

Hoe een discrete aanpassing van het handelswetboek Air France enorm kan helpen

I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(De bestaansreden van de groep Air France-KLM)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 899, 13 februari 2023

Als u deze pagina niet goed 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,

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

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Hoe een discrete wijziging van de commerciële code Air France enorm kan helpen

(bron Les Echos) 8 februari 2023 - Alles is zoals het hoort. Terwijl Air France nog steeds te maken heeft met zware termijnen om haar schuld te verminderen, zou een "catch-all"-wet, die tot doel heeft verschillende bepalingen van de Franse wetgeving aan te passen aan die van de Europese Unie, haar in staat kunnen stellen het herstel van haar eigen vermogen uit te stellen.

Het wetsvoorstel, dat vorige maand in eerste lezing door de Nationale Vergadering en de Senaat is behandeld, moet nog door een gemengde commissie worden behandeld. Maar de aanneming ervan gaf geen aanleiding tot discussie. Onder de slaapverwekkende titel "wetsontwerp houdende diverse bepalingen tot aanpassing aan het recht van de Europese Unie op het gebied van economie, gezondheid, arbeid, vervoer en landbouw" beoogt het **verschillende artikelen van het Franse recht in overeenstemming te brengen met het Gemeenschapsrecht.**

Slechts één van de 31 artikelen van dit wetsontwerp is van bijzonder belang voor Air France en haar moedermaatschappij, Air France-KLM. Het betreft artikel 10, dat voorziet in de wijziging van twee artikelen van het Wetboek van Koophandel (L.223-42 en L.225-248), die betrekking hebben op ondernemingen waarvan het eigen vermogen door buitensporige verliezen onder de helft van het

kapitaal zakt.

Een ongemakkelijke situatie, die precies die van Air France is sinds 2020. Na een verlies van 4,78 miljard euro in 2020 en 1,57 miljard in 2021 zit het Franse bedrijf al twee jaar met een grotendeels negatief eigen vermogen. Bij de huidige stand van het handelswetboek hebben vennootschappen een termijn van twee boekjaren om hun eigen vermogen (al hun financiële middelen) terug te brengen tot ten minste de helft van hun maatschappelijk kapitaal (het bedrag dat bij de oprichting van de vennootschap is ingebracht). Anders lopen zij het risico door een handelsrechtbank te worden ontbonden.

Met het oog op de noodzakelijke aanpassing van de Franse regelgeving aan het Gemeenschapsrecht, dat op dit gebied minder streng is, voorziet artikel 10 van het betrokken wetsontwerp in twee extra jaren. Dat is vier jaar in totaal. Het voorziet tevens in de opheffing van de thans voorziene sanctie in geval van overschrijding van deze termijn. Namelijk de mogelijkheid voor iedere belanghebbende (schuldeisers, concurrenten, enz.) om de handelsrechtbank te verzoeken de onderneming te liquideren wegens onvoldoende eigen vermogen.

Bovendien zou de verplichte drempel voor de reconstitutie van het eigen vermogen worden vastgesteld volgens een drempel voor het maatschappelijk kapitaal, die bij decreet van de Raad van State wordt vastgesteld, afhankelijk van de omvang van de onderneming en haar balans.

Dit alles zou Air France en haar moedermaatschappij Air France-KLM aanzienlijk kunnen ontlasten, ook al **verzekeren de initiatiefnemers van deze wijziging van het Wetboek van Koophandel ons dat zij niet uitsluitend is ingegeven door het geval van Air France.**

Op een vraag hierover verklaarde Air France-KLM nuchter dat zij "de parlementaire werkzaamheden volgt die aan de gang zijn betreffende een mogelijke wijziging van de regels die van toepassing zijn op ondernemingen met een laag eigen vermogen". Achter de schermen wordt echter reikhalzend uitgekeken naar de definitieve goedkeuring van de tekst, waarschijnlijk eind februari.

