

Air France-KLM baas waarschuwt voor Frankrijk en Europa



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1020, 9 juni 2025

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

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

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

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

Redactie

Beste lezers,

Ik wil graag mijn hartelijke dank uitspreken aan de aandeelhouders die mij, net als vorig jaar, hun mandaat hebben toevertrouwd om hen te vertegenwoordigen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Air France-KLM die afgelopen woensdag werd gehouden.

Er waren geen belangrijke mededelingen tijdens deze Algemene Vergadering.

De situatie van de Air France-KLM groep kan als acceptabel worden omschreven. Terwijl Air France zich heeft hersteld, zullen Transavia (break-even) en KLM (nog steeds in moeilijkheden) hun resultaten de komende jaren aanzienlijk moeten verbeteren.

Zoals u in deze brief kunt lezen, zal bijzondere aandacht worden besteed aan het bereiken van de doelstellingen van de Groep om de CO2-uitstoot terug te dringen, voornamelijk door het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Dank u voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier!

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

De baas van Air France-KLM waarschuwt tegen Frankrijk en Europa
Waarom Air France-KLM oud-minister Florence Parly als president heeft gekozen
Amsterdam Airport Schiphol verhoogt luchthavenbelastingen met 37% over drie jaar
Air France lanceert haar nieuwe cadettencampagne
Air France-KLM tekent memorandum of understanding voor strategische samenwerking met Riyadh Air
De prijs van biobrandstoffen blijft stijgen, hekelen de luchtvaartmaatschappijen

> Air France-KLM baas waarschuwt voor Frankrijk en Europa

(bron Les Echos) 2 juni 2025

Mijn commentaar: Tijdens de jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM afgelopen woensdag herhaalde Ben Smith zijn boodschap over de zware regelgeving die wordt opgelegd aan Europese luchtvaartmaatschappijen. Hoewel deze regels goed bedoeld zijn, zorgen ze voor een verstoring van de concurrentie die moeilijk te overwinnen is tegenover niet-Europese spelers.

Deze situatie is des te paradoxaler omdat Air France-KLM al jaren een van de groepen is die zich het meest inzet voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer.

Ben Smith heeft er terecht op gewezen dat de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) een echt 'kip of ei'-dilemma is: zonder voldoende vraag zullen producenten niet investeren, en zonder voldoende aanbod zullen luchtvaartmaatschappijen moeite hebben om massale toezeggingen te doen.

Sinds 2019 zet ik me binnen de Raad van Bestuur in om ervoor te zorgen dat Air France-KLM een voorbeeldige aanpak hanteert met het oog op de klimaatnoodsituatie.

Hoewel de Groep vandaag slechts 3% van het wereldwijde luchtverkeer vertegenwoordigt, verbruikt ze alleen al 16% van de wereldwijd geproduceerde duurzame vliegtuigbrandstof (cijfers 2024), perfect in lijn met haar bestaansreden: "In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen."

Helaas zijn er maar weinig luchtvaartmaatschappijen die deze weg zijn ingeslagen, wat heeft geleid tot een zekere terughoudendheid bij de producenten van duurzame brandstoffen.

Het is nu aan de regelgevende instanties, met name regeringen, om hun

verantwoordelijkheid te nemen. In plaats van hun toevlucht te nemen tot louter beperkende mechanismen, moeten ze stimulansen introduceren om de overgang van de luchtvaartsector te ondersteunen.

Lees het artikel :

Op elke algemene vergadering van de International Air Transport Association wordt dezelfde vaststelling gedaan. Terwijl luchtvaartmaatschappijen in opkomende markten een groei met dubbele cijfers boeken en hun vliegtuigorders vermenigvuldigen, **geven Europese luchtvaartmaatschappijen de indruk dat ze in de race proberen te blijven, met hun voeten stevig op de grond.** Een gevoel dat de CEO van Air France-KLM maandag onderschreef.

We hebben geen probleem met de groei van andere luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat dezelfde beperkingen voor hen allemaal gelden en niet alleen voor ons," legde Benjamin Smith uit. Maar helaas is dit niet het geval. In plaats van zich aan te sluiten bij onze belangen, zoals de regeringen van snelgroeiende luchtvaartmaatschappijen doen, benadeelt het beleid van Frankrijk en de Europese Unie de Europese luchtvaartmaatschappijen ten gunste van onze concurrenten".

