



Nieuwsbrief voor administrateurs van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de
werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders
PS en PNC

Nummer 84, 6 april 2021.

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

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

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

[volg deze link](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Herkapitalisatie van Air France voor een bedrag van 4 miljard euro

Beste lezers

Air France zal worden geherkapitaliseerd voor een bedrag van 4 miljard euro, met de steun van de Franse regering en China Eastern. De Nederlandse regering is er in dit stadium niet bij betrokken, omdat zij het herkapitalisatieplan voor KLM voorbereidt. Delta Air Lines, die in de Verenigde Staten overheidssteun heeft ontvangen, kan niet aan deze operatie deelnemen.

Hier volgt de samenvatting van deze flits:

- (1) Het eigen vermogen van een onderneming*
- (2) Waarom herkapitaliseren?*
- (3) Herkapitalisatie van Air France: wat de Europese Commissie zegt*
- (4) Tegenpartijen bij de herkapitalisatieoperatie van Air France*
- (5) Persbericht Air France-KLM*

*Dank u voor uw loyaliteit FrançoisContinentie van
de inperkingsmaatregelen*

> Het eigen vermogen van een onderneming

Verduidelijking van het eigen vermogen : (bron: droit-finances_com)

Het eigen vermogen is een term uit de boekhoudkundige en financiële taal die het eigen vermogen aanduidt dat door de aandeelhouders van een onderneming wordt ingebracht. Dit kan in de vorm van een geldbedrag bij de oprichting van de vennootschap of op een later tijdstip. Het kan ook gaan om de dividenden die niet worden uitgekeerd en ter beschikking van de vennootschap worden gelaten. De rol van aandelenkapitaal is tweeledig. Enerzijds dient het om een deel van de investering te financieren. Anderzijds dient het als garantie voor de crediteuren van de onderneming die bereid zijn het andere deel van de investering te financieren.

Eenvoudig gezegd vertegenwoordigt het aandelenkapitaal van een vennootschap de middelen die bij de oprichting ervan zijn ingebracht. Het eigen vermogen is aanvankelijk gelijk aan het aandelenkapitaal. Vervolgens worden er jaar na jaar winsten en verliezen (onder andere) aan toegevoegd. Wanneer een onderneming een reeks verliesgevende jaren heeft, vermindert het eigen vermogen.

In de huidige situatie **lijden de luchtvaartmaatschappijen verliezen die hun eigen vermogen aanzienlijk verminderen.**

Waarom herkapitaliseren?

Wanneer het eigen vermogen van een onderneming minder dan de helft van haar aandelenkapitaal bedraagt, betekent dit dat zij zich niet langer kan veroorloven haar investeringen of haar exploitatiecyclus te financieren. **Vervolgens kan zij besluiten de vennootschap te ontbinden of haar activiteiten gedurende twee jaar voort te zetten** (dit is het door de regelgeving toegestane maximum) om haar de tijd te geven haar eigen vermogen weer op te bouwen.

Voor de tweede oplossing kan de onderneming een kapitaalverhoging doorvoeren, of oplossingen vinden die het mogelijk maken voldoende winst te genereren om het vorige niveau van eigen vermogen te bereiken (bron journaldunet)

> Herkapitalisatie van Air France: wat de Europese Commissie zegt

Begin mei 2020 (zie [mijn brief 753](#)) **werd tussen Parijs en Brussel een akkoord bereikt over het reddingsplan voor Air France, voor**

een bedrag van 7 miljard euro. Het omvatte een achtergestelde aandeelhouderslening van de Franse staat aan de onderneming ten belope van 3 miljard euro en een staatsgarantie voor leningen ten belope van 4 miljard euro.

