar was er (volgens de huidige boekhoudregels) een evenredig bedrag gereserveerd voor een mogelijke veroordeling. Dit bedrag maakt nog steeds deel uit van de cashflow van de AF-KLM groep, maar is 'geblokkeerd' en dus onbruikbaar tot er een definitief besluit komt over deze boete.

> Parijs 2024: “Ik denk dat de beelden van Parijs ervoor zorgden dat de hele wereld wilde komen”, verklaart de algemeen directeur van Air France

(bron Radio France) 4 september 2024 - Air France vervoerde atleten en para-atleten tijdens de Olympische en Paralympische Spelen. **Enkele dagen voor het einde van de Paralympische Spelen, dinsdag 3 september, staat het bedrijf nog voor één grote logistieke uitdaging, namelijk de terugkeer van de paraatleten en hun uitrusting.** Anne Rigail, algemeen directeur van Air France, is de ecogast van franceinfo .

frankrijkinfo : Hebben deze twee grote evenementen toeristen deze zomer weggehouden van de bestemming Frankrijk, of is het precies het tegenovergestelde?

Anne Rigail: **We zeiden dat we verwachtten terug te keren naar het verkeer van de zomer van 2019, dus ongeveer 125.000 klanten per dag, en dat hebben we ook gedaan.**

“Er was sprake van een Olympische Spelen-effect, aangezien de gebruikelijke klanten uit deze periode, namelijk buitenlanders die Parijs komen bezoeken, veel afwezig waren.” Veel van de toeschouwers van de Olympische en Paralympische Spelen waren Fransen en Europeanen en daarom was het volume van onze klanten grotendeels gebaseerd op aansluitende klanten die via Parijs reizen, maar die niet naar Parijs of Frankrijk komen.

Betekent dit dat deze periode a priori niet gunstig is voor Air France?

In de maanden juni en juli hebben we een periode die, zoals we al hebben gezegd, niet gunstig zal zijn . Organisatorisch gezien was het echter een buitengewoon succes.

(...)

Ik denk dat de beelden van Parijs en Frankrijk ervoor zorgden dat de hele wereld wilde komen.

Was het een logistiek hoogstandje voor Air France? Heeft u opnames gemaakt in het atletendorp?

Ruim een jaar zijn wij bezig geweest met de voorbereidingen om er een succes van te maken. We verwelkomden 11.000 sporters en ongeveer een derde van de sporters en geaccrediteerden reisde per vliegtuig. De uitdaging was inderdaad om

hen zo goed mogelijk te verwelkomen, met hun stok, hun speer of hun kajak. “ **We hebben met Paris 2024 en Aéroports de Paris zelfs een mini-luchthaven in het Olympisch dorp gecreëerd om de terugkeer te vergemakkelijken .**”

Dit is ook wat we vanaf dit weekend gaan doen voor de terugkeer van de Paralympische Spelen. Er zitten ongeveer 1.500 mensen tussen de atleten en de geaccrediteerden en **dit is een grote uitdaging voor atleten die gebruik maken van een rolstoel** , die over het algemeen twee stoelen hebben en die erg zwaar zijn. Je moet hun stoel direct terugzetten als ze het vliegtuig verlaten en dat is meestal niet wat we doen, omdat het logistiek gezien veel infrastructuur, liften en menselijke hulpbronnen vereist. Maar het is wel heel belangrijk omdat een stoel uiteindelijk een verlengstuk is van het lichaam van een sporter en/of cliënt met een beperking.

Heb je het over atleten of over de gemiddelde klant?

Ik heb het met jullie over atleten omdat dat is wat we deden voor atleten en uiteindelijk **is de uitdaging en de ambitie dat we dit proces kosteloos kunnen ontwikkelen voor onze klanten met een beperking. Dit vereist een zeer zware organisatie, waarbij Aéroports de Paris hand in hand gaat, en dit is onze ambitie voor de nalatenschap van deze Spelen.**

Mijn commentaar: In 2001 was Air France, onder het presidentschap van Jean-Cyril Spinetta, het eerste bedrijf ter wereld dat een gratis reisbijstandsdienst aanbood aan mensen met een handicap en beperkte mobiliteit (Sapphire).

Al meer dan twintig jaar vervoert Air France jaarlijks bijna 600.000 klanten met deze specifieke hulp.

De operationele prestaties van Air France verdienen lof, vooral het vermogen om het inchecken op afstand en de uitrusting van sporters te beheren.

Bij gebrek aan een directe positieve financiële impact deze zomer van de Olympische en Paralympische Spelen op de rekeningen van Air France, gokt de algemeen directeur van Air France op hun succes om in de toekomst meer passagiers aan te trekken.

