

Air France-KLM in 2023

## 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)



### voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°945\_1, 1 januari 2024

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, 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](#) 

## Het persoverzicht voor maandag 1 januari 2024 bevat :

### Air France-KLM,

## de belangrijkste gebeurtenissen van 2023

Beste lezers,

Hier vindt u negen artikelen die in 2023 zijn gepubliceerd en betrekking hebben op Air France-KLM.

Hier is de lijst:

- > Air France-KLM rondt aflossing EMP af
- > Ben Smith: "We zullen Air France-KLM eindelijk kunnen managen zonder een hand achter de rug gebonden te hebben"
- > Air France-KLM boekt beste marge ooit
- > Apollo-fonds injecteert €1,3 mrd in een tak van Air France-KLM
  
- > Geen verkleining Schiphol in 2024 of daarna: Brussel wil eerst alternatieven > Schiphol kan in 2024 483.000 vluchten afhandelen, waarvan 13.000 meer in de zomer

> Air France-KLM maakt deel financiering afhankelijk van vooruitgang milieu  
> Historische Europese overeenkomst over duurzame vliegtuigbrandstoffen

> Air France-KLM rondt eerste wereldwijde aandelenplan voor werknemers succesvol af

Veel leesplezier

François

## Geselecteerde artikelen en commentaren

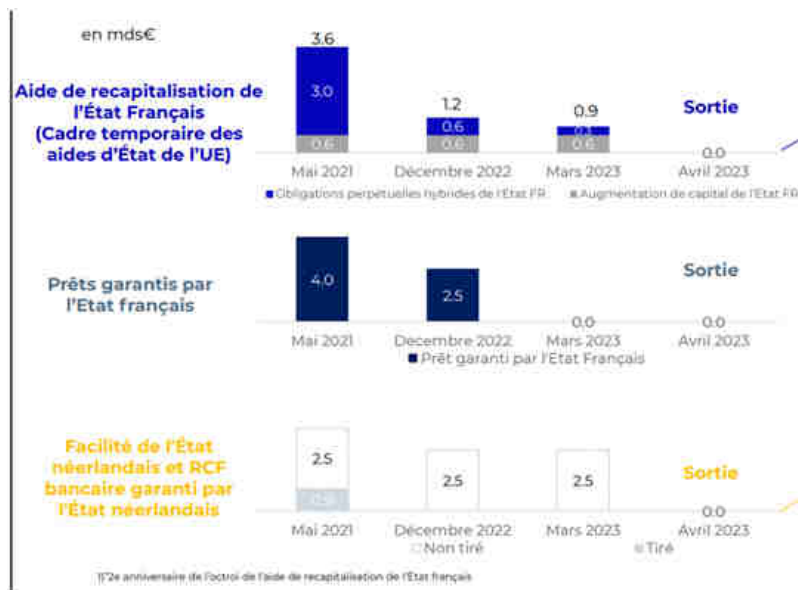
### > Air France-KLM rondt terugbetaling EMP af

(bron Les Echos) 16 maart 2023 - **Air France-KLM heeft** weer een stap vooruit gezet. Na in 2022 weer winst te hebben gemaakt, **kondigde** de luchtvaartmaatschappij **aan het** einde van de handelssessie van woensdag **aan dat het de volledige terugbetaling had afgerond van de lening van 4 miljard euro met garantie van de Franse overheid (PGE)** die op het hoogtepunt van de gezondheids crisis was verstrekt. Dit maakte deel uit van de 7 miljard euro die de Franse overheid had verstrekt om te voorkomen dat de groep, en in het bijzonder de Franse tak Air France, ten onder zou gaan. Om haar verplichtingen van 2,5 miljard euro te voldoen, op een totaal van 4 miljard euro voor het EMP, heeft Air France-KLM het miljard dat in januari werd opgehaald via een obligatielening voor duurzame ontwikkeling gemobiliseerd en 1,5 miljard euro uit haar beschikbare liquide middelen geput. "Deze volledige terugbetaling draagt bij aan het afvlakken van het schuldprofiel van de Groep, het verlagen van de financiële kosten en het beperken van de resterende blootstelling aan variabele rente", benadrukt de groep onder voorzitterschap van Ben Smith.

**Naast de EMP ontving Air France in het voorjaar van 2021 een aandeelhouderslening van €3 miljard over vier jaar van de Franse overheid in ruil voor de verkoop van vluchtslots op de luchthaven Parijs-Orly. Tot op heden moet nog €1,2 miljard worden terugbetaald.** Volgens het tijdschema dat bij de presentatie van de jaarresultaten werd bekendgemaakt, **zal Air France-KLM €300 miljoen aan perpetuele obligaties herfinancieren in unconstrained perpetuele hybride instrumenten, waardoor de terugbetalingsdrempel van 75% van de steun van de Franse staat kan worden overschreden en er meer bewegingsruimte ontstaat, met name om overnames te doen.** Vervolgens zal vanaf 19 april het restant van ongeveer €300 miljoen van de Parijse eeuwigdurende hybride instrumenten en de bijbehorende vergoeding op dezelfde manier worden terugbetaald.

Op de beurs herstelden de aandelen van Air France-KLM met 4,7% na een turbulente woensdag. Hoewel deze terugbetaling een goede zaak is, zullen

sommigen erop wijzen dat Lufthansa, dat tijdens de crisis in totaal €9 miljard aan steun ontving, minder dan €4 miljard gebruikte, dat het in november 2021 terugbetaalde.



**Mijn commentaar (1):** Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de steun die Frankrijk en Nederland aan hun luchtvaartmaatschappijen Air France en KLM hebben verleend. Deze steun nam de vorm aan van terug te betalen financiële steun.

Voor Air France was de steun van tweeërlei aard :

. directe steun via een herkapitalisatie van maximaal drie miljard euro. Deze steun ging gepaard met door de Europese Commissie opgelegde voorwaarden, zoals een verbod op het nemen van deelnemingen van meer dan 10% in concurrenten of andere spelers in dezelfde activiteitssector, een verbod op het betalen van variabele vergoedingen aan managers en aandeelhouders (dividenden), en een verplichting om slots op de luchthaven Orly op te geven.

