

Air France-KLM verlaagt tarieven in het licht van de trans-Atlantische vertraging



## I Brief van François Robardet

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

N°1012, 14 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](#) 

## De wekelijkse nieuwsbrief

### Inhoud :

Air France-KLM verlaagt tarieven met het oog op de trans-Atlantische vertraging

Franse piloten in cockpit KLM

Banen op de tocht bij KLM

Luchtvaartsector stapt naar rechter tegen bezuinigingen Schiphol

Spanje, Portugal, Marokko... Transavia bereidt een nieuwe groeispuurt voor op Orly

14 miljard: het ongelooflijke bedrag dat Wizz Air op tafel legt om Ryanair's gelijke te worden

Europees luchtvervoer gebukt onder €10 miljard aan extra regelgevingskosten

## > Air France-KLM verlaagt tarieven in het licht van de trans-Atlantische vertraging

(bron Déplacements pros) 11 april 2025

**Mijn commentaar:** De daling van het aantal boekingen tussen Europa en de Verenigde Staten is wijdverspreid.

*Volgens reisvergelijker Liligo zijn sommige bestemmingen die populair zijn bij Franse reizigers, zoals New York, Los Angeles en San Francisco, hard getroffen: het aantal zoekopdrachten is er met 23% tot 26% gedaald ten opzichte van vorig jaar. Voor de komende vijf maanden zal alleen juli in 2025 een hoger zoekpercentage laten zien dan in 2024 (+5%). De andere maanden zullen aanzienlijk dalen: ongeveer -20% van april tot juni en bijna -15% voor augustus. (bron Air Journal)*

*De opeenvolging van tegenstrijdige beslissingen van de Amerikaanse president destabiliseert ondernemers en investeerders, die een hekel hebben aan onzekerheid.*

*Onzekerheid leidt tot een bevrozing van investeringen en aanwervingen. Het is een echte beperking en een echte zorg.*

*Maar, zoals Peter Bernstein zegt (in zijn boek "Stronger than the Gods: The Remarkable Story of Risk"), onzekerheid maakt ons vrij: het verzekert ons dat we geen gevangenen zijn van een toekomst die van tevoren geschreven is, of van een cyclische wereld waarin alles slechts herhaling is.*

**Lees het artikel :**

**Air France-KLM heeft besloten om de prijzen voor de economy class op trans-Atlantische vluchten te verlagen nadat het aantal boekingen is afgenomen.**

"We zien een lichte vertraging in boekingen voor economy class-stoelen, maar als we de prijzen een beetje verlagen, komen de volumes direct terug," vertelde Benjamin Smith, chief executive van de groep, aan Bloomberg News.

**Deze situatie heeft geen invloed op de premium cabins**, waarvoor de vraag stabiel blijft, aldus de executive. Het fenomeen beïnvloedt de verkoop in zowel Europa als Noord-Amerika, maar voorlopig handhaaft de groep zijn financiële prognoses voor het huidige boekjaar.

Hoewel **de luchtvaartmaatschappij** haar tarieven naar beneden moet bijstellen, **profiteert ze ook van de daling van de olieprijs**. "De daling van de olieprijs is een groot pluspunt voor ons. Ik heb ze lang niet zo laag gezien", zei de CEO enthousiast. Deze besparing zou de impact van de prijsverlagingen op de marges gedeeltelijk kunnen compenseren.

(...)

Deze aanpassingsstrategie komt op een moment dat Delta Airlines, de Amerikaanse partner van Air France-KLM, net zijn prognoses voor het tweede

kwartaal naar beneden heeft bijgesteld, onder verwijzing naar "een omgeving van tragere groei".

## > Franse piloten in de cockpit van KLM

(bron Upinthesky) 12 april 2025

**Mijn commentaar:** Hoewel deze situatie als tijdelijk wordt voorgesteld, betekent ze een keerpunt voor de Air France-KLM groep.