> Amsterdam Airport Schiphol legt 6 miljard euro op tafel

(bron La Tribune) 30 augustus 2024 - Dit is “het grootste investeringsplan” in zijn geschiedenis. **Amsterdam Airport Schiphol maakte vrijdag een totale investering van 6 miljard euro in 2029 bekend om de infrastructuur en arbeidsomstandigheden te verbeteren.**

(...) De vierde grootste luchthaven van Europa **kampt met een personeelstekort en een groot deel van de medewerkers, waaronder beveiligers en bagageafhandelaars, maakt zich zorgen over de werkdruk, het ziekteverzuim**

en de veiligheid . Twee jaar geleden ondervond Schiphol grote problemen met de bagageafhandeling: duizenden koffers stapelden zich op op de luchthaven terwijl veel passagiers naar hun koffers zochten.

De luchthaven wil met name investeren in de bagagekelder, airconditioningsystemen, roltrappen, landingsbanen en taxibanen. **Tegelijkertijd moeten de arbeidsomstandigheden van werknemers worden verbeterd.**

(...)

Schiphol heeft de afgelopen jaren al 3 miljard euro geïnvesteerd in de uitbreiding en verbetering van terminals. De luchthaven maakte haar nieuwe investeringsplan bekend door cijfers over de eerste zes maanden van dit jaar te presenteren. Met 31,8 miljoen passagiers zag de luchthaven het passagiersverkeer met 10% toenemen. Voor heel 2024 verwacht Schiphol dat het totaal aantal passagiers tussen de 65 en 68 miljoen zal liggen. Het verwachte aantal vluchten ligt tussen de 470.000 en 473.000.

Afgelopen november kondigde de Nederlandse regering de opschorting aan van plannen om het aantal vluchten op Amsterdam Airport Schiphol te verminderen vanwege een negatief Europees advies , en gaf toe dat dit besluit "moeilijk te slikken is voor het milieu". De uitvoerende macht wilde vanaf volgend jaar het maximale aantal vluchten per jaar terugbrengen van 500.000 naar 460.000 om de geluidsoverlast nabij een van de grootste luchtknooppunten van Europa terug te dringen.

Maar de regering legde uit dat zij een brief had ontvangen van de Europese Transportcommissie waarin zij “ernstige zorgen” uitte en Nederland opriep “dringend (...) alle mogelijke maatregelen te nemen om de naleving van de Europese wetgeving te waarborgen”. “Ik moest een nieuwe beoordeling doen”, zei minister van Infrastructuur Mark Harbers , terwijl hij terugkwam.

Mijn commentaar: Ik constateer een echte verandering in de strategie van de Nederlandse regering, mede geleid door de Europese Commissie.

De nieuwe richtingen zijn doordrenkt van pragmatisme.

Wat het sociale aspect betreft, hebben veel luchthavens in Europa te maken met een tekort aan arbeidskrachten, zozeer zelfs dat deze kwestie regelmatig wordt besproken tussen de European Transport Workers' Federation (ETF) en vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties, onder auspiciën van de Europese Commissie.

Deze discussies verlopen soms moeizaam, omdat werkgevers, geconfronteerd met de vraag naar salarisverhogingen van werknemers, in plaats daarvan een verbetering van de arbeidsomstandigheden voorstellen voor bedrijven die met lagere marges opereren.

De volgende gesprekken tussen de verschillende partijen vinden plaats op 5/6/7 november. Het onderwerp van de sociale dialoog tussen werknemers en werkgevers zou daar aan bod moeten komen.

> Iberia lanceert zijn Airbus A321 Extra-Long Range naar de Verenigde Staten

(bron Business Travel) 3 september 2024 - **Iberia** ontving tijdens de zomer zijn eerste Airbus A321XLR uit een bestelling voor in totaal 8 vliegtuigen die in 2025 en 2026 aan de vloot zouden moeten worden toegevoegd. Het Spaanse bedrijf **is het eerste ter wereld dat dit ontvangt type vliegtuig. Deze versie van de Airbus A321 kan afstanden van meer dan 8.000 km afleggen en** biedt, afhankelijk van het model, een configuratie van 180 tot 220 zitplaatsen. Bovenal een vermindering van het brandstofverbruik van 30% per stoel, vergeleken met grote vliegtuigen op intercontinentale routes.

