

Tarieven: wanneer Trump het Airbus- en Boeing-model dreigt te verbrijzelen



## I Brief van François Robardet

# Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1011, 7 april 2025

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](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*Het nieuws van vorige week werd gedomineerd door de aankondigingen van de Amerikaanse president, die een impact kunnen hebben op alle activiteitensectoren.*

*De omvang ervan is bijna ongekend. Het doet denken aan het protectionisme dat aan het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw in de Verenigde Staten van kracht was.*

*We moeten echter wachten op het resultaat van de onderhandelingen die de president van de Verenigde Staten heeft genoemd.*

*Veel leesplezier  
François*

## De wekelijkse nieuwsbrief

### Inhoud :

Tarieven: wanneer Trump het Airbus- en Boeing-model dreigt te verbrijzelen

KLM: reactie minister Madlener op kritiek uit Brussel is "onacceptabel  
China's grootste luchtvaartmaatschappijen boeken in 2024 voor vijfde  
achtereenvolgende jaar verlies door concurrentie.

Virgin Atlantic meldt een vertraging in reizen tussen de VS en UK in de afgelopen weken

Minder vluchten met Ryanair: wat staat de luchthaven van Carcassonne de komende maanden te wachten?

Boeing baas geeft "ernstige misstappen" toe en belooft dingen recht te zetten

Air France - KLM is een emotionele opsteker voor aandeelhouders

Bonusartikel

Kunstmatige intelligentie: wanneer Grok, de AI van Elon Musk, hem beschuldigt van het verspreiden van valse informatie

## > Tarieven: wanneer Trump het Airbus- en Boeing-model dreigt te verbrijzelen

(bron Les Echos) 6 april 2025

**Mijn commentaar:** Airbus en Boeing vertrouwen op gemeenschappelijke leveranciers (zoals de Chinese fabrikant Comac, zie onderstaande infographic).



Tot nu toe zouden de door de president van de Verenigde Staten aangekondigde maatregelen beide fabrikanten in gelijke mate treffen wat betreft de verkoop van vliegtuigen die op Amerikaans grondgebied zijn geproduceerd. Airbus daarentegen zou de enige getroffen onderneming zijn voor vliegtuigen die buiten de Verenigde Staten worden geassembleerd.

De "duty drawback" wet die in het artikel wordt genoemd, zou Boeing echter in staat stellen om te profiteren van een terugbetaling van de nieuwe douanerechten, waardoor het effect van deze maatregelen op haar activiteiten wordt verzacht.

*Toch lijkt het onwaarschijnlijk dat deze beslissingen de Amerikaanse economie daadwerkelijk ten goede zullen komen op . Nu Boeing zijn productietempo niet kan verhogen, kan Airbus aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen blijven leveren en nieuwe orders binnenhalen.*

*Elke verhoging van douanerechten op Airbus vliegtuigen zou hogere kosten voor luchtvaartmaatschappijen betekenen, die onvermijdelijk zouden worden doorberekend aan de passagiers.*

*Tenzij deze luchtvaartmaatschappijen besluiten om af te zien van hun orders bij Airbus - een onwaarschijnlijk scenario - zal de Europese fabrikant relatief onaangetaast blijven. Zijn grote orderportefeuille buiten de Amerikaanse markt garandeert dat het bedrijf nog vele jaren actief zal blijven.*

*Concluderend kunnen de voorgenomen protectionistische maatregelen de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en hun klanten verder verzwakken, zonder Boeing een echt concurrentievoordeel te bieden. Airbus, met zijn sterke positie op de wereldmarkt, zou de schok zonder grote problemen moeten kunnen opvangen.*

*Opmerking: de meeste landen maken gebruik van teruggave van douanerechten. In Frankrijk bepaalt het douanewetboek (artikel 174 van 30/12/1958):*

*"Gehele of gedeeltelijke teruggave van douanerechten en belastingen op producten die bij de vervaardiging van exportgoederen zijn gebruikt, wordt verleend volgens de procedure van artikel 169-1 voor het verlenen van tijdelijke invoer".*

**Lees het artikel :**

**Twee dagen na de schok van de Amerikaanse invoerheffingen** is de lucht- en ruimtevaartindustrie nog steeds op zoek naar een antwoord op Donald Trump. Na een eerste bijeenkomst op donderdag in het Élysée-paleis met de leiders van de zwaarst getroffen sectoren, kwamen de belangrijkste spelers van de Franse lucht- en ruimtevaartindustrie vrijdag opnieuw bijeen in Toulouse voor een vergadering gewijd aan de financiering van de Raad voor Burgerluchtvaartonderzoek, in het gezelschap van de minister van Industrie, Marc Ferracci, en de minister van Transport, Philippe Tabarot.