Aan het einde van het derde kwartaal had Air France-KLM, ondanks de verschillende herkapitalisaties in 2020 en 2021 en de terugkeer naar winst afgelopen zomer, nog steeds een negatief eigen vermogen van 2,8 miljard euro. Een "gat" waarvan het grootste deel te wijten is aan Air France. En terwijl de groep vertrouwen had in zijn vermogen om zijn eigen vermogen te herstellen, "dankzij winsten en quasi-aandelenprojecten", lijkt de situatie van zijn belangrijkste entiteit, Air France, delicaat.

In 2021 had Air France al een deel van haar reserves moeten aanspreken om de verliezen van 2020 op te vangen. Haar kapitaal was toen gesmolten, van 1,14 miljard euro vóór de crisis tot 127 miljoen euro. Dit laat weinig marge over. De winst van 2022 is nog te mager om voldoende te zijn.

In de eerste negen maanden van het jaar bedroeg het bedrijfsresultaat van de Air

France-groep 340 miljoen euro. Zonder een massale kapitaalinjectie zou Air France zeker niet in staat zijn haar eigen vermogen vóór eind 2023 op het vereiste niveau van meer dan de helft van haar aandelenkapitaal, hoe bescheiden ook, te brengen.

Een verlenging met twee jaar, waarbij het zwaard van Damocles van een liquidatieverzoek wordt weggenomen, zou dan ook meer dan welkom zijn van de kant van Roissy. Hierdoor zou de Air France-KLM-groep al haar middelen kunnen besteden aan schuldvermindering en de aankoop van vliegtuigen, in plaats van een dochteronderneming die weer winstgevend is geworden, alleen om juridische redenen te moeten redden.

Mijn opmerking: Verordeningen en besluiten worden automatisch bindend in de hele Europese Unie op de datum van hun inwerkingtreding. De EU-landen moeten de richtlijnen omzetten in hun nationale wetgeving.

Wat aandelenkapitaal betreft, is Frankrijk niet het enige land dat nationale wetgeving heeft (gehad) die dwingender is dan de EU-wetgeving.

Aan het begin van de gezondheids crisis had Italië, dat zich in dezelfde situatie bevond, zijn wetgeving al aangepast.

Voor meer uitleg over het eigen vermogen, lees [mijn brief nr. 778](#), in het bijzonder het deel "Persoverzicht van de beurs".

> Parlement vraagt hoger loon voor bagageafhandelaars Schiphol

(bron RTL Nieuws) 9 februari 2023 - **Als het aan een meerderheid in de Tweede Kamer ligt, krijgen passagiers- en bagageafhandelingspersoneel op Schiphol binnenkort meer betaald.** Eerder kregen luchthavenbeveiligers een loonsverhoging. Nu moeten volgens de **VVD [de liberale partij van de premier]**, met steun van een Kamermeerderheid, ook andere werknemers meer betaald worden. Dit geld moet dan van de luchtvaartmaatschappijen komen.

De VVD wil **dat minister Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat de druk op de luchtvaartmaatschappijen opvoert** (..

.)

Afgelopen zomer stonden er lange rijen op Schiphol door een gebrek aan beveiligingspersoneel.

(...)

Toen deze werknemers een loonsverhoging kregen, waren de problemen opgelost.

De VVD wil nu hetzelfde voor bagageafhandelaars, waaraan nog steeds een tekort is

(...)

Het zijn de luchtvaartmaatschappijen die contracten hebben met bagageafhandelaars, niet Schiphol. Het geld moet dus van de

luchtvaartmaatschappijen komen. Een kaartentoeslag is daar nu een goede oplossing voor, zei Stijn Jansen van de FNV daarover. "Zolang de mensen betaald worden."

(...) Het is niet duidelijk hoe het kabinet de druk op de luchtvaartmaatschappijen moet opvoeren om het bagagepersoneel meer te laten betalen.

Mijn commentaar: *De spanning stijgt in Nederland over het personeelstekort op Schiphol.*

De kwestie van de lonen is cruciaal. Nederland heeft een inflatie van 10% in 2022.

De directie van Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de onderaannemers geven de kwis door, terwijl de overheid druk uitoefent.