. een garantie van de Franse overheid voor leningen die door Air France zijn aangegaan, voor een bedrag van vier miljard euro. In ruil voor deze leningen moest Air France maatregelen voorstellen om haar acties voor duurzame ontwikkeling te versterken. Air France verbond zich er ook toe om binnen korte tijd hetzelfde concurrentieniveau te bereiken als haar concurrenten.

Voor KLM nam de steun een andere vorm aan. Er was geen sprake van herkapitalisatie en dus ook niet van beperkingen door de Europese Commissie. De Nederlandse overheid verstreekte een lening en een garantie op een RCF (Revolving Credit Facility) van in totaal 3,4 miljard euro. Aan deze steun waren zeer strikte voorwaarden verbonden, zoals een verlaging van de salarissen van al het KLM-personeel en een verbetering van de concurrentiepositie van het bedrijf.

Deze steun zal volgende maand volledig zijn terugbetaald, waardoor de door de lidstaten en de Europese Commissie opgelegde voorwaarden zullen worden opgeheven.

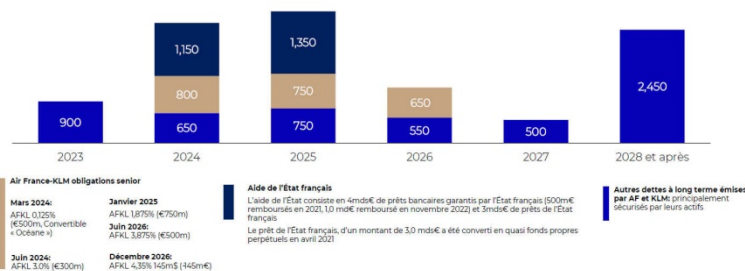
De Air France-KLM-groep zal dan grootschalige kapitaaloperaties kunnen overwegen.

Let op: Dit commentaar is niet bedoeld om volledig te zijn.

Ik ben bijvoorbeeld niet ingegaan op de aanzienlijke personeelsinkrimping die alle entiteiten van de Air France-KLM-groep heeft getroffen, noch op de staatssteun die is verleend via langlopende deelactiviteiten in Frankrijk of het vergelijkbare programma in Nederland (het NOW-programma).

## PROFIL DU REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2022

Profil du remboursement de la dette<sup>(1)</sup>  
en m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles les emprunts perpétuels de KLM et les quasi fonds propres perpétuels

36

AIRFRANCE-KLM  
GROUP

**Mijn commentaar (2):** In grote lijnen werd de Franse en Nederlandse overheidssteun op twee manieren terugbetaald :

. door de kasstroom te gebruiken die door het bedrijf werd gegenereerd, of  
. of door financiële instrumenten te gebruiken die over een langere periode en tegen lagere kosten dan de oorspronkelijke steun moeten worden terugbetaald.

Zoals vermeld in het laatste persbericht van de Air France-KLM-groep: "Deze volledige terugbetaling zal helpen om het schuldprofiel van de Groep af te vlakken, de financiële kosten te verlagen en de resterende blootstelling aan variabele rentevoeten te beperken".

Bovenstaand diagram (opgesteld eind december 2022) toont duidelijk het belang van de terugbetalingen in 2024 en 2025.

> **Ben Smith: "We zullen Air France-KLM eindelijk kunnen leiden zonder een hand achter de rug gebonden te hebben.**

(bron Les Echos) 17 februari 2023 - **Ook het goede nieuws vliegt om zich heen. In het geval van Air France-KLM gaat de terugkeer naar winst gepaard met een andere gebeurtenis waar reikhalzend naar wordt uitgekeken: het einde van de beperkingen die de Europese Commissie heeft opgelegd in 2021**, in ruil voor de 4,3 miljard euro aan staatssteun.

Op donderdag, na lange discussies met vertegenwoordigers van de Franse regering, stemde de Europese Commissie ermee in om 1,4 miljard euro aan staatssteun te herkwalficeren als een eenvoudige compensatiemaatregel voor de geleden schade tijdens de pandemie.

**Als gevolg hiervan zal Air France-KLM**, tussen de reeds terugbetaalde bedragen en deze juridische herclassificatie, **vanaf april vrij zijn van alle Brusselse beperkingen**. Het zal met name verboden zijn om meer dan 10% van een andere luchtvaartmaatschappij over te nemen zolang Air France-KLM niet ten minste 75% van de staatssteun heeft terugbetaald.

"We zullen eindelijk ons bedrijf kunnen leiden zonder een hand achter de rug te hebben", laat Benjamin Smith, de baas van Air France-KLM, weten. "We hadden al een deel van deze steun terugbetaald, maar er moest nog 6% tot 7% worden terugbetaald om de drempel van 75% te halen", legt hij uit.

**Nu er een einde komt aan de beperkingen**, kan Air France-KLM weer het variabele deel van de salarissen aan haar topmanagers uitbetalen, evenals dividend aan haar aandeelhouders - ook al is deze laatste optie nog niet actueel gezien de inspanningen die nog moeten worden geleverd om de balans te herstellen.

Bovenal zal **Air France-KLM eindelijk op gelijke voet kunnen concurreren met haar rivalen Lufthansa en IAG in de consolidatierace in Europa**. Deze concurrentie is al in volle gang met de overname van het Spaanse Air Europa door IAG en het Italiaanse ITA Airways door Lufthansa.

(...)

Wat gaat Air France-KLM doen met deze nieuwe vrijheid? "Er zijn veel luchtvaartmaatschappijen in Europa die interessant voor ons zouden kunnen zijn", zegt de baas. De

enige zekerheid is dat **ITA Airways niet meer op de lijst staat**. Zelfs als de waarschijnlijke overname door Lufthansa geen goed nieuws is voor Air France, waarvoor Italië een van de belangrijkste markten in Europa is, lijkt Benjamin Smith er geen spijt van te hebben de deal door te laten gaan. **"Het is een kwestie die moeilijk aan de raad van bestuur had kunnen worden voorgelegd"**, zegt hij. "Air France en KLM hebben al veel geld verloren in twee eerdere pogingen met Alitalia", geeft hij aan. "ITA Airways moest zijn merk en frequent flyer-programma opgeven. Milaan heeft nog steeds twee luchthavens, wat het onmogelijk maakt om er een hub van te maken. En sinds Italië de trans-Atlantische verkeersrechten aan Emirates heeft gegeven, zijn zij de nummer één geworden op de route Milaan-New York," vervolgt hij. "Rome is vooral een importmarkt, waar het moeilijk is om klanten aan je

te binden.

