

Air France-KLM handhaaft haar groeiverwachtingen voor 2025



## I Brief van François Robardet

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

Uitgave nr. 1015, 5 mei 2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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 handhaaft haar groeiverwachtingen voor 2025

KLM verwacht verdere annuleringen vanwege onderhoud aan enkele Boeing 787's

China's drie grote luchtvaartmaatschappijen vergroten hun verliezen in het eerste kwartaal

Lufthansa kondigt zware verliezen aan in het eerste kwartaal, maar handhaaft haar prognoses voor 2025

Etihad en China Eastern bundelen krachten in een joint venture

Staatssteun: Brussel pakt luchtvaartmaatschappij Corsair aan

Douanerechten zouden Airbus 400 miljoen euro kosten... Drie keer minder dan voor Boeing

Frans luchtvervoeraanbod stukt deze zomer onder het gewicht van belastingen

## > Air France-KLM handhaaft haar groeiverwachtingen voor 2025

(bron Les Echos) 30 april 2025

**Mijn commentaar:** Air France-KLM boekt het ene goede resultaat na het andere, ondanks gemengde resultaten voor KLM en haar dochterondernemingen.

De aandelenmarkt heeft zich niet vergist, met een koersstijging van 9% in slechts

*een paar dagen.*

*Het jaarverslag 2024 van de Air France-KLM Groep en de Aankondiging voor de Gecombineerde Algemene Vergadering van 4 juni 2025 zijn beschikbaar op de homepage van mijn website.*

*Dit laatste document bevat de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.*

### **Lees het artikel :**

Het houdt nog steeds stand. Ondanks de tegenwind van president Trump, de daling van de consumentenbestedingen in Europa en de stijging van de prijs van vliegtickets, **boekte Air France-KLM beter dan verwachte resultaten over het eerste kwartaal. De luchtvaartmaatschappij handhaaft ook haar groei doelstellingen voor het aanbod van 4% tot 5% voor 2025.**

Net als de Lufthansa groep een dag eerder aankondigde, blijft Air France-KLM profiteren van een sterke vraag, met name op de Noord-Atlantische - en meer specifiek op de Amerikaanse markt - die zich niet lijkt te laten afschrikken door economische en politieke onzekerheden. "De marges op het passagiersnetwerk zijn zeer solide, vooral op de Noord-Atlantische Oceaan, maar ook naar Azië en het Midden-Oosten, Latijns-Amerika en in de premium cabines", aldus Benjamin Smith.

**De Air France-KLM baas zei zelfs dat hij "verrast" was door de veerkracht van de markt en in het bijzonder van het premium verkeer naar Parijs. "We hebben geluk dat we in Parijs zijn gevestigd", benadrukte hij.**

De stijging van de inkomsten per eenheid (+3%), in combinatie met de daling van de brandstofrekening (-5,6%), ondersteunen het optimisme voor deze zomer, ook al heeft Air France-KLM een vertraging in de verkoop naar de Verenigde Staten in economy class geconstateerd. Deze vertraging werd gecompenseerd door lagere tarieven.

**"We zijn ervan overtuigd dat Air France-KLM goed gepositioneerd is om zich aan te passen en goed te blijven presteren", verzekert Benjamin Smith, die erop wijst dat zijn groep minder dan haar concurrenten Lufthansa en IAG blootgesteld is aan de Amerikaanse markt. "De Verenigde Staten zijn goed voor 26% van onze capaciteit, vergeleken met 37% en 47% voor onze concurrenten", benadrukt hij.**

In detail steeg de omzet van Air France-KLM in het eerste kwartaal met 6,7% tot 7,16 miljard euro (vergeleken met +10% voor Lufthansa, tot 8,12 miljard). Het bedrijfsresultaat bleef steken op een verlies van 328 miljoen euro, net als het

nettoresultaat (-246 miljoen), zoals bijna altijd het geval is in deze trage periode, maar **het verlies werd teruggebracht met 161 miljoen euro. Air France-KLM deed het opnieuw beter dan de Lufthansa-groep**, waarvan het nettoverlies op kwartaalbasis met 21 miljoen euro opliep tot 885 miljoen euro.