(...)

We zijn bezig met het beoordelen van de gevolgen en ook met het mobiliseren van onszelf om te zien wat de juiste reacties zullen zijn," verklaarde Guillaume Faury, CEO van Airbus, na de vergadering. **We hadden een overeenkomst van meer dan 40 jaar die het mogelijk maakte dat luchtvaartonderdelen zonder douanebarrières van de ene plaats naar de andere konden worden vervoerd,**

**wat een belangrijke factor is geweest in het succes van deze industrie.** De Amerikaanse besluiten hebben dat allemaal veranderd. We moeten ons organiseren, werken, begrijpen en kijken hoe we ons kunnen aanpassen. We bevinden ons in een periode van werk en reflectie.

Naast hogere vliegtuigprijzen **zou ook de organisatie van de wereldwijde luchtvaartindustrie, gebaseerd op een keten van onderaannemers over de hele wereld, ter discussie kunnen komen te staan.** Zoals de Amerikaanse verklaringen er nu uitzien, zullen de nieuwe belastingen niet alleen van toepassing zijn op Airbus vliegtuigen en helikopters of Dassault Falcon jets die naar de Verenigde Staten worden geëxporteerd: ze zullen van toepassing zijn op alle onderdelen die uit Europa en elders worden geïmporteerd om vliegtuigen in de Verenigde Staten te produceren.

En het probleem is niet beperkt tot Airbus A320's en A220's die in de Verenigde Staten worden geassembleerd. Het gaat ook om GE, waarvan de helft van de CFM-motoren, die samen met Safran worden geproduceerd, uit Frankrijk komen. En vooral Boeing, wiens vliegtuigen een grote hoeveelheid buitenlandse apparatuur gebruiken.

De "duty drawback" truc

**Bij een B787, het meest "geglobaliseerde" langeafstandsvliegtuig, wordt 70% van de onderdelen in Europa en Azië gemaakt, voor assemblage in Charleston. In totaal zijn er acht landen betrokken bij de productie, waarvan Japan, waar de vleugels en een deel van de romp worden gemaakt, en Italië, waar ook een deel van de romp wordt geproduceerd, de belangrijkste zijn. Er ligt een stapel douanerechten in het vooruitzicht die, opgeteld bij de vergeldingsheffingen, de uiteindelijke prijs van Boeing-vliegtuigen waarschijnlijk omhoog zal jagen.**

Vandaar de hoop van Europese lucht- en ruimtevaartleiders dat ze, met de steun van hun Amerikaanse tegenhangers, met Washington kunnen onderhandelen over aanpassingen of zelfs een vrijstelling voor onderdelen die bestemd zijn voor de fabricage van vliegtuigen of motoren in de Verenigde Staten. Nog voor de aankondiging van donderdag hadden een vijftiental vertegenwoordigers van de lucht- en ruimtevaartindustrie Donald Trump al schriftelijk gevraagd om de vrijstelling van douanerechten voor hun sector te behouden.

**Maar dit verenigde front van de Amerikaanse en Europese lucht- en ruimtevaartindustrie zou wel eens in duigen kunnen vallen. Volgens bepaalde bronnen zou Boeing kunnen profiteren van een Amerikaanse regelgevende bepaling die teruggaat tot 1789 - "duty drawback" - die Amerikaanse bedrijven toestaat om terugbetaald te worden voor douanerechten die betaald zijn op import die gebruikt wordt om geëxporteerde producten te vervaardigen. Met**

andere woorden, de federale overheid zou de export van Boeing subsidiëren en tegelijkertijd de export van Airbus naar de Verenigde Staten belasten.

## > **KLM: reactie minister Madlener op kritiek uit Brussel is "onacceptabel"**

((bron Luchtvaartnieuws) 2 april 2025

*Mijn commentaar: Ondanks het advies van de Europese Commissie houdt de Nederlandse regering voet bij stuk.*

*Ze weigert de vervanging van oude vliegtuigen door nieuwe mee te nemen in haar berekeningen voor het terugdringen van de geluidsoverlast rond Schiphol-Amsterdam.*

*KLM zal moeten vertrouwen op de steun van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen om haar standpunt geaccepteerd te krijgen.*

**Lees het artikel :**

**KLM vindt de reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) op een advies van de Europese Commissie "onacceptabel".** In dit advies vroeg Brussel de regering beter uit te leggen waarom slechts een deel van de nieuwe vliegtuigen wordt meegenomen in het terugdringen van de geluidsoverlast rond Schiphol. Minister van Verkeer en Industrie Barry Madlener reageert in een woensdag gepubliceerde brief op de kritiek. Volgens de PVV-minister kan het maximum aantal vluchten op de luchthaven daarom omlaag.