Aan de andere kant maakt de **Air France-KLM baas geen geheim van zijn interesse in een andere privatisering: die van TAP Air Portugal**, gehernationaliseerd in 2020. Het officiële proces met TAP Air Portugal is net begonnen," benadrukt hij. Portugal is een zeer interessante markt voor ons, vanwege de ligging op het Iberisch schiereiland en de zeer sterke banden met Brazilië, onze grootste markt in Zuid-Amerika. TAP Air Portugal vliegt op 11 bestemmingen in Brazilië, terwijl wij er maar op drie vliegen.

De groeistrategie van Benjamin Smith beperkt zich niet tot externe groei. **"We hebben een hefboom voor groei die onze concurrenten niet hebben: onze low-cost dochteronderneming Transavia"**, verzekert hij ons.

"We zijn bezig met het verdubbelen van de vloot van Transavia, waardoor we autonoom kunnen groeien en tegelijkertijd onze positie op Orly veilig kunnen stellen, waar door het sluiten van verliesgevende regionale routes slots zijn vrijgekomen", legt hij uit.

De lagekostenmaatschappij, waarvan de vloot dit jaar de kaap van 100 vliegtuigen zal passeren met de komst van de eerste Airbus A320's, heeft haar niveau van voor de crisis al overschreden, met 8% meer passagiers dan in 2019, vooral dankzij de opening van nieuwe routes naar Noord-Afrika. En hoewel Transavia nog niet winstgevend is, heeft het zijn verliezen tegen 2022 met 50% teruggebracht, tot €100 miljoen.

"Het zal nog even duren, maar met zijn positie op Orly, deelname aan het frequent flyer-programma Flying Blue en een eenheidsprijs die vergelijkbaar is met die van easyJet, heeft Transavia alle troeven in handen om te slagen", zegt Ben Smith.

**Wat Air France betreft, heeft de optimalisering van de vloot en het gebruik ervan, samen met de vermindering van het personeelsbestand en de kosten, al voor wat ademruimte en toekomstperspectieven gezorgd.** In het vierde kwartaal deed de Air France-groep het voor het eerst zelfs beduidend beter dan KLM, met een winst van 144 miljoen tegenover een verlies van 2 miljoen voor zijn Nederlandse neef, ook al blijft die laatste twee keer zo winstgevend over heel 2022. **De vereenvoudiging van de vloot van Air France, met de buitengebruikstelling van de A380's en de komst van de nieuwe A350's, evenals de optimalisering van de cabines en een betere benutting van de vliegtuigen, hebben Air France in staat gesteld om de kosten per eenheid te verlagen"**, legt de CEO van Air France-KLM uit. Bijvoorbeeld, waar we vroeger anderhalf vliegtuig nodig hadden om naar Buenos Aires te vliegen, hebben we er nu nog maar één nodig, nadat we de dienstregeling hebben aangepast om ervoor te zorgen dat het vliegtuig niet de hele dag aan de grond blijft op zijn bestemming".

**Nog een voorbeeld van optimalisatie: de prioriteit die wordt gegeven aan klanten op rechtstreekse vluchten vanaf Parijs-CDG in plaats van aan aansluitend verkeer**, heeft ook de inkomsten per eenheid van Air France verbeterd. Aansluitende passagiers zijn minder winstgevend", legt Ben Smith uit. En het

potentieel van de Ile-de-France markt is enorm.

Maar de belangrijkste factor in de verbetering van de winstgevendheid van Air France blijft het omvangrijke vlootvernieuingsplan, met de komst van 41 Airbus A350's voor langeafstandsvluchten en 60 Airbus A220's ter vervanging van de A318's en A319's voor middellangeafstandsvluchten, wat een brandstofbesparing van 20% tot 25% oplevert.

(...)

**Aan de andere kant lijken de vooruitzichten voor KLM minder duidelijk**, gezien de vastberadenheid van de Nederlandse regering en haar ecologische component om een gedwongen vermindering van het verkeer **op de luchthaven Amsterdam-Schiphol op te leggen. Het aangekondigde doel is om het aantal vluchten terug te brengen tot 89% van het niveau van 2019, om de geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen.** Nog meer dan Roissy-CDG heeft de KLM-hub echter veel feedervluchten nodig om te kunnen opereren, gezien de kleine omvang van de binnenlandse markt.

Het is erg zorgwekkend," geeft Benjamin Smith toe. **Maar we hopen de autoriteiten ervan te overtuigen dat een drastische vermindering van het verkeer niet de enige manier is om de geluidsoverlast te verminderen.** We kunnen hetzelfde resultaat bereiken door te investeren in nieuwe, stillere vliegtuigen", beweert hij. Dit is weer een test voor de onderhandelingsvaardigheden van de Air France-KLM baas.

**Mijn commentaar:** "Air France-KLM is uit de tunnel", zegt Steven Zaat, CFO van de Frans-Nederlandse groep.

*In 2022 overtrof de Air France-KLM groep de verwachtingen en keerde terug naar winst, met een nettowinst van €728 miljoen (vergeleken met een verlies van €3,3 miljard in 2021). Het recurrente bedrijfsresultaat bereikte bijna €1,2 miljard (tegenover een bedrijfsverlies van meer dan €1,6 miljard in 2021). We merken ook op dat de operationele marge van de Groep voor 2022 met +4,5% nog hoger ligt dan die van 2019 (+4,2%).*

*Het belangrijkste goede nieuws is dat deze goede resultaten de Groep in staat hebben gesteld om zich te bevrijden van de beperkingen die door de Europese Commissie zijn opgelegd na de steun die door de Franse staat is verleend.*

*Maar laten we niet vergeten dat de schuld van de Groep nog steeds aanzienlijk is.*

*De huidige vooruitzichten laten ons echter toe om de toekomstige terugbetalingen met vertrouwen tegemoet te zien.*

**> Air France-KLM boekt beste marge ooit**

(bron Les Echos) 28 juli 2023 - Een duidelijke opleving in de lucht. **Air France-KLM heeft in het tweede kwartaal haar nettowinst ten opzichte van vorig jaar**

**verdubbeld tot 604 miljoen euro en boekte zelfs een "record" operationele marge van 9,6%.** De luchtvaartgroep, die een omzetstijging van 13,7% boekte tot 7,6 miljard euro, profiteerde van de aanhoudend sterke vraag naar reizen, ondanks de inflatie die ook de kosten deed stijgen. Over zes maanden steeg de omzet met 25,1% tot 13,9 miljard euro en boekte het bedrijf een nettowinst van 260 miljoen euro.