*Bij de oprichting van de groep in 2004 kreeg KLM een zogenaamde "production balance"-overeenkomst, waarin een evenwichtige verdeling van de activiteiten tussen de twee luchtvaartmaatschappijen werd vastgelegd.*

*Het doel was om de respectieve gewingen van Air France en KLM te behouden zoals die bestonden ten tijde van hun fusie, d.w.z. ongeveer tweederde voor Air France en een derde voor KLM.*

*Het doel was te voorkomen dat de ene luchtvaartmaatschappij zou groeien ten koste van de andere.*

*Deze overeenkomst, ondertekend door de twee luchtvaartmaatschappijen en de pilotenvakbonden (de SNPL aan Air France-zijde en de VNV aan KLM-zijde), heeft regelmatig vlootaanpassingen noodzakelijk gemaakt, soms ten gunste van de ene luchtvaartmaatschappij, soms ten gunste van de andere.*

*Het was echter nooit de bedoeling dat de piloten van de ene luchtvaartmaatschappij de besturing van een vliegtuig van de andere maatschappij op zich zouden nemen.*

*De aanhoudende problemen van KLM sinds het einde van de gezondheids crisis hebben dit taboe eindelijk doorbroken.*

**Lees het artikel :**

**Piloten van Air France worden deze zomer voor het eerst ingezet om KLM-vluchten uit te voeren op een Boeing 777.** Dat meldt De Telegraaf op basis van interne communicatie bij Air France. De Franse piloten worden gestationeerd in New York, vanwaar ze dagelijks met Nederlands cabinepersoneel op een KLM-toestel naar Amsterdam vliegen. Het gaat om een uitzonderlijke maatregel, bedoeld om KLM te ondersteunen in een periode van structureel personeelstekort.

Volgens de pilotenvakbond VNV doet het moederbedrijf Air France-KLM dit om zich te verzekeren van substantiële inkomsten in het zomerseizoen. **Deze samenwerking is nodig omdat anders een deel van de KLM-vloot de komende maanden ongebruikt blijft.** Door het tekort aan vliegend personeel kan KLM niet haar hele intercontinentale netwerk bedienen, het segment dat de meeste winst genereert.

KLM kan haar langeafstandsvloot niet volledig benutten ondanks een extra beloningsplan van €25 miljoen. Naar schatting staat 10% van de langeafstandsvliegtuigen aan de grond. Dit leidt niet alleen tot inkomstenverlies, maar verhoogt ook het risico op het verlies van slots.

De uitwisseling van piloten tussen de twee zustermaatschappijen was mogelijk dankzij de toestemming van de Franse en Nederlandse vakbonden. Door tijdelijk Franse piloten in te zetten, kan KLM toch met deze vliegtuigen vliegen en blijven kostbare slots behouden. De VNV benadrukt dat er nog geen formeel akkoord is over deze maatregel.

De samenwerking tussen KLM en Air France beperkt zich niet tot deze zomeroperatie. **Er zijn ook plannen om 16 Airbus A350 piloten van Air France in te zetten als instructeur bij KLM, vooruitlopend op de geplande introductie van dit vliegtuigtype bij de Nederlandse maatschappij in 2027.** Tegelijkertijd hebben de Franse piloten aangegeven ook ervaring op te willen doen met de Boeing 777, om zo een eerlijke uitwisseling tot stand te brengen.

Ook de regionale samenwerking staat niet stil. Zo wordt HOP!, een dochteronderneming van Air France, ingezet om de geannuleerde vluchten van KLM in juni deels te compenseren. Vanwege de NAVO-top moest KLM een aantal vluchten tijdelijk schrappen, maar door een gebrek aan beschikbaar personeel was het niet mogelijk om ze allemaal in te halen. De Embraer-toestellen van KLM worden daarom tijdelijk verhuurd aan HOP!, die ze inzet met eigen cockpit- en cabinepersoneel.

**Air France benadrukt dat deze samenwerking cruciaal is voor de toekomst van KLM. De Nederlandse overheid wil het aantal vluchten op Schiphol terugbrengen vanwege milieu- en geluidsoverlast. Als KLM haar slots niet volledig benut, loopt ze het risico dat ze definitief worden ingetrokken.**

**> [Banen op de tocht bij KLM](#)**

(bron Upinthesky) 9 april 2025

**Mijn commentaar:** *Sinds het uitbreken van de gezondheids crisis heeft KLM moeite om weer op het goede spoor te komen.*

*De belangrijkste reden hiervoor is de verschillende strategie van de Franse en Nederlandse regeringen tijdens de pandemie.*