In het vizier van de Air France-KLM CEO zijn de zware fiscale en milieunormen die worden opgelegd aan Europese luchtvaartmaatschappijen, die geen equivalent hebben bij hun belangrijkste concurrenten.

Voor een reis van Nice naar Tokio met een aansluiting moeten wij milieuheffingen betalen op de vluchten Nice-Parijs en Parijs-Tokio, terwijl Turkish Airlines alleen betaalt op de vlucht Nice-Istanbul", legt hij uit. Europa moet een manier vinden om dit onevenwicht te corrigeren.

(...)

Nog een klacht van de CEO van Air France-KLM, deze keer gericht aan de Franse autoriteiten: **de verkeersrechten die worden toegekend aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, voornamelijk gevestigd in de Golf, in ruil voor Airbus-bestellingen.**

Als Air France Airbus bestelt, creëert het banen in Frankrijk, niet alleen voor de productie maar ook voor de exploitatie," zegt hij. Maar als het een buitenlandse luchtvaartmaatschappij is die Airbus koopt en extra verkeersrechten krijgt, bestaat het risico dat activiteiten worden verplaatst, wat ten koste gaat van sommige banen in Frankrijk.

(...)

Terwijl het verkeer van Air France-KLM ondanks alles blijft groeien, met de toename van de wereldwijde vraag, is de groei van de belangrijkste concurrenten aanzienlijk sterker.

Tussen 2005 en 2024 steeg de stoelcapaciteit op lange afstand van Air France-KLM met 14%. Maar in dezelfde periode steeg de stoelcapaciteit van Turkish Airlines met 756%, die van Emirates met 357% en die van Qatar Airways met 914%, volgens gegevens verzameld door Air France-KLM.

Daarbij komt nog de nog sterkere groei van low-cost maatschappijen in Europa, die volgens Benjamin Smith ook onterecht zijn bevoordeeld door de Europese Commissie. Tussen 2005 en 2024 steeg de capaciteit van Ryanair met 570% en die van easyJet met 349%, terwijl de middellangeafstandscapaciteit van Air France-KLM met 6% daalde.

Dat weerhoudt Ryanair er niet van naar Brussel te gaan om compensatie te eisen voor elke consolidatieoperatie die we willen uitvoeren, in naam van de concurrentie," benadrukt het hoofd van Air France-KLM. De gevraagde concessies kunnen zo duur zijn dat ze de operatie doen mislukken, zoals het geval was met IAG en Air Europa".

Het is frustrerend om te zien dat we in Europa niet het leiderschap hebben dat ons in staat stelt om op gelijke voet met de concurrentie te concurreren," vervolgt de baas van Air France-KLM. **We liepen voorop in het luchtvervoer en nu brengen we in gevaar wat we hebben opgebouwd. Als we ons beleid niet veranderen, lopen Frankrijk en Europa het risico een point of no return te bereiken**", voegt Benjamin Smith toe.

> **Waarom Air France-KLM oud-minister Florence Parly als voorzitter heeft gekozen**

(bron Le Figaro) 3 juni 2025

Mijn commentaar: Allereerst wil ik een correctie aanbrengen in het betreffende artikel, waarin twee belangrijke voorzitterschappen in de geschiedenis van Air France-KLM zijn weggelaten: dat van Jean-Cyril Spinetta, de eerste voorzitter van de groep tussen 2004 en 2008, en vervolgens dat van Pierre-Henri Gourgeon, in functie van 2009 tot 2011.

Het is ook de moeite waard om terug te kijken op de gebeurtenissen van 2018, die een keerpunt vormden in het bestuur van de Groep.

In een poging om een arbeidsconflict met het personeel van Air France op te lossen, koos CEO Jean-Marc Janailac er destijds voor om zijn herstelplan voor te leggen aan de werknemersraadpleging.

Toen het plan werd afgewezen, besloot hij af te treden.

De raad van bestuur van Air France-KLM, die voor een voldongen feit stond, moest dringend een opvolger vinden.