Deze resultaten werden behaald ondanks dat de stoelcapaciteit 8% lager was dan in 2019, vóór de Covid pandemie. Air France, KLM en Transavia vervoerden tussen april en juni 24,7 miljoen passagiers, 11% minder dan in dezelfde periode vier jaar geleden.

De ticketprijzen zijn sterk gestegen sinds het begin van de gezondheids crisis, door de hoge olieprijs, de stijgende vraag en de beperkte capaciteit. Met name **KLM**, dat een geschil heeft met de Nederlandse overheid over verkeersquota op Schiphol, **zit nog steeds 14% onder de capaciteit van voor de crisis, terwijl Air France slechts 6% achterloopt.** Maar Ben Smith, de CEO van de groep, heeft herhaald dat de groep volgend jaar weer op 100% capaciteit zit.

Ondanks de inflatie, die ook ten koste gaat van het besteedbaar inkomen van reizigers, **zegt Air France-KLM dat het voor het huidige kwartaal - de cruciale zomerperiode - vergelijkbare of zelfs hogere boekingsniveaus boekt dan op hetzelfde moment in 2022.** Deze trend geldt ook voor het einde van het jaar. In april lagen **de luchtvaarttarieven in Frankrijk volgens de Franse burgerluchtvaartautoriteit ongeveer 30% hoger dan in 2019.**

**De algemene prijsstijging begint echter invloed te krijgen op de kosten per eenheid van de Groep, die in het tweede kwartaal met 5,6% j-o-j stegen,** vergeleken met slechts 0,7% in het eerste kwartaal. Air France-KLM verwacht niettemin dat deze kosten tussen nu en het einde van het jaar zullen afnemen en de groep heeft haar voornemen herhaald om de inflatiedruk te compenseren met managementmaatregelen die gelijk staan aan besparingen van 3 miljard om de kosten per eenheid in de komende drie jaar te verlagen en een operationele marge van 7 tot 8% van de omzet op de middellange termijn te stabiliseren.

De groep, die in 2022 weer winst maakte nadat het tijdens de Covid-19-crisis meer dan 11 miljard euro had verloren en zijn redding alleen te danken had aan de tussenkomst van de Franse en Nederlandse regeringen, heeft zijn schuld verder afgebouwd. **De nettoschuld is sinds eind december 2022 met 1,4 miljard euro gedaald tot 4,9 miljard euro.** De Groep heeft nu minder schulden dan in juni 2019 (5,7 miljard).

De verhouding tussen de nettoschuld en de bruto bedrijfswinst (Ebitda), die door beleggers nauwlettend in de gaten wordt gehouden omdat het weergeeft in hoeverre een bedrijf in staat is om zijn schuldeisers terug te betalen, is gedaald tot 1,2, beter dan de prognose (1,5). De groep, die zijn balans verder wil versterken, kondigde ook aan dat het "exclusieve onderhandelingen" is aangegaan met het investeringsfonds Apollo Global Management om 1,5 miljard euro te injecteren in een nieuwe dochteronderneming die wordt ondersteund door het Flying Blue frequent flyer



programma. Met het oog op de toekomst heeft **de Air France-groep bevestigd dat het dit najaar wil deelnemen aan een Portugese aanbesteding om het kapitaal van TAP open te stellen.** "Ja, we zijn geïnteresseerd en we brengen onszelf in een positie om op het gepaste moment een bod te doen", bevestigde Ben Smith. Air France daarentegen ontkende elke onmiddellijke interesse in Corsair.

*Mijn commentaar: In eerste instantie, toen de kwartaalresultaten bekend werden gemaakt, keken beleggers somber naar de Air France-KLM groep, omdat ze de stijging van de kosten per eenheid zorgwekkend vonden.*

*Daarna veranderden ze van mening. Uiteindelijk bleef de aandelenkoers vrijwel onveranderd.*

## > Apollo-fonds injecteert €1,3 miljard in een tak van Air France-KLM

(bron AFP) 27 oktober 2023 - Een **nieuwe financiële injectie is in zicht bij Air France-KLM. De groep en Apollo Global Management zijn overeengekomen dat het investeringsfonds 1,3 miljard euro zal injecteren in een nieuwe dochteronderneming die wordt ondersteund door het frequent flyer-programma van de luchtvaartgroep.**

Toen de opening van "exclusieve onderhandelingen" tussen de twee bedrijven op 27 juli werd aangekondigd, werd een bedrag van 1,5 miljard euro genoemd. Volgens een persbericht van Air France-KLM waarin de ondertekening van deze "definitieve overeenkomst" werd aangekondigd, blijft dit een mogelijkheid op initiatief van Apollo "voorafgaand aan de afronding van de transactie" die gepland staat voor het einde van het jaar.

De nieuw gevormde entiteit "zal eigenaar zijn van het merk en het merendeel van de contracten met commerciële partners die verbonden zijn aan het gezamenlijke frequent flyer-programma van Air France en KLM (Flying Blue). Flying Blue wordt de enige uitgever van miles voor luchtvaartmaatschappijen en partners", aldus het Frans-Nederlandse bedrijf in een persbericht.

**Op deze manier wil de groep "een verdere stap zetten in haar streven om haar eigen vermogen te herstellen", dat sinds het begin van de gezondheidscrisis negatief is. De investering van Apollo zal de vorm aannemen van een inschrijving op eeuwigdurende obligaties, die worden behandeld als eigen vermogen.**

Met dezelfde financiële instrumenten heeft het Amerikaanse fonds al twee keer €500 miljoen geïnjecteerd in dochterondernemingen van Air France-KLM, de eerste keer in juli 2022 in een tak die een vloot reservemotoren bezit, en de tweede keer een jaar later

in de activiteiten van Air France op het gebied van engineering- en onderhoudsonderdelen (MRO).