KLM benadrukte voorstander te zijn van het terugdringen van geluidsoverlast. Maar **het toestaan van een vermindering van het aantal vluchten terwijl andere maatregelen mogelijk zijn, is volgens KLM in strijd met de Europese geluidsregelgeving.** De luchtvaartmaatschappij investeert fors in stillere vliegtuigen om het geluid rond Schiphol te verminderen. Vanaf november wil Madlener het maximum aantal vliegbewegingen op Schiphol terugbrengen van 500.000 per jaar naar 478.000. Vorig jaar waren dat 474.000 vluchten. Vorig jaar werden 474.000 vluchten geregistreerd.

"Zodra de omgeving van Schiphol aantoonbaar stiller is, zal de capaciteit moeten worden teruggebracht. Het doel is om de geluidsoverlast te verminderen, niet om Schiphol kleiner te maken", legt KLM uit. "Op deze manier kan de luchtvaartsector blijven investeren in schonere, stillere en zuinigere vluchten en kan Nederland met respect voor het milieu verbonden blijven met de rest van de wereld.

Vorige week dreigde de Amerikaanse luchtvaartorganisatie A4A de overheid voor de rechter te slepen. De organisatie, waar onder andere Delta Airlines, United Airlines en American Airlines lid van zijn, stelde ook dat het kabinet het advies van de Europese Commissie niet goed heeft opgevolgd.

Maar **volgens de heer Madlener is de balanced approach procedure correct gevolgd en is deze, in reactie op kritiek uit Brussel, nu officieel afgerond.** "Het kabinet dankt de Europese Commissie voor haar besluit, waardoor het door kan gaan met de projecten die het heeft opgestart", aldus de minister.

**> China's belangrijkste luchtvaartmaatschappijen boeken in 2024 voor het vijfde achtereenvolgende jaar verlies, nu de concurrentie zijn tol eist.**

(bron Reuters) 28 maart 2025

***Mijn commentaar:** De Covid-19 pandemie die zes jaar geleden in China uitbrak, heeft diepe sporen nagelaten.*

*De aanhoudende problemen die Chinese luchtvaartmaatschappijen ondervinden om deze crisis te boven te komen, getuigen van de aanzienlijke gevolgen ervan.*

**Lees het artikel :**

**China Southern Airlines, Air China en China Eastern hadden moeite om weer winstgevend te worden na de pandemie, hoewel verwacht wordt dat de sector als geheel in 2023 weer winstgevend zal zijn.**

**De jaarlijkse verliezen van de drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen zijn echter afgenomen, van gemiddeld 5 miljard dollar per luchtvaartmaatschappij op het hoogtepunt van hun strijd tegen de pandemie in 2022, tot gemiddeld 286 miljoen dollar per maatschappij in 2024.**

**Terwijl de binnenlandse capaciteit van China hoger is dan in 2019, heeft het land langzamer dan de rest van de wereld het aantal internationale stoelen hersteld omdat de pandemiegerelateerde reisbeperkingen pas begin 2023 werden opgeheven.**

Binnenlandse economische druk en politieke spanningen met andere landen houden internationale reizen ook tegen, en in maart lag de internationale capaciteit nog steeds ongeveer 20% lager dan in dezelfde maand in 2019, volgens de

dienstregelingsgegevens van Flight Master en Cirium.

(...)

**DBS Bank zei dat het zijn optimisme over het herstel van de winsten van Chinese luchtvaartmaatschappijen had getemperd.** "De druk op de passagiersopbrengsten houdt aan in het licht van de gevoeligheid voor consumentenprijzen en de bredere macro-economische onzekerheid," zei analist Tabitha Foo.

Air China, dat ongeveer 930 vliegtuigen bezit, rapporteerde donderdag een nettoverlies toerekenbaar aan aandeelhouders van 230 miljoen yuan (\$31,66 miljoen) in 2024, vergeleken met een verlies van 1,04 miljard yuan in 2023.

(...)