> Virgin Atlantic treedt begin maart toe tot SkyTeam

(bron Air Journal) 10 februari 2023 - **Virgin Atlantic treedt op 2 maart toe tot SkyTeam en wordt daarmee de eerste Britse operator in de alliantie die is opgericht door Air France-KLM en Delta Airlines.**

De in september vorig jaar aangekondigde integratie van de Britse luchtvaartmaatschappij op de luchthaven London Heathrow in SkyTeam zal plaatsvinden op 2 maart 2023, kondigde haar CEO Shai Weiss aan in The Point Guy. Virgin Atlantic heeft Delta al lang als een van zijn belangrijkste aandeelhouders (49%, met de overige 51% in handen van Richard Branson's Virgin Group) en is sinds 2019 lid van de trans-Atlantische joint venture die de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij met Air France-KLM is gestart. SkyTeam zal dus teruggaan naar zijn 18 maatschappijen, na het vertrek van China Southern Airlines in 2019. De huidige leden van SkyTeam zijn, met hun hubs: -

- Aeroflot (Moskou, opgeschort),
- Aerolineas Argentinas (Buenos Aires),
- Aeromexico (Mexico City),
- Air Europa (Madrid),
- Air France (Parijs),
- China Airlines (Taipei),
- China Eastern Airlines (Shanghai),
- CSA Czech Airlines (Praag),
- Delta Air Lines (Atlanta),
- Garuda Indonesia (Jakarta),
- ITA Airways (Rome).
- Kenya Airways (Nairobi),
- KLM Royal Dutch Airlines (Amsterdam),
- Korean Air (Seoul),
- Middle East Airlines (Beiroet),
- Saudia (Jeddah),
- TAROM (Boekarest),
- Vietnam Airlines (Hanoi)

- XiamenAir (Xiamen).

Verschillende van haar bases worden niet bediend door Virgin Atlantic, aangezien het lidmaatschap van SkyTeam de toegang voor haar passagiers zou moeten vergemakkelijken; het grootste deel van haar netwerk bevindt zich in de VS en het Caribisch gebied (..

.) Er zij

aan herinnerd dat **British Airways in Groot-Brittannië sinds 1999 lid is van Oneworld**; British Midland International was in 2002 lid van Star Alliance, maar is sindsdien verdwenen.

***Mijn commentaar:** Hoewel er sprake van is dat twee van de Europese leden van Skyteam onder controle komen van niet-Skyteam maatschappijen (Air Europa / IAG en ITA Airways / Lufthansa), is de komst van Virgin Atlantic goed nieuws voor de alliantie die is opgericht door Air France-KLM en Delta Air Lines.*

> **Air India plaatst historische order bij Airbus en Boeing**

(bron Les Echos) 11 februari 2023 - **Het is de deal van de eeuw.** Volgens informatie van Reuters heeft Air India, de luchtvaartmaatschappij die eigendom is van het Tata-conglomeraat, een bestelling van meer dan 500 vliegtuigen bij Airbus en Boeing geplaatst. Tegen catalogusprijs komt dit neer op maar liefst 100 miljard dollar (93,5 miljard euro). Volgens dezelfde bronnen zou de deal - de grootste in de geschiedenis van de burgerluchtvaart - begin deze week kunnen worden aangekondigd.

De deal, die al enkele weken in de pijplijn zit, zal bijna gelijk verdeeld worden tussen Airbus en zijn aartsrivaal Boeing. **Air India is van plan 250 Airbus-vliegtuigen te kopen, waaronder 210 A320neo-toestellen met één gangpad en 40 A350-toestellen met twee gangpaden. Bij de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing zullen 220 vliegtuigen worden gekocht, waaronder 190 737 MAX-vliegtuigen met één gangpad, 20 787-modellen en 10 777X-modellen.**

De Tata Group nam de voormalige Indiase staatsluchtvaartmaatschappij pas een jaar geleden over en wil haar vloot moderniseren. **Het was dringend. De laatste keer dat Air India een nieuw vliegtuig kocht was in 2005.** Deze verjonging zal de Indiase maatschappij helpen om te concurreren met haar rivalen, vooral de Golfmaatschappijen, zoals Emirates en Qatar Airlines. Deze laatste zijn inderdaad favoriet bij de Indiase diaspora, die ze verkiest voor vluchten naar Europa en Noord-Amerika.