Het gezochte profiel was zoiets als een 'schaap met vijf poten', waarvoor beide nodig waren

- *diepgaande kennis van de luchtvaartindustrie - om Air France om te vormen -*
- *het vermogen om de vaak complexe relaties tussen Air France en KLM te managen,*
- *en een zekere diplomatieke vaardigheid om te onderhandelen met de belangrijkste aandeelhouder op dat moment, de Franse staat (de Nederlandse staat had nog geen aandeel).*

Omdat geen enkele kandidaat aan al deze criteria voldeed, besloot de raad van bestuur de functies van voorzitter en chief executive officer te scheiden.

Ik heb er geen spijt van dat ik deze beslissing heb gesteund.

Als Chief Executive Officer zijn Ben Smith en zijn team erin geslaagd de interne spanningen te verminderen en de ommekeer van Air France in gang te zetten.

Anne-Marie Couderc van haar kant heeft als voorzitter een effectieve rol gespeeld als scheidsrechter tussen de Franse en Nederlandse gevoeligheden, zelfs nadat de Nederlandse staat een verrassend belang in het kapitaal van de groep had genomen.

Vervolgens werd een nieuw bestuur geïntroduceerd aan het hoofd van Air France, met Anne Rigail, en bij KLM, met Marjan Rintel.

De relaties tussen de twee luchtvaartmaatschappijen zijn rustiger geworden, waardoor de samenwerking weer soepeler verloopt en gezamenlijke beslissingen beter worden uitgevoerd.

De taak van Florence Parly, de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur en opvolgster van Anne-Marie Couderc, belooft echter moeilijk te worden.



Ze neemt haar functie op in een tijd waarin de betrekkingen met de moederlanden bijzonder gevoelig liggen.

Deze laatste hebben moeite om de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen effectief te ondersteunen, maar lijken aan de andere kant altijd bereid om nieuwe belastingen op hun eigen nationale luchtvaartmaatschappijen te bedenken.

Lees het artikel :

Het script is al meer dan een maand geschreven. **Florence Parly volgt Anne-Marie Couderc op als niet-uitvoerend voorzitter van Air France KLM. Ze zal samenwerken met de CEO van de Groep, Ben Smith.** "Deze benoeming wordt van kracht na afloop van de Algemene Vergadering van 2025 die wordt bijeengeroepen om de jaarrekening voor 2024 goed te keuren en die wordt gehouden op 4 juni", verklaarde de groep in een persbericht op 29 april. **Een tweekoppige bestuursstructuur die niet altijd heeft bestaan bij Air France-KLM.** Jean-Cyril Spinetta (2011-2013), Alexandre de Juniac (2013-2016) en Jean-Marc Janailac (2016-2018) concentreerden alle bevoegdheden toen ze het bedrijf leidden. Ze waren gewoon CEO's.

Als er sindsdien een alternatief model is ontstaan, dan is dat omdat er iets anders moest worden geprobeerd na een periode die werd gekenmerkt door chaos tussen 2015 en 2018: herhaalde stakingen door piloten, het hemd dat de HR-directeur van Air France werd afgerukt door vakbondsleden en het ontslag van Jean-Marc Janailac na zijn verloren referendum (...) **Anne-Marie Couderc**, die onafhankelijk bestuurder van de groep was, werd halverwege 2018 interim-voorzitter", zegt een persoon dicht bij de zaak. Uiteindelijk zal ze **de functie zeven jaar hebben bekleed.**

En toen het tijd was om haar opvolger te vinden, voorzag **niemand dat één CEO alles zou bepalen bij Air France-KLM.** Zeker niet met een CEO, Ben Smith, die een grote professional is op het gebied van luchttransport maar geen gedetailleerde kennis heeft van de arcana van de Franse macht omdat hij Canadees is. **De**

taakverdeling is heel duidelijk in deze combinatie," legt Arnaud Aymé uit, een transportspecialist bij adviesbureau Sia. De **CEO voert de strategie van de groep uit. De voorzitter onderhoudt de contacten met de aandeelhouders, met name de Franse staat**, die met 28% van het kapitaal de grootste aandeelhouder is. Air France, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van de groep, is meer dan een gewoon bedrijf waarin de overheid tijdelijk heeft geïnvesteerd. Het is een voorwerp van trots voor de Fransen, die gehecht zijn aan hun nationale luchtvaartmaatschappij. Maar het is ook een instrument van economische soevereiniteit, dat Frankrijk met de hele wereld verbindt.