In een openbaar document ([presscorner/detail/nl/ip_21_1581](#)) geeft de Europese Commissie nadere bijzonderheden over het plan:

De

herkapitalisatiemaatregel ten behoeve van **Air**

FranceFrankrijk heeft de Commissie, in het kader van de tijdelijke kaderregeling, in kennis gesteld van een herkapitalisatie van Air France en haar holdingmaatschappij voor een maximumbedrag van 4 miljard euro. **De herkapitalisatie door Frankrijk, die deel uitmaakt van de eerste fase van het herkapitalisatieplan van de groep, voorziet in**

- i) **de omzetting van de** reeds door Frankrijk toegekende **staatslening van 3 miljard EUR** (in mei 2020 door de Commissie goedgekeurd onder nummer 57082) **in een hybride kapitaalinstrument**;
- ii) **een kapitaalinjectie door de staat**, via de inschrijving op nieuwe aandelen in het kader van een voor de bestaande aandeelhouders en de markt openstaande kapitaalverhoging, tot een maximum van 1 miljard EUR, afhankelijk van de omvang van deze operatie.

KLM, de andere strategische dochteronderneming van de Air France-KLM groep, zal niet van de steun profiteren.

***Mijn commentaar:** De herkapitalisatie betreft Air France. Om technische redenen (het is de Air France-KLM-groep die ter beurse is genoteerd) hebben sommige van de overwogen acties betrekking op Air France-KLM.*

De opbrengst van deze operaties zal uiteraard worden overgedragen aan Air France. Dit verklaart waarom de Nederlandse Staat niet deelneemt aan deze herkapitalisatie.

In een gezamenlijke mededeling hebben de Nederlandse en de Franse Staat ook verklaard dat de Nederlandse Staat met de Europese Commissie onderhandelt over de voorwaarden voor een herkapitalisatie van KLM.

Tegenpartijen bij de herkapitalisatieoperatie van Air France

Aan Air France zijn tal van compenserende maatregelen opgelegd.

Zeven daarvan worden gepresenteerd in het document van de Europese Commissie

(i) Voorwaarden met betrekking tot de noodzaak, de geschiktheid en de omvang van de interventie:

De kapitaalinjectie zal niet hoger zijn dan het minimum dat noodzakelijk is om de levensvatbaarheid van Air France en haar holding te garanderen en de kapitaalpositie van Air France en haar holding van vóór de COVID-19-pandemie te herstellen.

-

(ii) Voorwaarden betreffende de intrede van de Staat in het kapitaal van de maatschappijen en de vergoeding:

De herkapitalisatiesteun zal het mogelijk maken het faillissement van Air France en haar holdingmaatschappij te vermijden, hetgeen ernstige gevolgen zou hebben voor de werkgelegenheid, de verbindingen en de buitenlandse handel van Frankrijk. De Franse Staat zal een passende vergoeding voor de investering ontvangen, en er zijn aanvullende mechanismen opgezet om Air France en haar holding aan te moedigen het uit de herkapitalisatie resulterende aandeel van de Staat terug te kopen.

-

iii) voorwaarden voor de terugtrekking van de Staat uit het kapitaal van de betrokken vennootschappen:

Frankrijk heeft zich ertoe verbonden binnen 12 maanden na de toekenning van de steun een geloofwaardige exitstrategie uit te stippelen, tenzij het overheidsoptreden tegen die tijd is teruggebracht tot minder dan 25% van het aandelenkapitaal. Indien de deelneming van de staat in de holding aan het einde van een periode van zes jaar na de ontvangst van de herkapitalisatiesteun niet aanzienlijk is verminderd, overeenkomstig de bepalingen van de tijdelijke kaderregeling, zal een herstructureringsplan voor Air France bij de Commissie worden aangemeld

-

iv) Voorwaarden inzake governance: Zolang de herkapitalisatie niet volledig is terugbetaald, geldt voor Air France en haar holding een verbod op dividenden, de betaling van niet-verplichte coupons en het terugkopen van aandelen. Voorts geldt, totdat ten minste 75 % van de herkapitalisatie is terugbetaald (overeenkomstig de bepalingen van de tijdelijke kaderregeling), een strikte beperking van de beloning van hun management, met inbegrip van een verbod op de betaling van bonussen. Deze voorwaarden zijn ook bedoeld om Air France, haar holding en haar eigenaars ertoe aan te zetten de deelneming van de Staat die zij als gevolg van de herkapitalisatie heeft verkregen, terug te kopen zodra de economische

situatie dit toelaat.