*Frankrijk introduceerde de Langdurige Gedeeltelijke Arbeidsregeling (LTPS) om banen te beschermen, terwijl Nederland er de voorkeur aan gaf exploitatieverliezen te compenseren, in ruil voor het opleggen van een inkrimping van het personeelsbestand om de kosten laag te houden.*

*Vandaag de dag kampt KLM met een tekort aan piloten - zoals vermeld in het vorige artikel - maar ook aan monteurs.*

*Geconfronteerd met deze situatie lanceerde de luchtvaartmaatschappij eind vorig jaar haar 'Back on Track' plan, een ambitieus herstelprogramma gericht op het verbeteren van de operationele en financiële prestaties.*

*Het omvat het verhogen van de productiviteit, het vereenvoudigen van de organisatie, het verlagen van de kosten en het uitstellen van bepaalde investeringen.*

**Lees het artikel :**

**KLM** staat aan de vooravond van een reeks ontslagen. Dat bevestigt Mark Rademaker, voorzitter van de Vereniging van KLM Professionals, aan De Telegraaf. De luchtvaartmaatschappij **kampt met financiële problemen en moet 250 banen schrappen.**

De eerste stappen zijn al gezet. Rademaker vindt echter dat de luchtvaartmaatschappij proactief is. Collega's zijn al op de hoogte gesteld van het verdwijnen van hun baan, terwijl de ondernemingsraad nog geen officieel standpunt heeft geformuleerd over welke banen zullen verdwijnen", aldus Rademaker. Voordat er een gedwongen ontslagplan komt, wil hij ook samen met de vakbonden kijken naar een sociaal plan en interne herplaatsing.

De onrust binnen KLM groeit, op een moment dat het management naar verluidt het aantal "ondersteunende" functies snel wil verminderen. **Om investeringen in de nieuwe Airbus-vloot te garanderen, mikt de luchtvaartmaatschappij op een extra winstmarge van 450 miljoen euro.** Dit bedrag moet onder andere bereikt worden door kostenbesparingen door personeelsreducties, maar ook door het vergroten van de operationele capaciteit door extra vluchten.

**Sinds de financiële crisis blijft KLM op financieel gebied achter bij Air France, terwijl de Franse tak in voorgaande jaren het zorgenkindje was.** Dat het minder goed gaat, betekent ook dat KLM een zwakkere positie heeft binnen het samenwerkingsverband en ten opzichte van topman Ben Smith. Die had al eerder gesuggereerd dat de inkrimping van Schiphol zou leiden tot een vermindering van het aantal banen bij KLM.

## > **Luchtvaartsector stapt naar rechter tegen bezuinigingen Schiphol**

(bron Luchtvaartnieuws) 10 april 2025

***Mijn commentaar:** De gesprekken tussen KLM en de Nederlandse overheid zijn niet tot overeenstemming gekomen over hoe de geluidsoverlast rond de luchthaven Schiphol-Amsterdam kan worden verminderd.*

*KLM ziet zich genoodzaakt naar de rechter te stappen, met steun van de hele luchtvaartsector.*

### **Lees het artikel :**

BARIN, IATA, de KLM-groep, Delta, TUI, vrachtorganisatie ACN en Airlines for America dagen maandag 14 april de Nederlandse staat (de overheid) voor de rechtbank in Haarlem voor een kort geding om deze illegale vermindering van vliegbewegingen te stoppen. Dit zou in strijd zijn met Europese wet- en regelgeving. **Volgens de luchtvaartmaatschappij hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en minister Madlener de balanced approach procedure niet correct gevolgd en de bezwaren van de Europese Commissie genegeerd.**

"Wij maken bezwaar tegen het feit dat de capaciteit op Schiphol vanaf het winterseizoen 25/26 waarschijnlijk in strijd met de wet wordt beperkt", zegt Marnix Fruitema, voorzitter van BARIN, tegen Luchtvaartnieuws. Het verzoek betreft het opnieuw instellen van het plafond van 500.000 starts en landingen, waarvan 32.000 's nachts.

**"Het kabinet moet eerst de door Brussel geconstateerde tekortkomingen aanpakken. Zo moeten bijvoorbeeld volledige vlootdiversificatie, tariefdifferentiatie en operationele maatregelen worden opgenomen in de geluidsreductieplannen voordat het maximum aantal vluchten kan worden verlaagd",** aldus Fruitema.