De configuratie van de Airbus A321XLR op Iberia zal bestaan uit een businesscabine met 14 zitplaatsen en 168 economy class-stoelen. **Iberia belooft een comfort aan boord dat vergelijkbaar is met dat van de Airbus A330, of zelfs beter.** De Business Class is onder meer uitgerust met liggende stoelen, een groot videoscherm, individuele verlichting en een eigen opbergvak. Economy class beschikt ondertussen over nieuwe Recaro- stoelen , aangevuld met verschillende USB-laders. Ook de handbagagecompartimenten zijn breder. Alle passagiers kunnen via Bluetooth ook hun eigen headsets en oortelefoons aansluiten . Het nieuwe vliegtuig zal op 14 november in dienst treden op Madrid-Boston.(...)Vanaf 15 januari wordt Washington toegevoegd aan het vertrek vanuit Madrid.(...)

Mijn commentaar: Iberia belooft voor zijn Airbus A321 XLR een comfort dat gelijk is aan of groter is dan dat van de Airbus A330. De eerste versie van de Airbus A330 bij Air France bood al een intieme sfeer met aanvankelijk een lager aantal passagiers dan een Airbus A321 in een enkele klasse- configuratie . Oorspronkelijk waren er 147 stoelen in de economy class.

Voor dit nieuwe vliegtuig zouden de kortere in- en uitstaptijd, evenals de economy class-configuratie met zes naast elkaar, de passagierservaring moeten verbeteren.

Het Spaanse bedrijf zal echter de eerste zijn die dit soort vluchten uitvoert, wat bij de concurrentie grote belangstelling zal wekken om de eerste resultaten te observeren.

Iberia nam weinig risico's bij het kiezen van transatlantische routes voor dit nieuwe vliegtuig. Het bedrijf hoopt waarschijnlijk te kunnen rekenen op een sterke vraag naar business class, ook met een kleine cabine.

Voorlopig lijkt Air France-KLM niet geïnteresseerd in de A321 XLR en geeft zij de

voorkeur aan de A321 NEO die al een actieradius biedt van ruim 6.000 km.

> De luchtvaartmaatschappij Volotea maakt een dubbele klap door Aegean in haar hoofdstad te verwelkomen

(bron Les Échos) 3 september 2024 - **Carlos Munoz** stond snel weer op de been. Terwijl het mislukken van de overname van Air Europa door IAG ernstige gevolgen dreigde te hebben voor zijn bedrijf, **wist de baas van Volotea zijn eigen vermogen met zeker 50 miljoen euro te versterken, door op zijn beurt een nieuwe aandeelhouder – het Griekse bedrijf Aegean – aan te trekken. Genoeg om enkele zorgen over de financiële soliditeit van de Europese lagelonenlanden , die zeer aanwezig zijn in de Franse regio's, weg te nemen.**

De operatie, die dinsdag werd onthuld, zal in twee fasen plaatsvinden. Volotea zal eerst een eerste tranche van 50 miljoen euro ontvangen, waarvan 25 miljoen van Aegean en 25 miljoen bijgedragen door de huidige aandeelhouders van Volotea, in de eerste plaats de CEO en mede-oprichter Carlos Munoz . Volgens dezelfde verdeelsleutel zou in het eerste kwartaal van 2025 een tweede tranche van 50 miljoen moeten worden betaald. **Dat zou Aegean en zijn president Eftichios mogelijk maken Vassilakis zou aanvankelijk 13% van het kapitaal van Volotea bezitten en vervolgens 21% aan het einde van de tweede inschrijving .**

Toegevoegd aan deze kapitaalovereenkomst is de oprichting van een joint venture tussen Aegean en Volotea, voor verbindingen tussen Griekenland en Spanje, Frankrijk en Italië . Dat zijn in totaal 140 lijnen, van de ongeveer 450 routes die Volotea in Europa exploiteert. Verbindingen die al het voorwerp waren van een commerciële overeenkomst tussen de twee bedrijven, maar waarvan de inkomsten nu worden gedeeld.

De overeenkomst is dus duidelijk in het voordeel van Aegean , dat het eerste Griekse bedrijf werd na het verdwijnen van Olympic Airways, en **een van de allereerste Europese regionale bedrijven ,** dankzij de sterke stijging van het toerisme in Griekenland. **Het is ook een van de meest winstgevende .** In 2023 genereerde Aegean een comfortabele nettowinst van 168,7 miljoen euro, voor een omzet van 1,693 miljard en 15,5 miljoen vervoerde passagiers. Het was echter **zeker Volotea die deze deal** en de daarmee gepaard gaande kapitaalinjectie het meest nodig had. **De onderneming uit Barcelona is al enkele jaren in snel tempo blijven groeien** in het marktsegment van kleine interregionale routes, dat door andere Europese goedkope luchtvaartmaatschappijen wordt verwaarloosd. Deze uitdrukkelijke uitbreiding heeft het met name mogelijk gemaakt om van 1,4 miljoen passagiers in 2013 naar 11 miljoen in 2023 te gaan en de Air France-groep in te halen wat betreft het aantal binnenlandse routes in Frankrijk.