-

v) Verbod op kruissubsidies en overnames:

Om ervoor te zorgen dat Air France en haar holding niet ten onrechte profiteren van de door de Staat verleende herkapitalisatiesteun ten nadele van een eerlijke concurrentie op de eengemaakte markt, is het hun verboden de steun te gebruiken om economische activiteiten te ondersteunen van geïntegreerde ondernemingen die vóór 31 december 2019 in financiële moeilijkheden verkeerden. Bovendien is het **Air France en haar holding in principe verboden om**, zolang niet ten minste 75 % van de herkapitalisatie is terugbetaald, **een belang van meer dan 10 % te verwerven in concurrenten** of andere spelers in dezelfde activiteitensector.

-

vi) Toezeggingen om een daadwerkelijke mededinging in stand te houden:

Air France zal profiteren van een herkapitalisatiemaatregel van meer dan 250 miljoen EUR en heeft een aanzienlijke marktmacht op de luchthaven Parijs Orly, waar Air France sterk vertegenwoordigd is. Structureel is deze luchthaven zeer overbelast, hetgeen betekent dat luchtvaartmaatschappijen geen toegang hebben tot de landings- en opstijgsloten die zij nodig hebben voor hun activiteiten op de luchthaven. Daarom zijn, overeenkomstig de vereisten van de tijdelijke kaderregeling, aanvullende maatregelen nodig om een daadwerkelijke mededinging te waarborgen. Het betreft de **terbeschikkingstelling door Air France van 18 slots per dag op de Parijse luchthaven Orly aan een concurrerende luchtvaartmaatschappij**. De door Frankrijk voorgestelde concurrentiemaatregelen moeten de komst of de permanente uitbreiding mogelijk maken van een luchtvaartmaatschappij die op Orly concurreert met Air France, ten voordele van de consument. **Bovendien verplichten deze maatregelen de betrokken luchtvaartmaatschappij ertoe een basis voor haar vliegtuigen en bemanningen in Orly te hebben, in overeenstemming met de Europese en nationale arbeidswetgeving.**

-

vii) Transparantie en voorlichting van het publiek:

Air France en haar holding zullen informatie moeten publiceren over het gebruik van de ontvangen steun, onder meer over hoe de ontvangen steun bijdraagt tot de activiteiten van het bedrijf, overeenkomstig de nationale en EU-verplichtingen inzake groene en digitale transformatie

-

viii) Toezicht:

Een trustee, die vóór 5 mei 2021 door Air France en haar holding moet worden aangesteld, zal toezicht houden op en, volgens de

instructies van de Commissie, zorgen voor de naleving van de verschillende toezeggingen. De trustee zal periodiek verslag uitbrengen aan de Commissie.

Mijn opmerking : Ik heb twee punten in het bijzonder, aangezien zij niet zijn opgenomen in de officiële tegenhangers van de herkapitalisatie van Lufthansa.

Het eerste punt betreft DE luchtvaartmaatschappij die zal profiteren van de door de Air France-groep teruggegeven slots: deze maatschappij zal de Europese en Franse wetgeving moeten naleven.

Tot groot ongenoegen van Ryanair, dat in een persbericht onmiddellijk liet weten dat "deze laatste tranche staatssteun aan Air France in combinatie met deze ondoeltreffende oplossingen de concurrentie op de luchtvervoersmarkt nog tientallen jaren zal schaden".

Het tweede punt betreft de aanstelling van een gevolmachtigde om na te gaan of de door de Europese Commissie opgelegde voorwaarden worden nageleefd, met inbegrip van de voorwaarden betreffende de onderneming die de 18 slots zal recupereren.