Volgens Air France-KLM **"zal de overeengekomen structuur geen veranderingen met zich meebrengen voor Flying Blue-leden, noch veranderingen in de sociale aspecten of contracten van Air France-, KLM- of Air France-KLM-werknemers"**.

Bovendien **"blijft Air France-KLM haar frequent flyer-programma beheren en exploiteren en behouden Air France en KLM de volledige eigendomsrechten over hun klantenbestand"**, waarvan er meer dan 19 miljoen zijn.

(...)

Air France-KLM, gered van een faillissement door tussenkomst van de Franse en Nederlandse regering en tweemaal geherkapitaliseerd, probeert haar eigen vermogen te herstellen en haar schuld te verminderen, die eind juni nog 4,9 miljard euro bedroeg.

***Mijn commentaar:*** Dit is de derde transactie van dit type tussen het Apollo-fonds en Air France-KLM in 18 maanden.

*In totaal zal Apollo Global Management €2,3 miljard aan kapitaal hebben geïnvesteerd, dat het elk jaar tussen 6% en 7% zal opleveren.*

*Na de beginperiode (3 of 4 jaar afhankelijk van de transactie), als Air France-KLM Apollo niet terugbetaalt, zullen de tarieven geleidelijk stijgen tot een plafond dat Air France-KLM niet bekendmaakt.*

*De Air France-KLM-groep zal Apollo dus jaarlijks ongeveer €150 miljoen aan rente moeten betalen.*

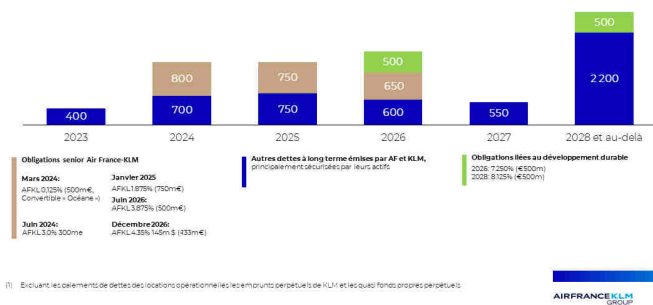
*Het zal ook het kapitaal van €2,3 miljard na drie of vier jaar moeten terugbetalen, anders zullen de rentetarieven stijgen.*

*Dit kapitaal wordt beschouwd als quasi-aandelenkapitaal. Het heeft de Air France-KLM groep in staat gesteld om een deel van de schuld van Covid terug te betalen.*

*Dit quasi-aandelenkapitaal komt bovenop de schuld die in onderstaande grafiek is weergegeven (grafiek afkomstig van de website van Air France-KLM).*

## PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 30 JUIN 2023

Profil du remboursement de la dette<sup>(1)</sup>  
En m€



### Opmerking:

Quasi-eigen vermogen is schuld die uiteindelijk terugbetaalbaar is in geval van faillissement. Ze worden geregistreerd als schuld, maar worden - in financiële termen - geanalyseerd als eigen vermogen. (bron: lafinancepourtous).

Dit is kapitaal dat weliswaar terugbetaalbaar is, maar niet op een specifieke datum en dat een vergoedingselement bevat.

## > Geen versmalling Schiphol in 2024 of later: Brussel wil eerst alternatieven

(bron Luchtvaart nieuws, vertaald met DeepL) 15 november 2023 - **De Europese Commissie zal eind dit jaar waarschijnlijk ook de notificatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) over de balanced approach procedure afwijzen. Deze procedure is nodig zodat Schiphol het verkeer kan terugbrengen tot maximaal 452.000 vliegtuigbewegingen vanaf 2025.**

Dat vertelden Brusselse insiders woensdag aan Aviation News, in de marge van de IATA-conferentie in Amsterdam. **De gebalanceerde aanpak houdt in dat eerst alle andere middelen om geluid en overlast voor omwonenden van Schiphol te verminderen moeten** worden ingezet voordat gedwongen slotreducties om milieuredenen kunnen worden doorgevoerd. Onder andere KLM legde uit hoe dat kan, bijvoorbeeld door te investeren in een moderne, stillere vloot, intelligentere naderings- en vertrekprocedures, optimaal gebruik van start- en landingsbanen, operationele aanpassingen en door de nacht zoveel mogelijk te sparen. Ook zal de geluidsoverlast de komende jaren met 20% afnemen, een doelstelling van demissionair minister van Transport Mark Harbers.

Met deze nieuwe evenwichtige aanpakprocedure **zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) opnieuw voor problemen zorgen in Brussel, nadat hij zijn controversiële experimentele project voor de eerste versmalling in 2024 had geannuleerd** onder zware druk van de Europese Commissie en het Amerikaanse ministerie van Transport.

Deze laatste had bedreigd met represailles tegen KLM in de VS voor het schrappen

van historische Amerikaanse slots op Schiphol en het weren van nieuwkomer JetBlue in strijd met de Open Skies overeenkomst. "Dit leidde tot spanningen die de Nederlandse regering heeft onderschat", aldus een politieke bron die anoniem wenst te blijven.

(...)

De dag na de IATA-bijeenkomst zeiden mensen overal: "Een schande voor Nederland". Volgens de aanwezige luchtvaartjuristen vergeet men vaak dat de huidige bovengrens van 500.000 starts en landingen op Schiphol door drie regeringen en parlementen is goedgekeurd en wordt gezien als de geldende wetgeving in Brussel. "Het is daarom politiek gezien niet mogelijk om er zo makkelijk vanaf te komen.

De luchtvaartindustrie is zowel blij als boos met de reactie van Schiphol. De **directie van Schiphol zegt teleurgesteld te zijn over het uitstel van de versmalling, omdat omwonenden niet de grote winnaars zijn in de deal**. "Veel dingen zijn nu onduidelijk en onzeker, terwijl het echt nodig is om de overlast voor omwonenden te verminderen. De noodzaak voor een nachtelijke sluiting is groter dan ooit", aldus de luchthaven.

De luchthaven, waarvan de luchtvaartmaatschappijen klant zijn, zou op zijn minst de inspanningen en miljardeninvesteringen moeten noemen die de industrie heeft gedaan om schoner, stiller en zuiniger te vliegen en lawaai en vervuiling te verminderen.