Reactie KLM

"Ondanks al onze inspanningen en de miljardeninvesteringen die zijn gedaan om stillere, schonere en zuinigere vluchten aan te bieden en 's nachts geld te besparen met stillere vliegtuigen, blijft het ministerie van Arbeid vasthouden aan het verminderen van het aantal vluchten op Schiphol", aldus een woordvoerder van KLM. **"De kritiek in het besluit van de Europese Commissie op de evenwichtige aanpak van Nederland wordt genegeerd. Dit is onacceptabel en daarom spannen wij samen met een aantal andere partijen in de luchtvaartsector een kort geding aan.** Ook KLM kan voor haar toekomstperspectief niets anders doen dan procederen tegen het besluit van de minister. Ook KLM kan nu niets anders doen voor haar toekomstperspectief dan procederen tegen het besluit van de minister.

## > Spanje, Portugal, Marokko... Transavia bereidt zich voor op een nieuwe groeispurt op Orly

(bron Les Echos) 10 april 2025

***Mijn commentaar:** Het bedrijfsmodel van Transavia France is voornamelijk gebaseerd op routes met een vliegtijd van meer dan twee uur.*

*In vijf jaar tijd heeft de luchtvaartmaatschappij de omvang van haar vloot meer dan verdubbeld, een snelle uitbreiding die gepaard ging met grote uitdagingen.*

*Zo betekende de overname van de binnenlandse routes van Air France, waarvan sommige nauwelijks een uur duren, een echte koerswijziging.*

*Ondanks deze beperkingen slaagde Transavia France erin om in 2024 bijna break-even te draaien.*

*De groeifase is echter nog lang niet voorbij: vanaf volgend jaar moet de maatschappij de routes van de voormalige shuttles van Air France overnemen, met name die naar Toulouse, Nice en Marseille.*

**Lees het artikel :**

Het wordt een hete zomer bij Transavia France. **Na een groei van 10% in 2024 voorspelt de low-cost dochteronderneming van Air France een verdere sprong van 20% dit jaar, met 12 Airbus A320's en ongeveer tien extra bestemmingen.** Dit zou het bedrijf in 2025 bijna 17 miljoen passagiers moeten opleveren, vergeleken met 14 miljoen vorig jaar, en het een voorsprong moeten geven op Ryanair in de hitparade van goedkope luchtvaartmaatschappijen in

Frankrijk.

**Deze groei met dubbele cijfers betekent een operationele uitdaging voor Transavia France. De luchtvaartmaatschappij is van 40 vliegtuigen en 7 miljoen passagiers in 2019 naar 87 vliegtuigen gegaan deze zomer, en moet tegelijkertijd de vervanging van haar Boeing 737's door Airbus A320's in goede banen leiden.** Maar de appelgroene dochteronderneming van Air France heeft geen keus. Haar moedermaatschappij rekent erop dat ze alle slots zal overnemen die op Orly vrijkomen door de geleidelijke terugtrekking van Air France. Deze terugtrekking zal worden voltooid in de zomer van 2026, met de overdracht aan Transavia France van de diensten naar Nice, Toulouse en Marseille.

(...)

**In tegenstelling tot andere maatschappijen heeft Transavia geen vertraging opgelopen bij de levering van haar nieuwe Airbus A320 Neo**, waarvan het er al 19 heeft ontvangen van de 100 die in januari 2024 waren besteld. Ze worden ingezet op Orly en zullen Transavia in staat stellen om het brandstofverbruik met 16% tot 17% te verminderen in vergelijking met de Boeing 737-800 en om te voldoen aan de nieuwe geluidsnormen.

Bovenal blijft de groei van het verkeer de groei van Transavia France ondersteunen.  
(...)

**Terwijl de activiteiten van Air France op Orly voornamelijk binnenlands waren, zijn de activiteiten van Transavia voornamelijk gericht op grote Europese en mediterrane toeristische bestemmingen.** "Onze belangrijkste bestemmingen zijn Spanje, Portugal, Marokko, Griekenland, Tunesië en Algerije", legt Nicolas Hénin uit. Binnenlandse diensten vertegenwoordigen "slechts 10% tot 15% van het verkeer" en zijn momenteel beperkt tot vier routes (Perpignan, Toulon, Biarritz en Montpellier), na het opgeven van Brest en Pau.