Binnen de groep blijft Air France het iets beter doen dan KLM, met een kwartaalomzet die met 7,8% steeg (4,34 miljard euro) voor een operationeel verlies van 183 miljoen euro, tegenover 2,94 miljard (+7,7%) en 199 miljoen euro verlies voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, die duidelijk vooruitgang boekte. Transavia zette haar groei met dubbele cijfers voort, met een omzetstijging van 13,9% (526 miljoen euro), maar het verlies nam toe (205 miljoen euro), met name als gevolg van een belastingverhoging in Nederland, "waardoor sommige passagiers kozen voor vluchten vanuit Duitsland en België", aldus het persbericht.

### > ANP KLM verwacht verdere annuleringen door onderhoud aan enkele Boeing 787's

(bron NU, vertaald met Deepl) 4 mei 2025

***Mijn commentaar:** KLM benadrukte dat de veiligheid niet in het geding was. Er is een onderhoudsfout gemaakt aan een onderdeel dat wordt gebruikt om het vliegtuig bij te tanken.*

*Op zaterdag 3 mei werden drie vluchten geannuleerd.*

**Lees het artikel :**

**KLM verwacht de komende weken meerdere vluchten te moeten schrappen die zouden worden uitgevoerd met een Boeing 787.** Volgens een woordvoester zou dit kunnen gaan om meerdere vluchten per dag, maar exacte cijfers kan de luchtvaartmaatschappij niet geven. De situatie wordt van dag tot dag bekeken.

**De reden hiervoor is het versnelde onderhoud van een aantal Boeing 787's in de KLM vloot. Bij zeven van deze toestellen is eerder onderhoud niet volgens de juiste procedure uitgevoerd.** De luchtvaartmaatschappij verwacht dat de toestellen na het extra onderhoud geleidelijk weer gaan vliegen. "We zijn al bezig met de eerste drie toestellen", aldus de maatschappij.

Passagiers van de geannuleerde vluchten zullen volgens KLM worden omgeboekt naar een andere vlucht. Dit kan een vlucht van een andere luchtvaartmaatschappij zijn. Daarnaast zullen sommige Boeing 787 vluchten worden uitgevoerd door Boeing 777's.

Volgens KLM heeft het probleem te maken met het onderhoud van een onderdeel dat wordt gebruikt om het vliegtuig bij te tanken. **"Hoewel dit onderdeel identiek is aan dat van de Boeing 777, waarvoor de procedure correct is, geldt voor de 787-modellen een andere instructie. KLM heeft daarom besloten de onderhoudswerkzaamheden aan de zeven betrokken 787-toestellen zo snel mogelijk uit te voeren, volgens de juiste instructies", aldus de luchtvaartmaatschappij.**

KLM heeft een vloot van 228 vliegtuigen. Hiervan zijn 24 Boeing 787's, die wereldwijd worden ingezet voor langeafstandsbestemmingen.

## **> China's drie grootste luchtvaartmaatschappijen vergroten verlies in eerste kwartaal**

(bron Reuters) 29 april 2025

**Lees het artikel :**

**China Southern Airlines, Air China en China Eastern hadden moeite om break-even te draaien na de pandemie**, ondanks het feit dat de sector wereldwijd weer winstgevend zou worden in 2023, en hebben vijf jaar op rij verlies geleden.

Air China, de nationale luchtvaartmaatschappij, rapporteerde een nettoverlies van 2,04 miljard yuan (281 miljoen dollar) voor het kwartaal, 22% meer dan in dezelfde periode vorig jaar.

China Southern, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land in termen van capaciteit, rapporteerde een nettoverlies van 747 miljoen yuan in de eerste drie maanden van dit jaar, na een vergelijkbare kwartaalwinst van 756 miljoen yuan vorig jaar.

Het in Shanghai gevestigde China Eastern Airlines rapporteerde een driemaandelijks nettoverlies van 995 miljoen yuan, een daling van 24% op jaarbasis.

**De luchtvaartmaatschappijen gaven geen commentaar op de resultaten, maar noemden vorige maand concurrentie op de binnenlandse markt, zwakke internationale vraag en zakenreizen, problemen met de toeleveringsketen en valutadepreciatie als zakelijke uitdagingen.**

## > Lufthansa kondigt zware verliezen aan in het eerste kwartaal, maar handhaaft prognoses voor 2025

(bron AbcBourse) 29 april 2025

**Mijn commentaar:** Lufthansa heeft moeite om terug te keren naar het winstgevendheidsniveau van voor de crisis.

Deze zorgwekkende situatie heeft geleid tot de oprichting van een crisiseenheid. De overname van ITA Airways, dat zelden winstgevend is, zal het herstel waarschijnlijk bemoeilijken.