(...)

***Mijn commentaar:*** Volgens de Nederlandse pers is de Nederlandse minister van Verkeer Harbers "ernstig berispt door de Europese Unie voor de mislukte klus die hij heeft geklaard".

*De Europese Commissaris voor Transport heeft zijn "ernstige zorgen" geuit over het "niet respecteren van de balanced approach procedure". Brussel heeft ook gedreigd een inbreukprocedure te starten tegen de heer Harbers "voor wat zij beschouwt als het niet naleven van de Europese regelgeving".*

*Terwijl alleen het 2024 activiteitenreductieproject op Schiphol werd afgewezen, zal dit waarschijnlijk ook gelden voor de 2025 versie.*

*Dit is natuurlijk heel goed nieuws voor KLM, in afwachting van de reactie van de directie van Schiphol.*

*In de afgelopen maanden liet de directie van Schiphol doorschemeren dat ze hoe dan ook niet de mankracht zou hebben om meer dan 470.000 vluchten af te handelen in 2024, wat gewoon een andere manier is om de mening van Brussel te negeren.*

**> Luchthaven Schiphol kan 483.000 vluchten verwerken in 2024,**

## waarvan 13.000 meer in de zomer

(bron NlTimes, vertaald met DeepL) 21 december 2023 - **Schiphol heeft donderdag bekendgemaakt dat het 293.000 vluchten kan afhandelen** voor het zomerseizoen van 2024, 13.000 meer dan eerder aangekondigd. **Voor heel 2024 heeft** Schiphol de capaciteit om **483.000 vluchten** af te handelen. Dit betekent dat de eerdere verlaging van 460.000 vluchten niet meer van toepassing is.

Het kabinet wilde dat Schiphol vanaf april het maximaal aantal vliegbewegingen zou verlagen van 500.000 naar 460.000. Het doel van deze maatregel was om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen, omdat Schiphol al jaren de grenzen van haar milieuvergunningen overschrijdt.

De luchtvaartsector heeft haar ongenoegen geuit over het plan.

(...)

**Demissionair minister van Infrastructuur Mark Harbers schortte het project in november op na felle kritiek van de luchtvaartsector, de Verenigde Staten en de Europese Unie.**

**Donderdag kondigde de luchthaven aan dat het tegen 2024 483.000 vluchten zou kunnen verwerken als de luchtvaartmaatschappijen erin zouden slagen de piekuren te verlichten. Volgens de luchthaven hebben de afgelopen weken aangetoond dat een beperkte reductie tijdens de piekuren nodig is om een veilige en stabiele werking mogelijk te maken.**

(...)

Volgens de luchthaven hebben **de luchtvaartmaatschappijen toegezegd hieraan te zullen bijdragen.**

KLM zei tevreden te zijn met het capaciteitsplan. "Dit stelt KLM in staat om verder te herstellen van de periode van ernstig coronavirus", aldus de luchtvaartmaatschappij in een verklaring.

***Mijn commentaar:*** De horizon ziet er rooskleurig uit voor de Air France-KLM groep op Schiphol.

*We moeten echter voorzichtig blijven omdat het personeelsbestand komende zomer onder druk komt te staan. De kleinste hik kan de zaken verstoren.*

## > Air France-KLM stelt een deel van haar financiering afhankelijk van vooruitgang op milieugebied

(bron Les Echos) 18 april 2023 - Na de schok van Covid wil **Air France-KLM haar financiën op orde brengen**. De Frans-Nederlandse groep heeft doorlopende kredietlijnen ondertekend ter waarde van €2,2 miljard, geïndexeerd aan duurzame ontwikkelingsdoelstellingen, zo maakte het dinsdag bekend.

Een deel van deze instrumenten komt in de plaats van een directe lening van de

Nederlandse staat aan KLM en een door de Nederlandse staat gegarandeerde kredietfaciliteit om de gevolgen van de pandemie op te vangen.

**De nieuwe doorlopende kredietlijnen zullen de luchtvaartmaatschappij in feite vrijstellen van de voorwaarden die Brussel heeft gesteld om in aanmerking te komen voor deze staatssteun.** Deze omvatten een verbod op dividenduitkeringen, matiging van de managementbeloningen en een limiet op overnames. **Air France-KLM en Air France hebben een doorlopende kredietlijn van €1,2 miljard, met een initiële looptijd tot 2026, afgesloten met een pool van "15 internationale banken". KLM heeft een kredietlijn van €1 miljard, met een looptijd tot 2027, afgesloten met 14 banken.**

"Voor elke kredietlijn is een reeks prestatie-indicatoren op het gebied van duurzame ontwikkeling geïntegreerd in de financieringskosten", benadrukt de groep. Dit is in lijn met "het engagement van Air France-KLM en haar luchtvaartmaatschappijen om [...] hun activiteiten geleidelijk koolstofvrij te maken".

**Deze twee kredietlijnen omvatten "een aanpassingsmechanisme voor de kredietmarge (naar boven of naar beneden) dat afhankelijk is van het behalen van elk van deze prestatie-indicatoren".** Deze omvatten het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per eenheid en het verhogen van het aandeel duurzame vliegtuigbrandstof.

(...)

***Mijn commentaar:*** De herfinanciering door grote bankpools getuigt van het vertrouwen van beleggers in het herstelplan van de Air France-KLM-groep na Covid.