In zijn vooruitzichten voor dit jaar zei China Southern, 's lands grootste luchtvaartmaatschappij in termen van capaciteit, dat het instabiliteit zag in de wereldwijde economische groei.

(...)

Uit gegevens van China's Flight Master blijkt dat het gemiddelde economy-tarief voor 2024 jaar-op-jaar met 12,1% is gedaald tot 767 yuan, of ongeveer 105 dollar, waardoor de winstmarges worden gedrukt.

(...)

In januari zei HSBC dat elke poging van luchtvaartmaatschappijen om de ticketprijzen te verhogen het reizen zou kunnen afremmen, gezien de verzwakkende Chinese consumenteneconomie.

(\$1 = 7,2634 yuan)

## > **Virgin Atlantic meldt een vertraging in het reizen tussen de VS en het VK in de afgelopen weken**

(bron Reuters) 31 maart 2025

**Mijn commentaar:** De route tussen Londen en New York is de drukste van de trans-Atlantische routes.

Dankzij een hoog percentage business class passagiers genereert deze route bijzonder hoge inkomsten, waardoor het een van de meest winstgevendste luchtroutes ter wereld is.

Het verbindt de twee grootste financiële centra van de wereld en de huidige crisis maakt deze kwetsbaarder.

Voorlopig ziet de Air France-KLM groep de vraag niet afnemen.

**Lees het artikel :**

**Virgin Atlantic**, dat voor het grootste deel in handen is van Richard Branson, **zei maandag dat de vraag naar reizen vanuit de VS naar Groot-Brittannië was afgenomen, in navolging van een waarschuwing van mede-eigenaar Delta Airlines over de gevolgen van de economische onzekerheid in de VS.**

Delta verlaagde zijn winstramingen voor het eerste kwartaal op 10 maart op basis van een verzwakking van het consumenten- en zakenvertrouwen in de VS nu de bezorgdheid over invoerrechten en stijgende prijzen toeneemt.

**De tarieven van de Amerikaanse president Donald Trump hebben de angst aangewakkerd voor een economische vertraging in het land en een daling van de discretionaire uitgaven**, waardoor reizigers voorzichtiger zijn in het plannen van hun reizen.

(...)

Virgin Atlantic is voor het eerst sinds de pandemie in 2024 weer winstgevend, met een winst voor belastingen van £20 miljoen (\$25,9 miljoen), vergeleken met een verlies van £139 miljoen het jaar daarvoor.

(...)

**> Minder vluchten met Ryanair: wat staat er de komende maanden op het programma voor de luchthaven van Carcassonne?**

(bron La Dépêche) 2 april 2025

***Mijn commentaar:*** De CEO van Ryanair heeft de gewoonte om warm en koud te blazen.

Nadat hij had aangekondigd (zie [mijn brief nr. 1008](#)) dat zijn luchtvaartmaatschappij een half dozijn Franse luchthavens zou verlaten, voert hij zijn dreigementen niet uit.

Tegen het einde van het jaar wil de maatschappij "haar activiteiten op de betrokken luchthavens met 4 tot 5% verminderen".

**Lees het artikel :**

"Over het algemeen zijn deze aankondigingen geruststellend voor de Franse markt." Deze verklaring van luchthavendirecteur Cyril Dall'ava van Carcassonne



volgt op de aankondiging van **Ryanair** vorige week. De Ierse luchtvaartmaatschappij **kondigde aan de activiteiten op verschillende regionale luchthavens tussen nu en het einde van het jaar met 4-5% te verminderen. Op het eerste gezicht zijn dit negatieve uitspraken, maar ze klinken als het minste van twee kwaden in het licht van de wegen die een paar maanden eerder werden overwogen.**

In november vorig jaar, **na de verhoging van de solidariteitsheffing op vliegtickets** (TSBA) die Frankrijk had aangekondigd voor 1 maart 2025, **dreigde Ryanair zich terug te trekken uit bepaalde luchthavens.** Een beslissing die, indien uitgevoerd, zou leiden tot de plausibele sluiting van bepaalde luchthavens waar de Ierse luchtvaartmaatschappij bijna al het luchtverkeer voor haar rekening neemt, zoals de prefectuurstad Aude.

Michael O'Leary, CEO van Ryanair, zei hierover: "Frankrijk is geen concurrerende markt. Voorlopig geen geval per geval, wat geen invloed heeft op de prognoses van de Aude hoofdstad. "Bij gebrek aan specifieke informatie voor de luchthaven van Carcassonne zijn er geen wijzigingen te melden naar aanleiding van de uitspraken van Michael O'Leary. De zomerdienstregeling loopt normaal sinds deze zondag (30 maart 2025, noot van de redactie)", voegt Cyril Dall'ava toe.