De activiteiten van Transavia France blijven ook sterk gericht op Parijs. **Van de 87 vliegtuigen die voor deze zomer zijn gepland, zullen er slechts 17 buiten Orly worden gestationeerd, in Marseille (2 tot 3), Lyon (5 tot 6), Nantes (5 tot 6), Montpellier (1) en Bordeaux (1).** "In de provincies grijpen we kansen zolang we erin slagen winstgevend te zijn, zoals in Bordeaux na het vertrek van Ryanair", legt de adjunct-directeur uit.

Maar dat betekent niet dat we niet gedurfd kunnen experimenteren. Na het succesvol testen van de Jeddah dienst deze winter, is Transavia van plan om een tweede Saoedische bestemming - Medina - toe te voegen aan het winterschema. Kaapverdië, Senegal en Egypte waren deze winter ook erg succesvol. "Toch zullen we onze dienst naar Dubai komende winter niet handhaven", legt Nicolas Hénin uit.

**Om het gebruik van haar vliegtuigen te verhogen**, waarvan sommige tijdens piekuren al meer dan 12 uur per dag vliegen, en om het probleem van de avondklok



op Orly te omzeilen, **zal Transavia deze zomer ook experimenteren met nachtvluchten**, bekend als "rode ogen". We hebben bijvoorbeeld een vlucht die om 2 uur 's nachts in Istanbul aankomt en om 4 uur 's nachts vertrekt," legt Nicolas Hénin uit. Deze nachtvluchten worden verkocht voor minder, maar we besparen nog steeds op de kosten.

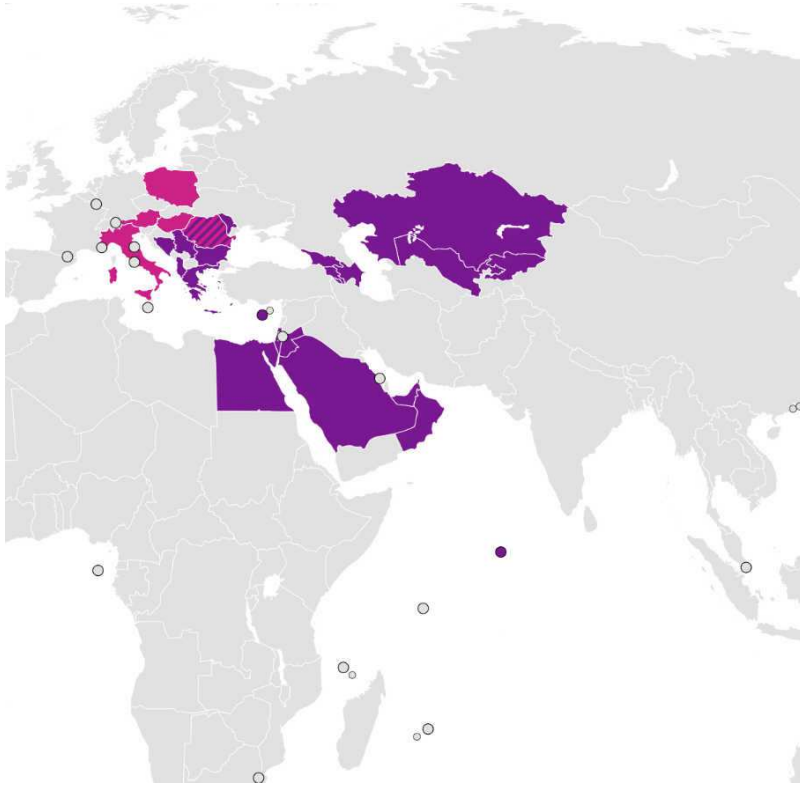
**De ultieme uitdaging voor Transavia France blijft echter het bereiken van een financieel evenwicht aan het einde van deze sterke groei, die het bedrijf in 2028 op een vloot van 100 vliegtuigen moet brengen.** Als Transavia als geheel, bestaande uit Transavia France en Transavia Holland, in 2024 een bescheiden winst van drie miljoen euro heeft gemaakt op een omzet van 3 miljard euro, dan is dat te danken aan haar grote Nederlandse zus. Maar voorlopig kan de adjunct-directeur van Transavia France geen datum noemen.