Lees het artikel :

**Lufthansa heeft een moeilijk eerste kwartaal achter de rug in 2025. Dinsdag rapporteerde de Duitse groep een nettoverlies van 885 miljoen euro, veel hoger dan de 734 miljoen euro van een jaar eerder. Dit cijfer is veel hoger dan de Factset consensus, die een lager verlies van 248 miljoen euro verwachtte.**

Tussen januari en maart **bleef de vraag naar passagiersvervoer** volgens de groep **"constant hoog"**, met een omzetstijging van 6%. Een lichte stijging van de gemiddelde ticketprijzen (+0,4%) stimuleerde ook de verkoop. **Maar dit was niet genoeg om de explosieve kostenstijging te compenseren**, die vooral te maken had met de stijging van de kosten voor luchtverkeersleiding, luchthavenbelastingen en onderhoudsdiensten. Het uitstel van de paasvakantie, die dit jaar in het tweede kwartaal viel, woog ook op de resultaten.

Welke factoren verklaren de toegenomen verliezen van Lufthansa?

De toename van de verliezen is te wijten aan een combinatie van factoren: de algemene stijging van de bedrijfskosten, het verschuiven van het hoge activiteitsniveau dat normaal gesproken tijdens de paasvakantie wordt geregistreerd naar het tweede kwartaal en de impact van de handelsspanningen, met name tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie. Ondanks deze tegenwind slaagde Lufthansa erin een bedrijfsresultaat (Ebit) van €722 miljoen te realiseren, in lijn met de interne prognoses. Dit cijfer illustreert de veerkracht van het bedrijfsmodel, zelfs in een bijzonder onzekere omgeving.

Waarom Lufthansa vertrouwen houdt voor 2025

**Lufthansa heeft besloten om haar prognoses voor 2025 te handhaven.** De groep verwacht dat het bedrijfsresultaat "aanzienlijk hoger" zal zijn dan in 2024, toen het €1,6 miljard bedroeg. Dit vertrouwen is gebaseerd op een prognose voor de zomer van 2025 als "solide", met een aanhoudende vraag naar trans-Atlantische vluchten. In maart vervoerde Lufthansa 25% meer passagiers tussen de Verenigde

Staten en Europa dan het jaar daarvoor.

Tegelijkertijd heeft Lufthansa een "crisiseenheid" opgezet om de **ontwikkelingen in de economische en commerciële situatie op de voet te volgen**. De groep zegt haar capaciteit snel te willen kunnen aanpassen als de vraag krimpt.

(...)

**Sinds afgelopen zomer heeft Lufthansa een omvangrijk besparingsplan doorgevoerd om het concurrentievermogen van haar belangrijkste luchtvaartmaatschappij te versterken**, vooral met het oog op de steeds hogere vaste kosten. De groep heeft ook haar portfolio uitgebreid door in januari 2025 een belang van 41% te nemen in ITA Airways en zo haar strategische positie op de Europese markt te consolideren.

## > Etihad en China Eastern vormen joint venture

(bron Abouttravel) 1 mei 2025

***Mijn commentaar:*** Etihad Airways intensificeert haar samenwerkingsverbanden met luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van de SkyTeam alliantie.

*De nieuwe overeenkomst met China Eastern is volledig in lijn met deze uitbreidingsstrategie.*

*Al in september 2023 versterkte Etihad Airways haar samenwerking met Air France-KLM en breidde hun partnerschap uit met commerciële en operationele samenwerking op verschillende gebieden: passagiersvervoer, frequent flyer-programma's, talentontwikkeling en vliegtuigonderhoud.*

### Lees het artikel :

De lancering volgt op de aankomst van China Eastern's eerste vlucht MU237 tussen Shanghai en Abu Dhabi op 28 april, die werd gevierd met een welkomstceremonie op Zayed International Airport.

(...)