*De staatssteun van Covid is nu afbetaald, maar Air France-KLM blijft met een zware schuldenlast zitten, met een schuld van €16 miljard eind 2022, inclusief hybride instrumenten, tegenover €11 miljard in 2019.*

*Een deel van de herfinanciering is gekoppeld aan ESG-doelstellingen (prestaties op het gebied van milieu, maatschappij en goed bestuur). Dit is een bonus-malussysteem, dat goed wordt beschreven in het artikel.*

*Voor de financiële gemeenschap zijn Environmental, Social en Governance (ESG) criteria de drie pijlers van de extra-financiële analyse.*

*- Het milieucriterium houdt rekening met afvalbeheer, de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de preventie van milieurisico's.*

*- Het sociale criterium houdt rekening met: ongevallenpreventie, opleiding van personeel, respect voor de rechten van werknemers, de toeleveringsketen en de*

*sociale dialoog.*

*- Het bestuurscriterium controleert: de onafhankelijkheid van de raad van bestuur, de managementstructuur en de aanwezigheid van een auditcomité.*

## > **Historisch Europees akkoord over duurzame vliegtuigbrandstoffen**

(bron Les Echos) 26 april 2023 - Deze keer is het gelukt! Na het mislukken van een eerste dialoog in december hebben **vertegenwoordigers van de Europese Commissie, de Raad van de Europese Unie en het Europees Parlement eindelijk een akkoord bereikt over het** belangrijkste onderdeel van het Europese plan om het luchtvervoer koolstofvrij te maken. Namelijk **de regels voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF)**, die worden beschouwd als het belangrijkste instrument om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

De tekst die vannacht is aangenomen en die nog moet worden geratificeerd door de Raad en het Parlement, is nog ambitieuzer dan het oorspronkelijke voorstel van de Commissie. Dit lijkt zowel de milieuorganisaties als de luchtvaartmaatschappijen, die het eerste ontwerp ontoereikend vonden, tevreden te stellen. **"Deze baanbrekende overeenkomst biedt onwrikbare steun voor 's werelds grootste mandaat voor duurzame vliegtuigbrandstoffen", benadrukt Matteo Mirolo, hoofd duurzame vliegtuigbrandstoffen bij de Europese NGO Transport & Environment, die veel aan deze kwestie heeft gewerkt.** "Ze geven luchtvaartmaatschappijen de zekerheid dat duurzame brandstoffen, en **in het bijzonder e-kerosine**, geleidelijk goedkoper en op grotere schaal beschikbaar zullen worden."

**De toekomstige regelgeving heeft het minimumpercentage brandstof van niet-fossiele oorsprong dat in paraffine moet worden bijgemengd, verhoogd.** Dit bijmengingspercentage begint bij 2% per jaar vanaf 2025 en stijgt vervolgens naar 6% in 2030, 20% in 2035, 34% in 2040, 42% in 2045 en 70% in 2050, de datum waarop het luchtvervoer koolstofneutraal moet zijn.

De dialoog verhoogde ook het aandeel van synthetische brandstoffen, geproduceerd uit waterstof, die milieuvriendelijker zijn dan brandstoffen geproduceerd uit plantaardig of organisch materiaal. Ze zullen tussen 2030 en 2031 gemiddeld 1,2% per jaar moeten uitmaken, vervolgens 2% in 2032 en 2035, 5% van 2023 tot 2040, 10% van 2040 tot 2045, 15% van 2045 tot 2050 en 35% vanaf 2050.

**Deze percentages lijken laag, maar zijn aanzienlijk hoger dan de 0,7% die de Commissie aanvankelijk voorstelde tussen 2030 en 2034.** En ze zullen een aanzienlijke inspanning vergen van de brandstofproducenten om de nodige hoeveelheden te bereiken, aangezien de hoeveelheid ADC nog steeds zeer ontoereikend is.

**De wereldproductie van ADC zal in 2022 ongeveer 125 miljoen ton bedragen,**

**dus er zal 350 tot 450 miljoen ton nodig zijn om tegen 2030 in de behoeften van het luchtvervoer te voorzien.** Alleen al in Europa zal er tegen 2030 jaarlijks bijna 4 miljoen ton ADC nodig zijn, waarvoor de bouw van een dertigtal productiesites nodig zal zijn.

Dit betekent ook een financiële inspanning voor luchtvaartmaatschappijen, aangezien ADC gemiddeld vier keer zo duur is als conventionele paraffine. Volgens de vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen A4E zullen de jaarlijkse uitgaven voor duurzame brandstoffen in Europa tegen 2030 oplopen tot 20 miljard euro.

(...)

Het akkoord neemt ook een aantal obstakels weg die deze doelstellingen onhaalbaar hadden kunnen maken. **De onderhandelaars onderschreven het idee dat de waterstof die nodig is voor de productie van synthetische brandstoffen kan worden geproduceerd met nucleaire of hernieuwbare elektriciteit.** Tijdens de vorige dialoog in december 2022 gooiden anti-nucleaire vertegenwoordigers de overeenkomst in duigen door te eisen dat nucleaire waterstof zou worden uitgesloten van het toepassingsgebied van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Gezien de enorme hoeveelheid koolstofarme elektrische energie die nodig is om de gevraagde hoeveelheden waterstof te produceren, kwam dit neer op het bij voorbaat torpederen van het plan om het luchtvervoer koolstofarm te maken. In dezelfde geest van realisme **verwierpen de onderhandelaars ook het idee om de hoeveelheid biobrandstoffen geproduceerd uit dierlijke vetten en gebruikte spijsoliën te beperken.** Dit zou het ook moeilijker hebben gemaakt om de doelstellingen te halen. De tekst houdt vast aan de aanvankelijk beoogde garanties en **verbiedt het gebruik van grondstoffen die kunnen concurreren met de agrovoedingsproductie of die als te schadelijk voor het milieu worden beschouwd, zoals palmolie.**

**Al met al is het Europese wetsvoorstel het meest ambitieuze ter wereld als het gaat om de productie van ADC's en het meest restrictieve als het gaat om de toegestane grondstoffen.** Het is ook het eerste wetsvoorstel dat rekening houdt met de uitstoot van andere broeikasgassen dan CO<sub>2</sub>, met name door de weg vrij te maken voor regelgeving voor aromatische brandstofadditieven, die een grote bijdrage leveren aan de uitstoot. Als kers op de taart zal er ook een "ecolabel" worden gecreëerd om passagiers te informeren over de milieuprestaties van hun vlucht.