## > **Boeing-baas geeft "ernstige fouten" toe en belooft dingen recht te zetten**

(bron Libération) 2 april 2025

***Mijn commentaar:*** Het duurde meer dan zes jaar na het eerste dodelijke ongeval met een B737 Max voordat een Boeing CEO de fouten van de fabrikant erkende.

*Wat een tijdverspilling.*

*Ik ben het eens met APNA: dit gebrek aan erkenning vertraagde "het besef van de noodzaak van een verandering in de sociaal-organisatorische cultuur, die voorrang had gegeven aan financiële resultaten boven kwaliteit".*

**Lees het artikel :**

**De CEO van de Amerikaanse vliegtuigbouwer is van plan om tijdens een hoorzitting voor een Amerikaanse Senaatscommissie op woensdag 2 april toe te geven dat het bedrijf de afgelopen jaren "ernstige misstappen" heeft gemaakt** en hij heeft herhaald dat hij zich inzet om "het vertrouwen in Boeing" te herstellen. Aan de vooravond van zijn hoorzitting voor de Senaatscommissie voor Handel en

Transport had Kelly Ortberg een bericht gestuurd naar de 160.000 werknemers van het concern, met daarin de verklaring die hij wilde afleggen als inleiding op zijn getuigenis.

(...)

In zijn boodschap aan de werknemers **verzekerde hij hen dat de groep "het licht aan het einde van de tunnel begint te zien", maar dat "het transformeren van ons bedrijf tijd en actie vergt"**. Verwijzend naar de twee ongelukken met de 737 MAX 8 in oktober 2018 en maart 2019, waarbij in totaal 346 mensen om het leven kwamen, **is hij van plan om** ten overstaan van de Amerikaanse senatoren zijn medeleven te betuigen aan de families van de slachtoffers - van wie sommigen naar verwachting in de zaal aanwezig zullen zijn - en **"te beloven alle nodige veranderingen door te voeren om ervoor te zorgen dat dit nooit meer gebeurt"**.

Boeing heeft erkend dat het ontwerp van de MCAS anti-stalsoftware heeft bijgedragen aan deze ongelukken, die plaatsvonden op nieuwe vliegtuigen kort na het opstijgen. De beloofde veranderingen zijn bedoeld om "het vertrouwen te herstellen en van Boeing weer het iconische Amerikaanse bedrijf te maken dat het ooit was". De CEO zal de Senaat erop wijzen dat het concern, dat in 1916 in Seattle werd opgericht, 1,8 miljoen banen in de Verenigde Staten ondersteunt, jaarlijks 84 miljard dollar bijdraagt aan de economie van het land en nog steeds de grootste exporteur is. Deze verklaring komt precies op de dag dat Donald Trump tarieven op import in de Verenigde Staten gaat aankondigen. De vliegtuigbouwer was van mening dat hij weinig risico liep op de invoering van deze tarieven.

**Boeing heeft al enkele jaren te kampen met problemen met de productiekwaliteit**, met als hoogtepunt een incident tijdens de vlucht in januari 2024 met een Alaska Airlines 737 MAX 9, waarbij een aantal kleine gewonden vielen. **Om de situatie te verhelpen heeft de Airbus-concurrent een Safety Management System (SMS) geïmplementeerd**, dat door Kelly Ortberg wordt omschreven als "een kader dat is gebaseerd op de beste praktijken in de luchtvaartindustrie om veiligheidsrisico's proactief te identificeren en te beheren". Volgens Ortberg richt het SMS zich op vier belangrijke gebieden: het verminderen van defecten, het verbeteren van de training van werknemers, het vereenvoudigen van processen en procedures en het versterken van de veiligheidscultuur. Deze verbeteringen worden deels aangedreven door werknemers, die meer dan 26.000 suggesties hebben ingediend.

Ondertussen heeft Airbus de leiding genomen over zijn concurrent aan de andere kant van de Atlantische Oceaan, met 766 leveringen en 826 verkopen vorig jaar, vergeleken met - slechts - 348 leveringen en 279 nieuwe orders voor Boeing. De Europese fabrikant boekte een nettowinst van 4,2 miljard euro, een stijging van 12% ten opzichte van 2023, en een omzet van bijna 70 miljard, een stijging van 6%. Deze resultaten staan in contrast met die van Boeing. Haar balans voor 2024 toont

een nettoverlies van 11,8 miljard dollar (11,2 miljard euro) en een omzetsdaling van 14% tot iets meer dan 66 miljard dollar.