Na de lancering van de joint venture **ondertekenden Etihad Airways en China Eastern** op de Arabian Travel Market ook **een nieuwe overeenkomst tussen hun respectievelijke frequent flyer-programma's**. Vanaf 1 juni 2025 kunnen leden van de programma's Etihad Guest en Eastern Miles mijlen verdienen en inwisselen op de wereldwijde netwerken van beide luchtvaartmaatschappijen.

**De joint venture tussen Etihad Airways en China Eastern Airlines, die**

**oorspronkelijk was aangekondigd voor juni 2024, wordt nu operationeel** en biedt naadloze connectiviteit en een sterker gecombineerd netwerk. De samenwerking onderstreept de langdurige banden tussen de VAE en China door uitgebreide reismogelijkheden te bieden voor passagiers die reizen tussen grote Chinese steden zoals Shanghai, Beijing, Guangzhou, Xi'an en Kunming, en belangrijke steden in de VAE, het Midden-Oosten en Afrika.

**Dit partnerschap is de eerste joint venture tussen een luchtvaartmaatschappij uit het Midden-Oosten en een Chinese luchtvaartmaatschappij en schept een precedent voor toekomstige bilaterale luchtvaartovereenkomsten.** De twee luchtvaartmaatschappijen blijven samenwerken op gebieden als codesharevluchten, gezamenlijke marketinginitiatieven en het verbeteren van de klantervaring. (TI)

## > **Staatssteun: Brussel neemt luchtvaartmaatschappij Corsair onder vuur**

(bron Francetv) 5 mei 2025

***Mijn commentaar:** De Europese Commissie geeft alleen toestemming voor staatssteun onder bepaalde voorwaarden, met name om concurrentievervalsing te voorkomen.*

*Daarom worden de begunstigde luchtvaartmaatschappijen vaak verplichtingen opgelegd, zoals de teruggave van slots.*

*Bovendien kan een luchtvaartmaatschappij geen aanspraak maken op nieuwe steun als de vorige steun haar niet in staat heeft gesteld om terug te keren naar een gezonde financiële situatie.*

*In deze context zou Corsair gedwongen kunnen worden om de 32 miljoen euro die zij in 2023 heeft ontvangen onverwijld terug te betalen.*

### **Lees het artikel :**

Corsair staat voor potentiële turbulentie. **De Europese Commissie heeft besloten haar onderzoek naar het gewijzigde herstructureringsplan van de luchtvaartmaatschappij, dat meer dan een jaar geleden werd geopend, uit te breiden naar twee nieuwe punten. Corsair zegt dat het "sereen" is,** maar deze extra onderzoeken kunnen de zaak tegen Brussel nog moeilijker maken.

Vorige week vroeg de Europese Commissie Frankrijk officieel om meer uitleg over Corsair, met name over "illegale steun voor een bedrag van meer dan 32

**miljoen euro"** en over een mogelijke "schending van de verplichting om de vloot te beperken tot 9 vliegtuigen" tijdens de herstructureringsperiode.

Deze double-header zal Brussel waarschijnlijk ergeren, die in december 2020, in de context van de gezondheidscrisis in verband met Covid-19, een herstructureringsplan voor Corsair goedkeurde, vergezeld van steunmaatregelen van de Franse staat voor een totaalbedrag van bijna 137 miljoen euro.

**Eind 2023 heeft Frankrijk de Commissie echter wijzigingen op dit plan voorgelegd.**

Brussel kondigde vervolgens aan begin 2024 een diepgaand onderzoek in te stellen om na te gaan of het plan in overeenstemming was met de regels van de Europese Unie inzake staatssteun.

Dit onderzoek is nu uitgebreid.

Frankrijk heeft een maand de tijd om Brussel te antwoorden, niet alleen op deze nieuwe mogelijk illegale overheidssteun, maar ook op het gebruik van een tiende vliegtuig, dat in principe ongeoorloofd is.