## > 14 miljard: het ongelofelijke bedrag dat Wizz Air op tafel legt om Ryanair's gelijke te worden

(bron Clubic) 11 april 2025

***Mijn commentaar:*** Wizz Air wedijvert met Ryanair voor de titel van leider onder de ultralage luchtvaartmaatschappijen op kortereafstandsvluchten.

*Sinds april 2021 heeft de Hongaarse luchtvaartmaatschappij haar horizon verbreed met de lancering van Wizz Air Abu Dhabi, haar dochtermaatschappij die buiten Europa opereert met een vloot van 12 vliegtuigen.*



*Wizz Air heeft zichzelf nu een gedurfde uitdaging gesteld: zich vestigen in het goedkope langeafstandssegment.*

*Tot nu toe hebben alleen het Franse Bee en Level (een dochteronderneming van de IAG-groep) dit avontuur vanuit Europa geprobeerd, met gemengde resultaten, vooral voor Level.*

**Lees het artikel :**

**Low-cost luchtvaartmaatschappij Wizz Air**, die actief is in slechts vijf Franse steden (Lyon, Parijs, Nice, Grenoble en Bordeaux), **heeft zojuist een ambitieus investeringsplan** van £ 12 miljard (ongeveer **€ 14 miljard**) **aangekondigd**. Dit aanzienlijke **bedrag**, gelijk aan drie jaar inkomsten, zal **de komende drie jaar worden gebruikt om de vloot van de maatschappij uit te breiden en haar diensten te moderniseren met behulp van digitale technologieën**. Het doel van de Hongaarse maatschappij is om de achterstand op giganten als Ryanair in te lopen.

Wizz Air weet dat de concurrentie hevig is (Ryanair, easyJet) en rekt op een snelle groei en de aankoop van 50 nieuwe vliegtuigen tijdens het lopende boekjaar, waardoor de vloot met 20% zal toenemen. **Met deze nieuwe vliegtuigen, waaronder Airbus A321XLR's, kan Wizz Air zijn netwerk zonder problemen uitbreiden met langeafstandsvluchten naar India, het Midden-Oosten en uiteindelijk Centraal-Azië en Afrika.**

Met ambities buiten Europa is Wizz Air niet tevreden met het uitbreiden van zijn vloot. **Tegelijkertijd gebruikt het bedrijf kunstmatige intelligentietools voor zijn piloten om de vluchtrouting te optimaliseren.** Deze technologie vermindert niet alleen het brandstofverbruik, maar minimaliseert ook vertragingen, waardoor de algehele operationele efficiëntie op de grond en in de lucht verbetert.

**Wizz Air werd** in 2023 door het tijdschrift Which? aangewezen als een korte afstandsverliger en in januari 2024 door de Britse burgerluchtvaartautoriteit veroordeeld vanwege problemen met terugbetalingen. **Sindsdien heeft Wizz Air hard gewerkt om zijn imago te verbeteren**, zoals Business Travel uitlegt.

Het vlaggenschipproject van de digitale transformatie van Wizz Air wordt deze zomer gelanceerd met een nieuwe functie die gekoppeld is aan de mobiele applicatie MyJourney. Hiermee kunnen passagiers hun reis in realtime volgen, met directe toegang tot alle relevante informatie over hun vlucht. Wizz Air hoopt dat het herontwerp van de applicatie de gebruikerservaring zal versnellen.

**De digitalisering van diensten gaat gepaard met concrete toezeggingen, zoals het verwerken van verzoeken om restitutie of compensatie in minder dan zeven dagen. Deze belofte**, mogelijk gemaakt door de automatisering van processen, **betekent een breuk met de eerdere praktijken die het bedrijf een plaats onderaan de ranglijst van kortefstands luchtvaartmaatschappijen en financiële sancties opleverden.**

Yvonne Moynihan, een van de directeurs van Wizz Air, zegt dat "product, prijs, service en communicatie de gebieden zijn waarin onze klanten het meeste verschil zullen voelen". De maatschappij wordt financieel gesteund door Indigo Partners LLC, eigenaar van Frontier Airlines en Volaris.