Maar deze groei met dubbele cijfers, die ondanks steile verliezen tijdens de pandemie aanhield, heeft waarschijnlijk de financiële situatie onder druk gezet

(...) De teleurstelling van Air Europa

Vandaar de voortdurende inspanningen van Carlos Munoz om zijn bedrijf te steunen met solide partners, bij gebrek aan interessante vooruitzichten op de aandelenmarkt, terwijl hij tegelijkertijd zijn wens bevestigde om zijn onafhankelijkheid te behouden. In 2023 opende Volotea een eerste deur door een commerciële overeenkomst te ondertekenen met Eurowings, een dochteronderneming van Lufthansa. Maar daar stopte het flirten.

In juni 2024 bereikte Carlos Munoz een nieuwe staatsgreep door de oprichting aan te kondigen van een joint venture met de Colombiaanse groep Abra, eigenaar van het Colombiaanse bedrijf Avianca en het Braziliaanse Gol. **Deze “ JV ” had tot doel gezamenlijk de slots op de luchthaven van Madrid te exploiteren die door de IAG-groep (BA en Iberia) zouden worden vrijgemaakt in ruil voor groen licht uit Brussel voor de overname van Air Europa.**

Voor Volotea vormden deze slots en deze overeenkomst met Abra het vooruitzicht op een nieuwe impuls voor de groei, die waarschijnlijk investeerders zou aantrekken. **Maar in juli maakte IAG helaas bekend Air Europa liever op te geven** dan de voorwaarden van de Europese Commissie te accepteren. Het vooruitzicht op tijdslots voor Volotea is verdwenen. En daarmee ook **de reden voor de joint venture met Abra die waarschijnlijk nooit het levenslicht zal zien. Het was dus tijd om een alternatieve strategie en partner te vinden.**

***Mijn commentaar:** Volotea communiceert weinig over haar financiële prestaties via haar website en maakt alleen haar omzet en haar EBITDA bekend, zonder melding te maken van het nettoresultaat of de nettoschuld.*

Het bedrijf hanteert een strategie gericht op sterke groei en een uitgebreid aanbod, in een Europese markt die wordt gekenmerkt door overcapaciteit. Het is de leider in Frankrijk wat betreft het aantal bediende routes.

Deze strategie vertoont echter zijn grenzen, aangezien de financiële situatie van Volotea steeds precairder wordt.

Na de afgebroken poging om slots terug te winnen die door Air Europa zouden worden vrijgemaakt, wendt Volotea zich nu tot Aegean, waarvan de financiële gezondheid solide is.

Als de overcapaciteit op de Europese markt aanhoudt, zal de financiële situatie van Volotea in de gaten moeten worden gehouden.

Beoordeling van de oliepers

> Goldman Sachs voorspelt dat de productiestijging van de OPEC+

in december zal beginnen

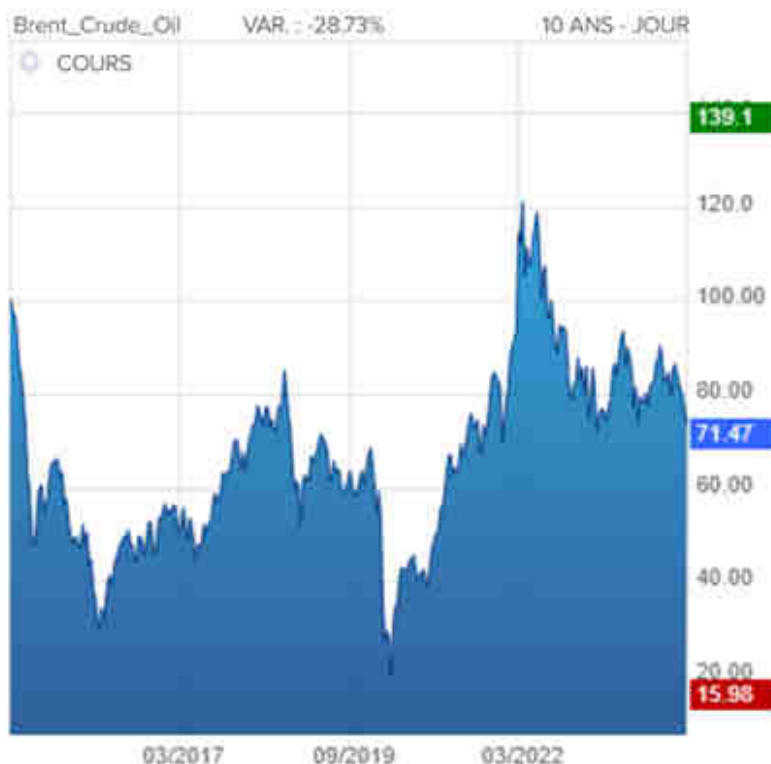
(bron Reuters) 7 september 2024 - Goldman Sachs heeft zijn voorspelling voor de olieproductie van OPEC+ aangepast en zegt nu drie maanden productiestijgingen te verwachten, beginnend in december in plaats van in oktober, zei de bank vrijdag in een notitie.