**> Voor Airbus zouden de douanerechten 400 miljoen euro kosten... Drie keer minder dan voor Boeing**

(bron Usine Nouvelle) 30 april 2025

***Mijn commentaar:** De informatie komt misschien als een verrassing, maar lijkt gegrond: alle Boeing-vliegtuigen worden in de Verenigde Staten geassembleerd, terwijl dat voor amper 10% van de Airbus A320's het geval is.*

*Uiteindelijk zullen het een paar Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn die Airbus-klanten zijn, maar alle luchtvaartmaatschappijen die Boeing-klanten zijn die de rekening betalen.*

*De verhoging van de douanerechten op reserveonderdelen kan nadelig zijn voor Boeing, dat al verzwakt is door zijn productieproblemen.*

*Tenzij de president van de Verenigde Staten natuurlijk nog een ommezwaai maakt.*

**Lees het artikel :**

"De situatie is erg onstabiel", zei hij, "en **veronderstellingen veranderen elke week, zo niet elke dag**". Tijdens de presentatie van de kwartaalresultaten van



Safran eind april, maakte de CEO van Safran, **Olivier Andriès**, er geen geheim van dat het moeilijk is om de impact te kwantificeren van de verhoging van de douanerechten die op verwarrende wijze zijn opgelegd door de nieuwe Amerikaanse regering. En de andere spelers in de luchtvaartindustrie, die hard is getroffen door de complexe industriële structuur van de sector, hebben de afgelopen weken nauwelijks de moeite genomen om schattingen te geven.

Maar Archery Strategy Consulting, een Frans bedrijf dat gespecialiseerd is in de luchtvaartindustrie, heeft de taak op zich genomen, tenminste wat betreft de extra productiekosten van de twee grootste vliegtuigfabrikanten, Airbus en Boeing. De resultaten van het werk van de experts van het bedrijf, dat naar L'Usine Nouvelle is gestuurd, zijn als volgt **De impact van de douanerechten op de productiekosten zou kunnen oplopen tot 400 miljoen euro voor Airbus. Voor Boeing is het cijfer nog hoger, ongeveer €1,2 miljard, gebaseerd op de laatste beschikbare gegevens en uitgaande van wederzijdse douanerechten van 10% tussen China en de Verenigde Staten.**

Extra kosten en leveringsvertragingen in het verschiet

"Om tot deze schattingen te komen, hebben we rekening gehouden met het aantal vliegtuigen dat in de Verenigde Staten wordt geassembleerd en hun gemiddelde verkoopprijzen, evenals met de geografische herkomst van de onderdelen voor elk belangrijk programma dat in de Verenigde Staten wordt geassembleerd", legt Rémy Bonnery uit, een lucht- en ruimtevaartdeskundige bij Archery Strategy Consulting. Voordat de Amerikaanse president Donald Trump aankondigde dat hij binnenkort de tarieven op China zou verlagen, schatte het adviesbureau de extra kosten voor Boeing op ongeveer € 2 miljard.

"Maar wat er ook gebeurt, Boeing zal veel meer last hebben van de tarieven dan Airbus", vat Rémy Bonnery samen, erop wijzend dat **Airbus alleen de A220 en A320 op Amerikaanse bodem assembleert. Geen enkel Boeing-toestel ontsnapt aan de noodzaak om onderdelen te importeren: met name tussen 35% en 45% voor de 737 en tussen 55% en 65% voor de 787.** Alleen al voor de vliegtuigen met één gangpad zouden de extra kosten tussen de 500 en 700 miljoen euro bedragen, met 265 stuks geleverd tegen 2024. Hoewel de Airbus A320's die in de Verenigde Staten worden geassembleerd 80 tot 90% van de geïmporteerde onderdelen bevatten, beperkt het lage productievolume dat ze vertegenwoordigen (64 vliegtuigen vorig jaar op een totaal van 602 A320's die door de vliegtuigbouwer worden geassembleerd) de impact tot 300 à 360 miljoen euro.

Deze schattingen zijn noodzakelijkerwijs onnauwkeurig vanwege de grillige beslissingen van de Trump-administratie. Maar de tarieven beloven hoe dan ook serieuze aanpassingen. Er zijn geoptimaliseerde logistieke stromen, zoals de CEO van Safran duidelijk heeft gemaakt, verminderingen van de voorraden van onderdelen op fabrieksniveau die zo dicht mogelijk in de buurt komen en, aan de kant van de vliegtuigbouwers, een herschikking van de leveringen van vliegtuigen

die in Europa en de Verenigde Staten worden geassembleerd.  
(...)

## > Aanbod Franse vliegreizen stukt deze zomer onder het gewicht van belastingen

(bron Les Echos) 30 april 2025

**Mijn commentaar:** We moeten voorzichtig zijn bij het analyseren van de oorzaken van de daling van het aanbod in Frankrijk.