In dit verband is **de aankoop van vliegtuigen met twee gangpaden van cruciaal belang. Indiase luchtvaartmaatschappijen zijn in dit opzicht onvoldoende uitgerust; zij beschikken over minder dan 50 vliegtuigen.** Ter vergelijking: Emirates alleen al heeft 260 vliegtuigen met twee gangpaden.

Met de aankoop van in totaal 400 vliegtuigen met één gangpad wil Air India ook terrein terugwinnen op de binnenlandse markt. Deze markt zit midden in een post-covidale

opleving, maar wordt gedomineerd door lagekostenmaatschappij IndiGo, die meer

dan 50% van de markt in handen heeft. Tegen het eerste kwartaal van 2024 kunnen 50 vliegtuigen aan de vloot van de luchtvaartmaatschappij worden toegevoegd, waardoor de capaciteit met 50% toeneemt. Het upgraden van de vloot met meer brandstofefficiënte vliegtuigen zal Air India ook geld besparen.

In januari 2022 verkocht de Indiase regering Air India aan Tata. **Het bedrijf zat vol schulden en had sinds 2007 geen winst meer gemaakt. Sinds de privatisering heeft de maatschappij zich hersteld.** In één jaar tijd heeft Air India zijn dagelijkse omzet verdubbeld en zijn aantal vluchten met 30% verhoogd om 72% meer passagiers te vervoeren

***Mijn commentaar:** Indiase luchtvaartmaatschappijen zijn er nooit echt in geslaagd zich internationaal te ontwikkelen.*

Met deze bestelling van 70 langeafstandsvliegtuigen zal Air India (lid van Star Alliance naast Lufthansa) proberen te slagen waar zijn Indiase concurrenten hebben gefaald.

> Internationaal luchtverkeer zal in 2023 het niveau van voor de crisis benaderen

(bron La Tribune) 6 februari 2023 - **Langeafstandsreizen hebben grote vooruitzichten.** Het internationale verkeer, dat begin 2022 nog volledig amorf was, zoals sinds het begin van de gezondheids crisis, is wakker geworden nu de grensbepalingen zijn opgeheven en is gedurende heel 2022 blijven groeien. En het fenomeen zal zich in 2023 voortzetten met een sterke verkoopdynamiek, zodanig dat de binnenlandse activiteit, die al in 2021 weer begon te groeien, wordt ingehaald.

(...)

Over het hele jaar genomen bedroeg het internationale verkeer dus 62% van het niveau van 2019. Het herstel werd tegengehouden tot februari door de Omicron-variant alvorens het voorjaar in te gaan. Het zomerseizoen werd zeker ontsierd door annuleringen als gevolg van grote verstoringen op luchthavens, maar het einde van het jaar was weer sterk met 75% van de activiteit die in december was hersteld. De groei werd grotendeels gedragen door de trans-Atlantische route, tussen Europa en Noord-Amerika, die in de zomer bijna zijn volume van 2019 terugvond. Een paar maanden eerder was het slechts een derde van deze prestatie. De routes tussen Europa en Afrika begonnen eerder te groeien, maar tegen eind 2022 waren ook zij nog lang niet volledig hersteld van hun activiteit van vóór de crisis. **Alleen de routes naar Azië, met de late heropening van Japan en Korea en ten slotte China, vertonen nog een zeer grote achterstand.**

Alleen al in december was het Aziatische verkeer nog steeds gehalveerd, maar Noord-Amerika was bijna op het niveau van voor de crisis (93%), met Europa en Afrika niet ver daarachter (86%), gevolgd door het Midden-Oosten (84%) en Latijns-Amerika (82%).

Kijkend naar de verkoop - die de trend zet voor de komende maanden, waarbij internationale tickets meestal enkele weken of zelfs maanden van tevoren worden geboekt - wordt verwacht dat dit momentum tot in 2023 zal aanhouden. **De afgelopen maanden hebben de internationale ticketvolumes 75% en vervolgens bijna 90% van het niveau van 2019 bereikt.** Dit is meer dan voor binnenlandse tickets, die aan het begin van het jaar veel hoger lagen. Voorlopig **lijkt niets dit momentum tegen te houden, of het nu de inflatie is of de internationale spanningen.** Op voorwaarde dat de heropening in Azië op commercieel vlak wordt bevestigd, zou dit een goed begin van het jaar kunnen zijn voor het internationale vervoer. Zoals IATA zegt: "Recente ontwikkelingen in verband met de heropening van het internationale reizen in China geven positieve vooruitzichten voor de komende maanden.
(...)