OPEC+ heeft ermee ingestemd een geplande verhoging van de olieproductie voor oktober en november uit te stellen, zei de producentengroep donderdag nadat de prijzen voor ruwe olie hun laagste niveau in negen maanden hadden bereikt.

Goldman Sachs GS.N handhaafde echter zijn Brent-prijs op \$70 tot \$85 per vat en zijn voorspelling voor december 2025 op \$74 per vat.

De investeringsbank verwacht dat de effecten van een bescheiden vermindering van het OPEC+-aanbod in de komende maanden zullen worden gecompenseerd door de verzachtende effecten van de huidige zwakke Chinese vraag en een sneller dan verwacht herstel van het Libische aanbod. "Wij beschouwen de risico's voor onze bandbreedte van \$70-85 nog steeds als neerwaarts gericht vanwege de hoge reservecapaciteit en de neerwaartse vraagriscico's door de zwakte van China en potentiële handelsspanningen", aldus Goldman Sachs.(...)

Mijn commentaar: Een vat olie tussen de 70 en 85 dollar valt binnen het hoge gemiddelde van de afgelopen tien jaar.



De begroting voor 2024 van Air France-KLM gaat uit van een Brent-prijs van

gemiddeld \$79 over het jaar, in lijn met de voorspellingen van Goldman Sachs.

Einde persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot vrijdag 6 september op 8,05 euro. Deze week is het gedaald (-2,09%).

Op 2 januari 2023 stond deze op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van analisten over een periode van twaalf maanden voor het aandeel AF-KLM bedraagt 11,11 euro (was in het begin 15,0 euro) van januari 2023). Het hoogste koersdoel ligt op 19,60 euro, het laagste op 8 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

[Details over de analistenconsensus vind je](#) op mijn blog .

Mijn commentaar: Na een aanzienlijke stijging, ongetwijfeld na de aankondiging van de daadwerkelijke verwerving van een belang in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS, veranderde de aandelenkoers van Air France-KLM deze week weinig.

Het twaalfmaandsgemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel Air France-KLM bedraagt 11,11 euro, een daling van bijna 3 euro in twee maanden.

> Evolutie van de brandstofprijzen deze week

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is gedaald (-\$7) naar \$88. Eind juni 2023 bedroeg deze 94 dollar, vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

Een vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald (-\$8) naar \$71.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoelde de koers tussen de \$100 en \$120. Sindsdien schommelde het tussen \$75 en \$99.

Mijn nieuwe commentaar: Sinds dit jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel (tussen \$80 en \$90). Deze daalde deze week en bereikte het laagste niveau sinds september 2021.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa daalt gestaag en daalt geleidelijk van \$120 naar \$88. Dit is de laagste prijs sinds mei 2022 (datum

waarop ik deze indicator begon te publiceren).

De verspreiding tussen Jet Fuel in Europa en het vat Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en komt dichterbij wat het was vóór het conflict in Oekraïne.

> FCPE- beheer

Wanneer u geld belegt in een van de FCPE- fondsen van Air France , verkrijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Dit zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, die de fondsen beheren en de besluiten nemen. De

fondsen Partners for the Future, Aeroactions , Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen Air France. De

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

Mijn commentaar: Als u details wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France , nodig ik u uit om [mijn navigatiesite te raadplegen , sectie aandeelhouderschap van Air France-KLM-werknemers](#).

Details

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

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of ideeën sturen waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per kerende vragen stellen met betrekking tot de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Tot snel.

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

Als u dit persoverzicht leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te sturen.

| François Robardet

**Vertegenwoordigde medewerkers en oud-medewerkers PS en PNC
aandeelhouders van Air France-KLM.**

Je kunt mij vinden op mijn Twitter- account @ FrRobardet

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

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandelenbezit van Air France-KLM. Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u het ontvangstadres voor dit persoverzicht wilt wijzigen, [geef mij dan uw nieuwe e-mailadres door.](#)

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

11.626 mensen ontvangen dit persoverzicht live