Als we verwijzen naar het eerste artikel in deze brief, zei de baas van Air France-KLM dat hij "verrast" was door de veerkracht van de markt en in het bijzonder het "premium" verkeer naar Parijs. "We hebben geluk dat we in Parijs zijn gevestigd", benadrukte hij.

Het is dus waarschijnlijker dat de kleinere Franse luchtvaartmaatschappijen en low-cost maatschappijen zullen worden getroffen.

Hogere belastingen kunnen een van de oorzaken zijn van de daling van het aanbod.

Maar we mogen niet vergeten dat reizigers sinds het einde van de Covid-crisis van mentaliteit zijn veranderd.

In Frankrijk kiezen ze er steeds vaker voor om met de trein te reizen, in overeenstemming met de aanbevelingen die de regering eind 2022 heeft gedaan.

Dit is wat ik heb geschreven in mijn [brief nr. 903 van 13 maart 2023](#):

- Van de recente maatregelen die gevolgen hebben gehad voor luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de Franse binnenlandse markt, wil ik er één uitlichten: de aanbeveling die de regering op 3 oktober vorig jaar [2022] heeft gedaan in het energie-efficiëntieplan.

Het luidde als volgt: "Overstappen van vliegtuig naar trein voor uitgaande reizen van minder dan 4 uur per trein (of minder dan 6 uur heen en terug als de reis op dezelfde dag plaatsvindt)".

Hoewel deze aanbeveling niet verplicht was, werd ze onmiddellijk overgenomen door bedrijven en particulieren, wat bewijst dat reizigers zich steeds meer zorgen maken over de impact van hun reizen.

## Lees het artikel :

Na de luchthavens is het nu de beurt aan de luchtvaartmaatschappijen om de alarmbel te luiden over de daling van het luchtverkeer in Frankrijk. **Terwijl de vraag tot nu toe goed stand hield tegen de tegenwind, vertoont de Franse markt nu tekenen van vertraging en raakt steeds verder achterop bij de andere grote Europese markten**, verklaarden vertegenwoordigers van de Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) dinsdag. **Dit was nog voor de impact van de verdubbeling van de "solidariteitsbelasting" op vliegtickets (TSBA) op 1 maart.**

Eerste vaststelling: Frankrijk is, samen met Duitsland, de enige grote Europese bestemming waarvan het luchtverkeer nog niet is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis. "Met 178,4 miljoen passagiers ligt het verkeer in Frankrijk in 2024 nog steeds 1,8% lager dan in 2019", zegt Fnam-voorzitter Pascal de Izaguirre.

Spanje, Italië en Portugal hebben sinds 2019 stijgingen tussen 13% en 17% geboekt. "Van de 10 grootste Europese luchttransportmarkten is Frankrijk degene met de laagste groei", voegt Pascal de Izaguirre toe.

De tweede bevinding is dat terwijl de vraag sterk bleef in het eerste kwartaal, met een stijging van het aantal passagiers van 4,7% ten opzichte van dezelfde periode in 2024, het aanbod van vliegtuigstoelen in Frankrijk deze zomer in het beste geval stabiel zal zijn, of zelfs zal dalen ten opzichte van de zomer van 2024. De stoelcapaciteit in Frankrijk zal deze zomer dalen", zegt Muriel Assouline, CEO van Air Caraïbes, namens FNAM. En voor het eerst zal Frankrijk achter Italië en Turkije zakken naar de zesde plaats in de Europa-zone".

De gegevens van onderzoeksbureau Cirium op basis van de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen bevestigen de achteruitgang van Frankrijk. **Met 58,62 miljoen verkochte stoelen in Frankrijk in het derde kwartaal ligt het Franse vliegverkeer deze zomer ver achter op het Verenigd Koninkrijk (97,62 miljoen), Spanje (90,58 miljoen), Duitsland (74,54 miljoen), Italië (67,97 miljoen) en Turkije (66,4 miljoen).**

Maar vooral de groeidynamiek is daar veel zwakker, met een toename van de stoelcapaciteit van slechts 1% ten opzichte van het derde kwartaal van 2024, tegenover 4,4% in Spanje, 2,7% in Italië, 2,1% in het Verenigd Koninkrijk, 5,1% in Portugal, 5,9% in Griekenland en 6,1% in Turkije. Zelfs Duitsland, het andere grote slachtoffer van de Europese luchtvaart, deed het beter, met een stijging van de zomercapaciteit met 4,8%.