## > Europees luchtvervoer gebukt onder \$10 miljard aan extra kosten voor regelgeving

(bron Les Echos) 9 april 2025

**Mijn commentaar:** In 2024 zal de gezamenlijke jaaromzet van de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen (Ryanair, easyJet, de IAG-groep, Lufthansa, Air France-KLM, Wizz Air, Air Europa en Volotea) 132 miljard euro bedragen.

Bijkomende regelgevende kosten, geschat op 10 miljard euro, vertegenwoordigen ongeveer 7,5% van deze omzet. Hoewel dit percentage laag lijkt, wordt er geen

*rekening gehouden met luchthavengelden, die ook zwaar drukken op de kosten van luchtvaartmaatschappijen.*

*Deze regelgevende last is des te zorgwekkender omdat de marges van Franse luchtvaartmaatschappijen zelden boven de 5% uitkomen.*

*Elke verdere verhoging van de belastingen zou hun economisch evenwicht ernstig kunnen ondermijnen, vooral omdat hun concurrenten buiten Europa niet aan dezelfde beperkingen onderworpen zijn.*

*De Europese Commissie probeert al enkele jaren een belasting op paraffine in te voeren. Voor belastingheffing is echter unanimititeit in de Raad vereist.*

*Drie lidstaten - Griekenland, Malta en Cyprus - hebben zich verzet tegen de afschaffing van de volledige belastingvrijstelling en zelfs gevraagd om een permanente vrijstelling, zelfs toen het oorspronkelijke voorstel van de Commissie voorzag in een belastingtarief van 0,036 euro per liter.*

*De toepassing van dit tarief zou de Air France-KLM groep bijna 400 miljoen euro per jaar kosten.*

**Lees het artikel :**

**De Europese luchtvaartmaatschappijen maken zich zorgen over hun toekomst.** Tussen de kosten van de energietransitie, wettelijke verplichtingen, belastingverhogingen en de extra kosten die worden gegenereerd door slecht verkeersmanagement, zullen de toch al aanzienlijke kosten van het luchtvervoer in Europa aanzienlijk stijgen tussen nu en 2030, **volgens een rapport van het adviesbureau Steer** dat dinsdag is gepubliceerd.

Volgens het rapport, dat is opgesteld namens de 11 luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van de vereniging Airlines for Europe (A4E), **zullen de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France-KLM, IAG, de Lufthansa groep, EasyJet en Ryanair, in 2024 in totaal €9,9 miljard hebben uitgegeven om te voldoen aan Europese en nationale milieu- en belastingregels.** Specifieke lasten voor Europa, waarvan hun internationale concurrenten grotendeels gespaard blijven

Als we hier de kosten van de inefficiëntie van het luchtvervoer in Europa bij optellen, die voornamelijk het gevolg zijn van de versnippering van de luchtverkeersleiding, lopen de totale extra kosten voor deze luchtvaartmaatschappijen zelfs op tot 15,5 miljard euro. Dat is gemiddeld 30 euro per passagier, wat neerkomt op meer dan de helft van de ticketprijs op vluchten binnen Europa.

**Deze extra regelgevingskosten zijn sinds 2014 jaarlijks met 11% gestegen** (exclusief inefficiëntiekosten), terwijl het passagiersverkeer in Europa in dezelfde periode slechts met 4% is toegenomen. Maar volgens de prognoses van Steer **zullen de nalevings- en belastingkosten de komende vijf jaar opnieuw verdubbelen** tot €19,1 miljard in 2030.

Tegen diezelfde datum zouden de kosten van inefficiënties 8,5 miljard euro moeten bedragen, voornamelijk door de toename van vertragingen in het luchtverkeer, die voortdurend toenemen in Europa, maar ook door inefficiënte vliegroutes en, in mindere mate, de tekortkomingen van de richtlijn inzake luchthavengelden.

**De belangrijkste bron van extra kosten blijft de milieuregelgeving**, waarvan de rekening de komende zes jaar met nog eens 6,2 miljard euro zal stijgen. Dit is voornamelijk te wijten aan de verplichting om een toenemend percentage duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken (2% in 2025, 6% in 2030), wat een extra kost vertegenwoordigt die geraamd wordt op 3,53 miljard euro in 2030.