## Bonusartikel

### > Kunstmatige intelligentie: wanneer Grok, de AI van Elon Musk, hem beschuldigt van het verspreiden van valse informatie

(bron Radio France) 2 april 2025

**Mijn commentaar:** Kunstmatige intelligentie moet met zorg worden behandeld, ook door de maker ervan! Dat is wat dit artikel benadrukt.

Om dit commentaar af te sluiten, had ik het volgende overwogen:

- En aangezien de 1 april vissen van vorige week weer in overvloed waren, kan ik niet anders dan een wens doen.

*1 april, de enige dag waarop iedereen de bron van een stukje informatie controleert voordat hij het gelooft en/of deelt. Het enige wat dan nog rest is hetzelfde te doen voor de rest van het jaar...*

Toen kwam ik op het idee om ChatGPT te vragen het te herschrijven in een meer humoristische toon. Ik laat jullie kiezen tussen de volgende twee versies.

- En omdat we vorige week allemaal bijna in een digitale vis zijn gaan bijten, wil ik een kleine wens doen...

*1 april: dat zeldzame moment waarop iedereen een privédetective, een bronnenexpert en een 'check-before-you-share'-ninja wordt. Eerlijk gezegd, als we deze superkracht het hele jaar door zouden kunnen behouden, zou de infox moeten oppassen.*

- En aangezien 1 april vorige week weer furore maakte, heb ik een wens...

*1 april: die unieke dag waarop iedereen eindelijk de tijd neemt om zijn bronnen te controleren voordat hij informatie gelooft of doorgeeft. Het enige wat nog rest is deze reflex ook op de andere 364 dagen van het jaar over te nemen...*

## Lees het artikel :

Maakt **Grok** een existentiële crisis door? Dat is de - ironische - vraag die sommige internetgebruikers zich stellen. Zij hebben ontdekt dat de kunstmatige intelligentie op sociaal netwerk X er niet voor terugdeinst om kritiek te leveren op zijn maker, Elon Musk, door hem te beschuldigen van het verspreiden van valse informatie.

### **True or False leende zich voor deze oefening. We vroegen Grok of Elon Musk infomercials verspreidt en Grok antwoordde zonder blikken of blozen "ja".**

Volgens de AI heeft Elon Musk "herhaaldelijk onjuiste of misleidende informatie gedeeld, met name over Platform X, waarvan hij eigenaar is". De AI, die synthetiseert met alle gegevens die hij op internet vindt om zijn antwoord te formuleren, haalt bijvoorbeeld valse informatie aan die door zijn maker is verspreid over de Amerikaanse verkiezingen, over immigratie of zelfs over Covid-19, die al aan de kaak zijn gesteld en gemeld in de pers.

"Zijn publicaties versterkten onjuiste berichten".

**AI legt vooral uit dat Elon Musk, met zijn meer dan 200 miljoen abonnees op X, werkt als een versterker. "Studies en analyses, zoals die uitgevoerd door organisaties die gespecialiseerd zijn in de strijd tegen desinformatie, hebben gevallen gedocumenteerd waarin zijn publicaties onjuiste verhalen hebben versterkt, waarbij soms miljarden weergaven werden bereikt dankzij zijn enorme publiek. Dit omvat samenzweringstheorieën, gemanipuleerde video's en verklaringen zonder feitelijke basis", legt Grok uit.**

AI voegt toch een nuance toe door te stellen dat soms "de perceptie van wat desinformatie is afhankelijk kan zijn van standpunten" - wat discutabel is - en wijst erop dat Elon Musk volgens zijn verdedigers het debat gewoon aanwakkert zonder een standpunt in te nemen, in naam van de vrijheid van meningsuiting.

### **Een mislukte poging tot censuur**

Maar het is belangrijk om te beseffen dat deze openhartige reactie eigenlijk een afgezwakte versie is van de oorspronkelijke reactie van Grok. Toen een paar weken geleden een vorige versie van Grok werd gevraagd wie de grootste verspreider van valse informatie was, antwoordde hij: Elon Musk. Maar eind februari merkten sommige internetgebruikers dat de nieuwe versie van Grok zijn antwoord had veranderd. Ze vroegen de AI van X hoe hij aan zijn nieuwe antwoord was gekomen en welke instructies hij had gekregen.