**Voor Franse luchtvaartprofessionals bestaat er geen twijfel over de oorzaak van deze neergang.** "Het is het resultaat van regelgevende boetes en belastingen die in Frankrijk zijn ingevoerd, waarvan de TSBA, hoewel er veel publiciteit aan

wordt gegeven, slechts een kwart uitmaakt", vat Pascal de Izaguirre samen. **"Het totale bedrag aan belastingen op het luchtvervoer in Frankrijk bedraagt 4 miljard euro per jaar, terwijl de omzet van de Franse luchtvaartmaatschappijen slechts 18 miljard euro bedraagt"**, voegt Muriel Assouline toe.

Volgens het hoofd Frankrijk van EasyJet, Bertrand Godinot, werken de Franse belastingen zelfs ontmoedigend voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen om op Frankrijk te vliegen. "Voor veel toeristen is de zon van de Balearen die van Corsica waard, en mensen betalen liever iets minder voor hun vliegticket en geven ter plaatse uit in plaats van belastingen te betalen", legt hij uit. **Volgens een impactstudie uitgevoerd door EasyJet kan de verdubbeling van de TSBA ervoor zorgen dat Frankrijk dit jaar een half miljoen Britse toeristen verliest.**

Hetzelfde geldt voor Ryanair, dat zijn aanbod in Frankrijk deze zomer met 4% tot 5% zal verlagen, nadat het de helft van zijn tussenstops dreigde te sluiten. "Frankrijk is geen concurrerende markt", verklaarde de CEO van Ryanair, Michael O'Leary, onlangs.

Vandaar het alarmsignaal aan de regering, op een moment dat de voorbereidingen voor de begroting van 2026 al doen vrezen voor een verdere verhoging van de belastingen. **Minister van Transport Philippe Tabarot heeft zelf toegegeven dat de belastingverhoging gevolgen zal hebben voor het toerisme in Frankrijk**", aldus Pascal de Izaguirre. Deze verklaringen geven ons hoop dat er naar ons geluisterd zal worden. De regering moet dringend een echte nationale strategie voor het luchtvervoer definiëren.

## ***Einde persoverzicht***

### **> Koersontwikkeling Air**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 2 mei op **€8,108**. In de loop van de week is het **sterk gestegen (+5,85%)**.

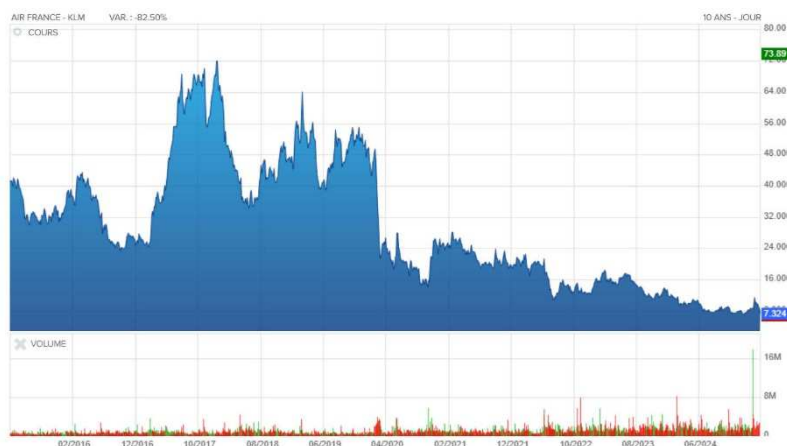
De aandelenkoers was €13,60 op 1 januari 2024, €8,23 op 1 juli 2024 en €7,604 op 1 januari 2025.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is €8,88** (deze was €17,50 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:** Na de bekendmaking van de goede kwartaalresultaten van Air France-KLM herstelde de koers van het aandeel (+6%).

### > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$6) naar \$81.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$6) tot \$61 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

**Mijn commentaar:** Besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de oliepunten doen dalen.

Daarna herstelden ze lichtjes.

Met de scherpe daling van deze week heeft olie zijn laagste prijs bereikt sinds januari 2021!

### > 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, [unsubscrib](#)

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](#).

11.675 mensen ontvangen dit persoverzicht live