> **Air France-KLM persbericht**

Air France-KLM kondigt een kapitaalversterkingsplan aan om de balans te versterken, zich voor te bereiden op het herstel en de Groep weer op een duurzaam financieel pad te brengen

- De Air France-KLM Groep kondigt de volgende maatregelen met betrekking tot Air France aan, die door de Europese Commissie zijn goedgekeurd in haar besluit om een transactie van 4 miljard euro door de Franse staat goed te keuren om Air France en haar holdingmaatschappij te herkapitaliseren:

- . Een kapitaalverhoging van maximaal 1 miljard euro, met een prioritair inschrijvingsperiode voor aandeelhouders, afhankelijk van de marktvoorwaarden en de voorafgaande goedkeuring van het prospectus door de Autorité des marchés financiers (de "AMF") en,
- . Tegelijkertijd werd de rechtstreekse lening van de Franse Staat van 3 miljard euro omgezet in een eeuwigdurend hybride obligatie-instrument.

- De Nederlandse Staat zet de besprekingen met de Europese Commissie voort over mogelijke maatregelen om de kapitaalbasis van

KLM te versterken. - **Andere maatregelen ter versterking van het kapitaal van de groep worden momenteel overwogen** en verscheidene ervan zullen vóór de jaarlijkse algemene vergadering van 2022 worden genomen.

Op 5 april heeft **de Raad van Bestuur van de groep Air France-KLM een plan goedgekeurd om een begin te maken met het herstel van het negatieve eigen vermogen van de groep en om de kaspositie verder te versterken:**

Kapitaalverhoging met prioritaire inschrijvingsperiode voor de aandeelhouders

- **De groep is van plan een kapitaalverhoging** (...) door te voeren zonder voorkeurrecht, maar met een prioritaire inschrijvingsperiode voor de aandeelhouders, binnen de perken van de negentiende resolutie goedgekeurd door de Algemene Vergadering van 26 mei 2020, waardoor de bestaande aandeelhouders niet verwateren, door tijdens de prioritaire periode in te schrijven op aandelen ten belope van hun deelneming in het kapitaal van Air France-KLM. Het aanbod zal bestaan uit een onderhandse plaatsing bij institutionele beleggers, een openbare aanbidding en een voorrangperiode waarin alle aandeelhouders aan deze transactie kunnen deelnemen. - **De Franse Staat verbindt zich ertoe aan de kapitaalverhoging deel te nemen, maar zijn deelneming strikt onder 30% van het aandelenkapitaal en van de stemrechten te houden.** - **China Eastern Airlines is voornemens deel te nemen terwijl haar deelneming strikt onder 10% van het aandelenkapitaal blijft**, als onderdeel van de versterking van de strategische samenwerking met de Groep.

- De Nederlandse Staat, die 14,0% van het aandelenkapitaal in handen heeft, heeft de Groep meegedeeld dat hij niet op de kapitaalverhoging zal inschrijven.

- Delta Airlines, die 8,8% van het aandelenkapitaal in handen heeft, heeft de Groep laten weten dat zij niet op deze kapitaalverhoging zal inschrijven vanwege de huidige CARES-wet-regeling in de Verenigde Staten. - **Deze transactie zal het eigen vermogen van de Groep met 1 miljard euro verbeteren** volgens IFRS en Franse GAAP, en de **Groep hetzelfde bedrag aan contanten opleveren ten voordele van Air France.**

Tegelijkertijd de volledige omzetting van de lening van 3 miljard euro van de Franse Staat in een hybride eeuwigdurende obligatie ("Titres Super Subordonnés"):

- **De rechtstreekse lening van 3 miljard euro die de Franse Staat eind mei 2020 via Air France-KLM aan Air France heeft toegekend,**

zal worden omgezet in Titres Super Subordonnés van hetzelfde nominale bedrag aan Air France via Air France-KLM, waardoor de Groep een deel van haar eigen vermogen volgens de IFRS-boekhoudnormen kan herstellen. -

Deze transactie zal het eigen vermogen van de Groep met EUR 3 miljard verbeteren volgens de IFRS-boekhoudnormen, zonder **cashimpact**, terwijl de flexibiliteit van de Groep in haar verplichte schuldaflossingsprofiel gespreid in de tijd (met een Non-Call periode variërend van 4 tot 6 jaar) wordt vergroot.