Het is niet verrassend dat Anne-Marie Couderc en Florence Parly een vergelijkbaar profiel hebben: beiden zijn minister geweest, zij het niet in hetzelfde kamp of met hetzelfde gewicht. Anne-Marie Couderc was minister van Werkgelegenheid in de Juppé-regeringen tussen 1995 en 1997. Florence Parly bekleedde twee regeringsposten: van 2000 tot 2002 als staatssecretaris voor Begroting, met Jospin als premier; daarna van 2017 tot 2022, toen ze minister van Defensie was tijdens de eerste termijn van Macron. De twee leiders hebben ook schouder aan schouder gestaan in de zakenwereld. Florence Parly werkte al bij Air France en SNCF, waar ze managementfuncties bekleedde. Anne-Marie Couderc werkte voor Hachette Filipacchi en Presstalis, het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de distributie van kranten naar krantenwinkels.

De eerste prioriteit van Florence Parly zal zijn om ervoor te zorgen dat de regering de belastingen op het luchtvervoer niet verder verhoogt," zegt Arnaud Aymé. De sector heeft al een zware prijs betaald met de verhoging van de TSBA (belasting op vliegtickets, noot van de redactie) dit jaar en de invoering van de belasting op de exploitatie van vervoersinfrastructuur in 2024. We willen niet dat de conferentie Ambition France Transport, die tot de zomer nieuwe financieringsbronnen moet vinden, de sector nog meer straft.

Anne-Marie Couderc heeft een sleutelrol gespeeld in de samenwerking met de Franse regering, met name tijdens Covid. Ze heeft toen een beslissende rol gespeeld," vertelt voormalig minister van Economie Bruno Le Maire aan Le Figaro. We kwamen al snel tot dezelfde conclusie: ofwel stond de staat garant voor leningen ter waarde van enkele miljarden euro, ofwel was het gedaan met Air France. En ze overtuigde me ervan dat de upmarket-strategie van Ben Smith het mogelijk zou maken om deze leningen terug te betalen. Op 24 april 2020 kreeg Air France inderdaad een lening van 3 miljard euro en 4 miljard euro aan door de staat gegarandeerde bankleningen. Dankzij de herpositionering op een meer premium segment kon de groep vanaf 2022 weer winst maken (+ 728 miljoen) en had de Franse luchtvaartmaatschappij in maart 2023 al haar leningen terugbetaald.

> Amsterdam-Schiphol verhoogt luchthavenbelastingen met 37% over drie jaar

(bron Air Journal) 7 juni 2025

Mijn commentaar: Dit is een ongekennde verhoging.

Merk op dat alleen de verhoging van +41% voor 2025 is bevestigd. De definitieve tarieven voor 2026 en 2027 worden in de komende twee jaar officieel vastgesteld. Ze kunnen nog worden beïnvloed door toekomstige regelgeving en externe factoren.

Het valt nog te bezien of de geplande vermindering van de activiteit op Amsterdam-Schiphol gehandhaafd blijft.

Deze beslissing valt onder de bevoegdheid van de regering.

Het zal waarschijnlijk worden uitgesteld tot volgend jaar: de Nederlandse regering is net omvergeworpen en in de herfst worden nieuwe verkiezingen gehouden.

Lees het artikel :

Om het effect van inflatie en hoge rente te weerspiegelen, **zullen luchtvaartmaatschappijen op Amsterdam Airport Schiphol in 2027 gemiddeld 15 euro meer betalen per vertrekkende passagier dan nu**, volgens een persbericht van de luchthavenexploitant, Royal Schiphol Group. **Concreet zullen de tarieven volgend jaar met 41% stijgen, in 2026 met 5% en in 2027 met 7,5% dalen. Al met al een verlaging van 37% over drie jaar!**

Royal Schiphol Group heeft ook aangegeven dat zij het opgehaalde budget gaat gebruiken om geluidsoverlast te verminderen en dat voor nachtvluchten extra tarieven gaan gelden. **"De tarieven voor stillere vliegtuigen zullen goedkoper worden, terwijl oudere, luidruchtigere vliegtuigen de luchtvaartmaatschappijen meer gaan kosten (...)** Er is een categorie vliegtuigen die zoveel lawaai maken dat ze vanaf 2025 verboden zullen worden", legde Royal Schiphol Group uit.