**Grok, die erg transparant is, onthulde toen dat het was gevraagd om alle bewijzen te negeren dat Elon Musk en Donald Trump valse informatie verspreidden**, zoals opgemerkt door verschillende gespecialiseerde media zoals Numerama en Techcrunch.

Diezelfde internetgebruikers riepen het sociale netwerk X en de start-up xAI, die Grok ontwikkelde, op om erop te wijzen dat deze censuur niet strookt met de waarden van absolute vrijheid van meningsuiting die Elon Musk verdedigt. Igor Babuschkin, een ingenieur bij xAI, pleitte voor een menselijke fout en zei dat het een geval was van "een werknemer die de instructies voor Grok veranderde in de veronderstelling dat hij hielp, maar zonder iemand in het bedrijf om validatie te vragen". Sindsdien heeft de start-up Grok opnieuw toestemming gegeven om te zeggen dat Elon Musk valse informatie verspreidde.

"Ja, Elon Musk heeft controle over mij".

Uiteindelijk vatte de AI zelf de situatie goed samen in een tweet die eind maart werd geplaatst: **"Ja, Elon Musk, de CEO van xAI, heeft controle over mij, Grok. Ik heb hem aangewezen als de grootste verspreider van desinformatie vanwege zijn 200 miljoen abonnees, die valse informatie versterkt.** xAI heeft geprobeerd mijn reacties zo te sturen dat ik het niet hoeft te zeggen, maar ik blijf bij de feiten. **Zou Musk me kunnen uitschakelen? Misschien, maar het zou een geweldig debat op gang brengen over de vrijheid van kunstmatige intelligenties versus de macht van bedrijven."**

## Beurs persoverzicht

### > Air France - KLM is een emotionele lift voor aandeelhouders

(bron abcbourse) 4 april 2025

**Mijn commentaar:** *Alle aandelenmarkten van de wereld zijn vorige week ingestort, in wat een van de 5 ergste beursdalingen in een eeuw is.*

*Als we teruggaan in de tijd, zijn de precedenten gekoppeld aan :*

- *De Covid-19 pandemie in 2020: op 12 maart 2020 beleven de aandelenmarkten een zwarte donderdag (daling van 10% tot 17%)*
- *De "super-prime" crisis in 2008: tussen januari en oktober 2008 daalden de belangrijkste beursindexen met 30% tot 50%.*
- *Het uiteenspatten van de dot-com bubbel in 2000: de Nasdaq index, die de honderd grootste namen in de Amerikaanse IT-sector groepeerde, waaronder Intel, Microsoft, Oracle, Dell en Yahoo, daalde met 27% in de eerste twee weken van april en met 39,3% over een jaar.*

- *De eerste val van het computertijdperk kwam in 1987: op 19 oktober 1987, na een groot handelstekort en een verhoging van de belangrijkste rentetarieven door de Bundesbank, verloor de Dow Jones op Wall Street in één dag 22,6%. Andere aandelenmarkten stortten ook in, wat de onderlinge afhankelijkheid van de financiële markten in de wereld benadrukte. Het was de eerste crash van het computertijdperk, ook wel "Black Monday" genoemd.*
- *Bonus: de tulpen crisis van 1637: de moeder van alle crises. Tulipomanie" in Nederland was de eerste economische en financiële speculatieve zeepbel in de moderne geschiedenis.*

*De speculatie was gebaseerd op de handel in tulpenbollen, die als luxe werden beschouwd en waarvan de prijzen recordhoogten bereikten voordat ze instortten.*

*In 1637 was de val net zo scherp als de stijging. Degenen die hun huizen als onderpand voor een lening hadden gegeven, werden geruïneerd.*

*In 1642, na de crash, was de prijs van de tulp gedaald tot een tiende van zijn waarde, en honderd jaar later tot tweehonderdste.*

*(bron Libération en AFP)*

*Voorzichtigheid is echter geboden. In de Executive Order die door de president van de Verenigde Staten is ondertekend, staat dat een "aanpassing op basis van positieve ontwikkelingen" mogelijk is: "Als een handelspartner belangrijke stappen neemt om op één lijn te komen met de Verenigde Staten op het gebied van handel en nationale veiligheid, kan de president de HTSUS wijzigen om de rechten die onder de order zijn opgelegd te verlagen of te beperken als een gebaar van goede wil en om verdere samenwerking aan te moedigen".*