**Maar ook door andere Europese besluiten, zoals de verschillende rapportageverplichtingen voor broeikasgasemissies per vlucht en per passagier. En bovenal vanwege de afschaffing, in 2026, van gratis emissierechten** onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) dat in 2012 van start ging. In 2024 hebben de bij A4E aangesloten luchtvaartmaatschappijen voor 2,2 miljard euro aan emissierechten gekocht, terwijl de gratis rechten nog steeds goed zijn voor 85% van hun emissies in 2023.

Volgens het Steer-rapport **heeft geen van de andere grote luchtvervoersmarkten ter wereld zijn luchtvaartmaatschappijen een dergelijke last opgelegd.** Verplichte bijmengingspercentages voor duurzame vliegtuigbrandstof bestaan niet in Noord-Amerika of China, evenmin als emissierechten.

**De tweede factor die de kosten opdrijft, is de stijging van allerlei belastingen op luchtvervoer.** In 2024 bedroegen deze in totaal 3,176 miljard euro. In het rapport wordt geschat dat ze tegen 2030 met nog eens 1,4 miljard euro zullen stijgen. De situatie verschilt echter sterk van land tot land.

**In de Europese Unie hebben 16 van de 27 landen geen specifieke belasting op vlieguren.** Aan de andere kant zijn de kampioenen op het gebied van luchtvaartbelasting, Duitsland, Nederland en Frankrijk, aan het uitpakken. Frankrijk alleen al is van plan om dit jaar een miljard euro te heffen op vlieguren.

En Brussel laat zich niet uit het veld slaan. **De Europese Commissie heeft voorgesteld om vanaf 2027 een btw-tarief van 3% tot 8% toe te passen op alle vluchten binnen Europa. Op dit moment heffen slechts enkele landen, waaronder Frankrijk, BTW op hun binnenlandse vluchten, maar niet op intra-**

## Europese vluchten.

Al deze extra kosten zullen onvermijdelijk leiden tot een stijging van de prijs van vliegtickets, aldus het rapport. Dit bedrag, dat tussen 2014 en 2024 al is gestegen van 13,6 euro naar 30,3 euro per passagier, zou tegen 2030 kunnen oplopen tot 48,6 euro per passagier. Dit komt overeen met de huidige gemiddelde prijs van een Ryanair-ticket. Dit zou de groei van het aantal passagiers aanzienlijk beperken.

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 11 april op **7,444 euro**. Over de hele week is het **gedaald (-1,95%)**.

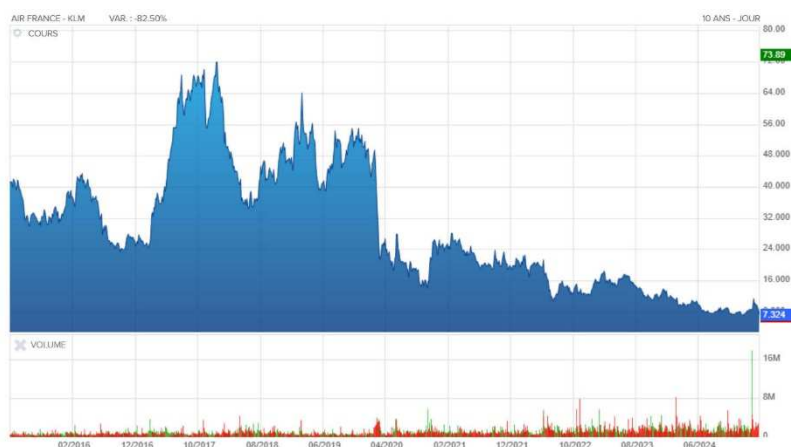
De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

Het gemiddelde (consensus) van de 12-maandsprognoses van analisten voor het aandeel AF-KLM is gedaald naar **8,88 euro** (het was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is 12,50 euro, het laagste 7,00 euro.

**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:** Vorige week hebben vier analisten hun waardering voor Air France-KLM verlaagd (Alpha Value, Bernstein, JP Morgan en Morgan Stanley).

JP Morgan is met name van mening dat Europese luchtvaartmaatschappijen onvoldoende rekening houden met een grootschalig wereldwijd financieel crisisscenario.

## > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$2) naar \$82. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$1) tot \$65 per vat.**

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoënd de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs 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 (-11% in twee weken).

## > Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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](#).

11.670 mensen ontvangen dit persoverzicht live