De Nederlandse Staat heeft dit pakket maatregelen goedgekeurd en heeft aangegeven dat zij de besprekingen met de Europese Commissie over mogelijke kapitaalversterkende maatregelen voor KLM voortzet.

Samen met het verwachte EBITDA-herstel zal deze eerste stap van de kapitaalversterkende maatregelen de Groep helpen om de Net Debt/EBITDA-ratio tegen 2023 geleidelijk terug te brengen tot minder dan 3,0x.

Momenteel worden **aanvullende maatregelen overwogen om de balans verder te versterken**; verschillende maatregelen zullen vóór de jaarlijkse algemene vergadering van 2022 worden genomen, aangezien het eigen vermogen van de Groep na deze eerste fase negatief zal blijven.

Deze maatregelen zouden de uitgifte kunnen omvatten van passende hoeveelheden nieuw aandelenkapitaal, alsmede evenredige hybride kapitaalinstrumenten, afhankelijk van de marktvoorwaarden. De diep achtergestelde obligaties waarop de Franse Staat heeft ingetekend als resultaat van deze eerste fase van de herkapitalisatie, zouden kunnen worden gebruikt om (via schuldcompensatie) in te schrijven op toekomstige kapitaalverhogingen van de Groep in de vorm van aandelenkapitaal of quasi-aandelenkapitaal.

Met deze aanvullende maatregelen wordt beoogd de vermogenspositie van de Groep verder te versterken en haar verhouding nettoschuld/EBITDA terug te brengen tot ongeveer 2,0x tegen 2023.

Daartoe zijn **specifieke delegaties vereist, die zullen worden voorgelegd aan de volgende jaarlijkse algemene vergadering van de Groep, die gepland is voor 26 mei.**

Voorts is de door de Franse staat gegarandeerde lening (Prêt Garantie par l'Etat "PGE") van EUR 4 miljard verlengd met als eindvervaldatum 2023. De door de Nederlandse Staat gegarandeerde lening van EUR 2,4 miljard heeft een looptijd tot 2025. Deze elementen versoepelen het

aflossingsprofiel van de schuld van de groep en haar luchtvaartmaatschappijen, met een geleidelijke verlenging van het looptijdprofiel. (...)

Mijn commentaar: Het door de Air France-KLM groep gepresenteerde kapitaalversterkingsplan bestaat uit twee fasen.

De eerste fase, ten belope van 4 miljard euro, wordt in detail beschreven in bovengenoemd persbericht. Aan het einde van deze fase zal Air France over nog eens 1 miljard euro in kas beschikken.

De tweede fase, die nog wordt bestudeerd, zou vóór de volgende algemene vergadering op 26 mei kunnen worden aangekondigd. Hiermee zou gedeeltelijk worden voldaan aan een verzoek van de Europese Commissie, namelijk dat Frankrijk zich ertoe verbindt binnen 12 maanden een geloofwaardige exitstrategie op te stellen.

Deze tweede stap zou een nettoschuld/EBITDA-ratio in de buurt van 2,0x in 2023 mogelijk maken.

Opmerking:

De verhouding netto financiële schuld/EBITDA geeft het aantal jaren aan dat de onderneming nodig heeft om haar financiële schuld met haar EBITDA te kunnen aflossen. Ter vergelijking: deze verhouding was 1,5x in de twee jaar voorafgaand aan de gezondheids crisis.

Een ratio van 2,0x wijst op een gezonde financiële situatie. De onderneming is dan in staat haar investeringen tegen aantrekkelijke voorwaarden te financieren.

Einde van de Flits

U kunt reageren op deze flash of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

Tot ziens.

Om mijn laatste maandag persoverzichten te vinden, het is [hier](#)

Als je mijn nieuwsberichten leuk vindt, geef ze dan door.

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

François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM namens
werknemersaandeelhouders PS en PNCU
kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10879 mensen ontvangen dit persbericht live