Mijn commentaar: De terugkeer van het vliegverkeer naar het niveau van 2019 krijgt vorm.

De luchtvaartmaatschappijen, die de leningen waarmee ze de gezondheids crisis te boven zijn gekomen niet volledig hebben terugbetaald, zullen er alles aan doen om de prijzen hoog te houden, net als in 2022.

> **Vliegverkeer blijft groeien op Franse interregionale routes**

(bron Les Echos) 7 februari 2023 - **Ondanks de prioriteit die in het overheidsbeleid aan het spoor wordt gegeven,** heeft het luchtvervoer op de Franse binnenlandse trajecten nog steeds een mooie toekomst. Terwijl de TGV op de radiale routes tussen Parijs en de regionale steden het vliegtuig grotendeels heeft verdrongen, **blijft het luchtvervoer op de interregionale grensoverschrijdende routes vooruitgang boeken. Dit zijn trajecten waarvoor het aanbod van de SNCF, dat nog steeds in Parijs is geconcentreerd, over het geheel genomen geen geloofwaardige alternatieven biedt.**

Dit blijkt uit de ontwikkeling van het verkeer in Frankrijk in 2022 en uit een studie van het adviesbureau Oxera in opdracht van de Unie van Franse luchthavens (UAF). In de periode 2010-2019 steeg het verkeer op de Franse grensoverschrijdende routes met 72%, van 6 naar 10 miljoen passagiers, terwijl het verkeer op de grote radiale routes stabiel bleef op ongeveer 16 miljoen passagiers. In 2019 was dit "grensoverschrijdende" verkeer goed voor 40% van het totale binnenlandse verkeer, tegenover 29% in 2010. In dezelfde periode steeg het aantal routes tussen steden van 111 naar 168, terwijl het aantal radiale routes licht daalde van 39 naar 37, zo blijkt uit de Oxera-studie. **Het debat over de concurrentie tussen spoor en lucht is de boom die het bos verbergt",** zegt Thomas Juin, directeur van het UAF. **In werkelijkheid heeft de intermodale overdracht reeds plaatsgevonden. De lijnen waarop de trein relevanter is, zijn al gesloten en het vliegtuig speelt zijn rol**

waar andere vervoersmogelijkheden niet voldoen", benadrukt hij. Voor regionale luchthavens met 1 tot 5 miljoen passagiers per jaar vertegenwoordigt dit interregionale verkeer twee derde van het binnenlandse verkeer. Voor sommige, zoals Straatsburg, dat zijn verbinding met Parijs heeft verloren, is het zelfs 100%.

Deze dynamiek is tijdens de crisis alleen maar toegenomen. Het **grensoverschrijdende verkeer is**

minder getroffen door de verkeersbeperkingen dan het internationale en Europese verkeer en heeft zich vooral sneller hersteld. In **december vorig jaar was dit al teruggevallen tot 94,5% van het niveau van 2019, tegenover 82,4% voor radiale routes**, volgens cijfers van de burgerluchtvaart. Bovendien, als de 20% aansluitende passagiers op Roissy en Orly van het verkeer op de radiale routes worden afgetrokken, is het verkeer op de transversale routes bijna gelijk aan dat op de radiale routes, met 9,04 miljoen passagiers voor de eerste, tegen ongeveer 10 miljoen voor de tweede.

De ontwikkeling van dit grensoverschrijdende binnenlandse verkeer is hand in hand gegaan met de ontwikkeling van goedkope luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk.