**Aan de andere kant blijft de ontwerpverordening** vooral dwingend, gebaseerd op verplichtingen en boetes voor degenen die ze niet naleven, en **laat ze nog steeds stimuleringsmaatregelen grotendeels achterwege die** luchtvaartmaatschappijen kunnen helpen hun energietransitie te financieren. **Dit zou kunnen leiden tot een verder verlies aan concurrentievermogen voor Europese luchtvaartmaatschappijen, vooral tegenover hun concurrenten aan de overkant van de Atlantische Oceaan,** die profiteren van overheidssubsidies voor de aankoop



van duurzame brandstof. **Het zou ook kunnen leiden tot een sterke stijging van de prijs van vliegtickets, wat de reismogelijkheden voor minderbedeelden zou beperken.**

***Mijn commentaar:** Deze overeenkomst is een stap in de goede richting, maar er is nog een lange weg te gaan.*

*Een van de mensen die ik onlangs sprak, wees me erop waarom de Verenigde Staten sneller duurzame vliegtuigbrandstof zullen produceren dan de Europeanen.*

*In Europa moet je, om steun te krijgen voor de productie van duurzame brandstof, een eindeloze administratieve procedure doorlopen.*

*In de Verenigde Staten is dat niet het geval. Voor elke ton geproduceerde duurzame brandstof krijg je automatisch een vast subsidiebedrag.*

## > **Air France-KLM rondt eerste wereldwijde aandelenplan voor werknemers succesvol af**

(bron Les Echos) 21 december 2023 - Het hippe eindejaarsgeschenk bij Air France-KLM was een aandeel in het bedrijf. **Bijna 17.000 werknemers van de groep in 19 landen namen deel aan de kapitaalverhoging van Air France-KLM**, die donderdag werd afgesloten. Dit vertegenwoordigt een inschrijvingspercentage van ongeveer 22%, voor een gemiddeld bedrag van 2.100 euro per inschrijver, exclusief werkgeversbijdrage, **wat het aandeel van het personeel in het kapitaal van Air France-KLM op 3,3% brengt**, voor een bedrag van meer dan 46 miljoen euro.

**Hoewel deze cijfers bescheiden lijken, liggen ze voor Air France-KLM in lijn met het gemiddelde van de CAC 40-bedrijven en vormen ze een primeur op groepsniveau.**

In het verleden hadden Air France en KLM al aandelenplannen voor werknemers gelanceerd, elk afzonderlijk. Maar **dit is de eerste keer dat Air France-KLM een wereldwijde operatie heeft gelanceerd, die openstaat voor alle medewerkers van entiteiten met meer dan 100 werknemers** (d.w.z. ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers) in de 19 landen waar de groep actief is.

De aangeboden voorwaarden waren zeer aantrekkelijk. Met een inschrijvingsprijs van 8,06 euro per aandeel bood de operatie een korting van 30% - het wettelijke maximum - op de gemiddelde koers van het AF-KLM-aandeel tussen 10 oktober en 6 november. Naast deze korting bood het bedrijf een matchingbijdrage van maximaal 750 euro bruto (exclusief CSG) voor de eerste 1.000 euro aan aandelen.

**Elke werknemer van Air France-KLM kon dus aandelen ter waarde van 1.000**

**euro krijgen voor een inhouding van slechts 80 euro op zijn salaris.** De werknemers van Air France-KLM in Duitsland reageerden het snelst, met een inschrijvingspercentage van bijna 40%, vergeleken met 26,4% in Frankrijk en 14% in Nederland. Het verschil tussen Frankrijk en Nederland kan worden verklaard door het Nederlandse belastingstelsel, dat minder gunstig is voor aandelenbezit door werknemers dan in Frankrijk.

**Het belangrijkste doel van de operatie voor Air France-KLM was** niet zozeer om extra geld in te zamelen - de 46 miljoen euro die werd opgehaald is weinig vergeleken met de miljarden die Air France-KLM bij eerdere kapitaaltransacties heeft opgehaald - maar meer **om het werknemersaandeel, dat door de laatste twee kapitaalverhogingen was verwaterd, te herstellen.**

Van 3,7% op 31 december 2021 was deze participatie gedaald tot 1,2%, waardoor de aanwezigheid van twee vertegenwoordigers van werknemersaandeelhouders in de Raad van Bestuur ter discussie kwam te staan.

**Dankzij deze kapitaalverhoging voorbehouden aan het personeel, zullen de vertegenwoordigers van het personeel twee zetels behouden in de Raad van Bestuur, één voor de piloten en de andere voor de vertegenwoordiger van het cabinepersoneel of grondpersoneel. Ze blijven dus betrokken bij strategische beslissingen.**

Dit werknemersaandeelhouderschap is ook bedoeld als een extra stimulans, bovenop de winstdeling, voor het succes van het bedrijf. Door onze werknemers de mogelijkheid te bieden aandeelhouder van Air France-KLM te worden, willen we hen nauw betrekken bij de collectieve prestaties van onze Groep en hen laten delen in de creatie van waarde op de lange termijn," verklaarde Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, in een persbericht. Het hoge niveau van werknemersparticipatie getuigt van hun vertrouwen en betrokkenheid, evenals hun wens om bij te dragen aan ons toekomstige succes.

Het enige nadeel met betrekking tot het financiële belang van de operatie is dat de begunstigden van het aandelenplan voor werknemers hun aandelen vijf jaar lang niet kunnen doorverkopen. Hopelijk is de aandelenkoers tegen die tijd gestegen. In de afgelopen vijf jaar - die, toegegeven, bijzonder moeilijk waren - heeft de koers van het Air France-aandeel de neiging gehad om het tegenovergestelde traject te volgen. **Wat dividenden betreft, heeft Air France-KLM al ongeveer tien jaar geen dividend uitgekeerd aan haar gewaardeerde aandeelhouders.** En hoewel de groep weer recordwinsten boekt, is er nog geen datum vastgesteld voor de hervatting van de dividenduitkeringen.

***Mijn commentaar: Een aantal van ons in de Raad van Bestuur van Air France-KLM heeft ervoor geijverd dat werknemers en bepaalde voormalige werknemers -***

*degenen die aandelen hadden behouden in fondsen voor werknemersparticipatie - aandelen in de groep kunnen krijgen tegen een voorkeurtarief.*

*De toetreding van werknemers uit de hele groep tot het kapitaal van Air France-KLM is een welkome vernieuwing.*

*Opgemerkt dient te worden dat het overschrijden van de drempel van 2% werknemersaandelen de aanwezigheid van uw twee bestuurders die werknemersaandeelhouders vertegenwoordigen, veiligstelt.*

## **Einde persoverzicht**

**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**

**voormalig directeur van Air France-KLM.**

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

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.520 mensen ontvangen dit persoverzicht live