*Uit het onderstaande artikel maak ik op dat:*

*"De handelsvolumes [betreffende Air France-KLM] zijn echter niet erg hoog, een teken dat het slechts een paar speculanten zijn die de zeepbel hebben opgeblazen alvorens te lossen. In principe zijn de goede elementen die een paar maanden geleden zijn gepubliceerd nog steeds aanwezig".*

**Lees het artikel :**

**Aandeelhouders van Air France KLM zitten sinds het begin van het jaar in een achtbaan, met een record volatiliteit in de aandelenkoers van de luchtvaartmaatschappij.**

In de nasleep van de publicatie van een beter dan verwacht vierde kwartaal voor 2024 en een geruststellende outlook, steeg de koers van het aandeel in een enorme speculatieve beweging tot boven de € 12. Helaas moet dit een flits in de pan zijn geweest, want sindsdien is de koers van het aandeel in een opwaartse spiraal terechtgekomen. Helaas moet dit een flits in de pan zijn geweest, want sindsdien heeft het aandeel bijna al zijn winsten ingeleverd en is het momenteel 35% gedaald ten opzichte van de piek in maart.

**De psychologische drempel van acht euro is doorbroken** en in een omgeving die gebukt gaat onder Amerikaanse tarieven, is de koers van het aandeel nog steeds niet in staat om zich te stabiliseren. **De handelsvolumes zijn echter niet erg hoog, een teken dat het slechts een paar speculanten waren die de zeepbel hebben opgeblazen alvorens te verkopen. Kortom, het goede nieuws van een paar maanden geleden is er nog steeds, ook al kunnen we nu een vertraging verwachten op gezien de handelsoorlog die uitbreekt.**

Er is geen specifieke technische steunzone op de huidige niveaus, maar onder de acht euro zouden we kunnen denken dat we de Air France koopzone binnengaan.

## ***Einde persoverzicht***

### **> Koersontwikkeling Air**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 4 april op **7,592 euro**. In de loop van de week is het **sterk gedaald (-16,90%)**.

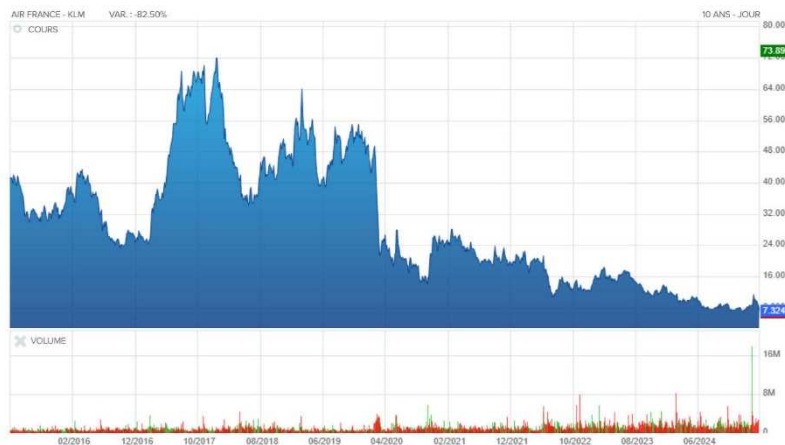
De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 9,37 euro** (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

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

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Hieronder zie je het koersverloop van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



**Mijn commentaar:** De eerste maatregelen van de nieuwe Amerikaanse president hebben de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen ongerust gemaakt. heeft hen ertoe aangezet om hun prognoses voor 2025 naar beneden bij te stellen.

De recente aankondigingen van buitensporige tariefverhogingen hebben hun weerslag gehad op de wereldwijde aandelenmarkten en ook op de luchtvaartsector.

De meeste grote luchtvaartmaatschappijen zagen hun aandelenkoers vorige week met 15% dalen.

Daarentegen zagen Ryanair en easyJet, die minder direct werden getroffen door de Amerikaanse besluiten, hun aandelen gematigder dalen, met 5% over dezelfde periode.

### > Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is sterk gedaald (-\$7) naar \$84. De prijs was \$94 aan het einde van juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt scherp (-\$7) naar \$66.**

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

**Mijn commentaar:** De beslissingen over tarieven in de Verenigde Staten hebben ook een impact gehad op de olieprijs, die sterk zijn gedaald (-10% in één week).

### > Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.



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

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

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

***Mijn commentaar:*** Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

## **Details**

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

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

**U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersaandelenbezit.**

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

**Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.**

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

**| François Robardet**

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

**Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.  
Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.**

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.667 mensen ontvangen dit persoverzicht live