Met name Easyjet en Volotea hebben zich grotendeels op deze grensoverschrijdende routes gericht, terwijl de groep Air France zijn regionale netwerk heeft ingekrompen om zijn verliezen te beperken. Deze

lagekostenmaatschappijen hebben echter alleen ingespeeld op een vraag naar vervoer die steeds minder wordt bevredigd door het aanbod van de SNCF, waarvan 92% van de TGV's de Parijse regio bedienen. Met de TGV van Nantes naar Toulouse, van La Rochelle naar Lyon of van Bordeaux naar Nice kost zeven tot negen uur reistijd, tegen minder dan een uur met het vliegtuig. **Het is erg ingewikkeld om per trein van de ene regio naar de andere te reizen,"** zegt Thomas Juin. Daarom blijft luchtvervoer een rol spelen op binnenlandse routes. Het luchtvervoer is niet alleen het meest geschikt, maar zal ook de eerste koolstofvrije vervoerswijze zijn, voegt hij eraan toe. **Vanaf 2024 moet 100% van de CO2-uitstoot van binnenlandse vluchten worden gecompenseerd** en tegen het einde van het decennium zullen ook de eerste koolstofvrije regionale vliegtuigen op korte binnenlandse routes worden ingezet.

Op voorwaarde evenwel dat het overheidsbeleid eindelijk deze complementariteit tussen spoor en luchtvaart op binnenlandse trajecten aanmoedigt (...) door een hervorming van het systeem van openbare dienstverplichtingen (ODV), dat erin bestaat aan een exploitant overheidssubsidies toe te kennen in ruil voor de naleving van een reeks specificaties. (...)

"In Frankrijk zijn de in het kader van de ODV's opgelegde verplichtingen veel zwaarder dan elders in Europa", verklaart de UAF-directeur. Dit leidt tot een gebrek aan kandidaten. We zouden deze routes veel meer kunnen ontwikkelen als Frankrijk zich zou aanpassen aan de Europese normen. Dit is waar we om vragen.

Mijn commentaar: Dit artikel biedt een interessante analyse van de duurzaamheid

van de Franse grensoverschrijdende lijnen.

De passagiersstromen op deze routes zijn relatief laag.

Elektrische of waterstofvliegtuigen met een kleine capaciteit (ongeveer 50 stoelen) zouden perfect geschikt zijn.

Als de fabrikanten dit soort vliegtuigen zouden kunnen ontwikkelen, zou een groot deel van de Franse CO₂-uitstoot kunnen worden vermeden.

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022](#)



De gebeurtenis die het grootste effect had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Dit werd gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en de Nederlandse regering hadden in de mate van hun rechten deelgenomen. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalsverhoging, via een blanco transactie.

Daardoor is de koers van het aandeel, die vóór de operatie rond de 2 euro lag,

sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro. Het is nu bijna 1,60 euro.

> [Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 13 februari op 1,543 euro. Hij daalt deze week met -3,56%. Sinds het begin van het jaar is het met bijna 30% gestegen.

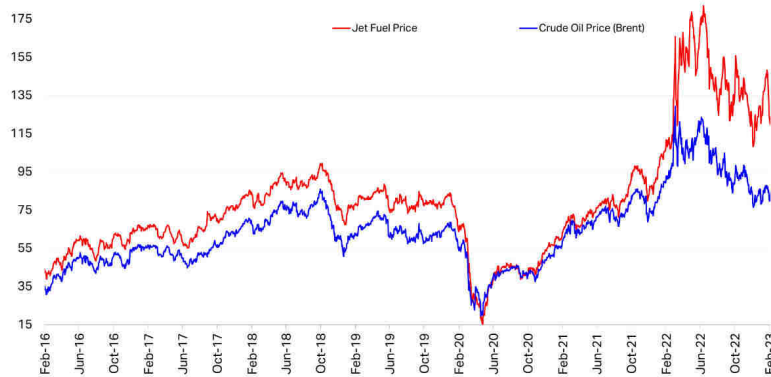
De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,55 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Het verschil tussen de twee producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

> [Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week](#)

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week stabiel op \$114. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met +\$5 tot \$86. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van midden februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 28 dollar per vat.** Sinds het begin van het Oekraïense conflict bedroeg deze kloof bijna 50 dollar.

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie](#)

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

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

| 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 twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

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

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.402 mensen ontvangen dit persoverzicht live