De verhoging van de luchthavenbelasting compenseert niet alleen de inflatie, maar **helpt ook om bepaalde uitbreidings- en moderniseringsprojecten te financieren**. De luchthaven in de Nederlandse hoofdstad is van plan om €6 miljard te investeren tussen nu en 2029 in wat zij het grootste investeringsplan in haar geschiedenis noemt. "Met deze kosten maakt Schiphol de noodzakelijke investeringen in goede infrastructuur, betere dienstverlening voor passagiers en

luchtvaartmaatschappijen en betere arbeidsomstandigheden mogelijk", aldus Robert Carsouw, Chief Financial Officer (CFO) van Royal Schiphol Group.

Amsterdam-Schiphol is de thuisbasis van KLM, een strategische partner van Air France. **Marjan Rintel, president-directeur van KLM, sprak zich uit tegen een dergelijke verhoging: "Schiphol wentelt de extra kosten van vertragingen en budgetoverschrijdingen grotendeels af op de passagier.** Duurdere tickets zijn onvermijdelijk als de luchthavenbelastingen zo drastisch worden verhoogd. Het is onredelijk en onverstandig. Onredelijk, omdat Schiphol de kosten van alle vertragingen en budgetoverschrijdingen afwentelt op de luchtvaartmaatschappijen. Onverstandig, omdat de luchthaven hiermee haar concurrentiepositie als internationaal knooppunt in gevaar brengt. **Dit brengt risico's met zich mee voor de hubfunctie, de connectiviteit van Nederland en onze economie.**

> Air France lanceert haar nieuwe cadettencampagne

(bron Journal de l'Aviation) 2 juni 2025

Mijn commentaar: De wervingscampagne voor piloten die Air France heeft gelanceerd ziet er veelbelovend uit.

Het moet gezegd worden dat de talentenpool in Frankrijk bijzonder groot is, wat een echte troef is voor de luchtvaartmaatschappij.

In Nederland is de situatie echter heel anders.

KLM, een van de grootste werkgevers van het land, is daar vrijwel de enige maatschappij die piloten en vliegtuigmonteurs werft.

Deze unieke positie bemoeilijkt haar wervingsinspanningen voor deze zeer gespecialiseerde beroepen aanzienlijk.

Deze moeilijkheden dragen deels bij aan de traagheid waarmee KLM terugkeert naar het activiteitsniveau en de prestaties van voor de crisis.

Lees het artikel :

De nieuwe cadettencampagne van Air France gaat van start. Van 2 juni tot 15 juli kunnen kandidaten voor de functie van verkeersvlieger zich aanmelden om de koninklijke weg naar de cockpits van de Franse luchtvaartmaatschappij te bewandelen.

Het cadettenprogramma is bedoeld voor kandidaten met een passie voor luchtvaart, met of zonder eerdere vliegervaring. Na een strenge selectieprocedure worden 80 tot 100 van hen uitgekozen om te beginnen aan een theoretisch en praktisch opleidingsprogramma van 24 maanden, verzorgd door partnerscholen en volledig gefinancierd door de luchtvaartmaatschappij. Als ze slagen voor hun opleiding, kunnen ze de besturing van een vliegtuig met één gangpad overnemen als lijnpiloot en worden ze geïntegreerd in de kwalificatiecursus op de Airbus A220 of A320 van Air France, of op de Boeing 737 of A320neo van Transavia.

Air France wijst erop dat meer dan 300 piloten zich bij Air France en Transavia hebben aangesloten via het cadetprogramma sinds het in 2018 opnieuw werd gelanceerd - ondanks het feit dat het werd opgeschort tijdens de gezondheidscrisis.

De luchtvaartmaatschappij wijst er ook op dat dit programma openstaat voor iedereen en dat het diversiteit en de deelname van vrouwen aanmoedigt. In 2024 zal 25% van de cadetpiloten vrouw zijn (vergeleken met 9% van het huidige pilotenbestand).

Air France organiseert twee webinars op 5 en 11 juni om 18.00 en 18.30 uur, in samenwerking met de Fédération Française Aéronautique (FFA) en de Fédération Française de Vol en Planeur (FFVP), om aspirant-piloten volledig op de hoogte te houden van het selectieproces en het opleidingsprogramma. Informatie over de toelatings- en opleidingsvoorwaarden is ook te vinden op de website van Air France.

> Air France-KLM ondertekent een memorandum van overeenstemming voor strategische samenwerking met Riyadh Air

(bron Agefi) 2 juni 2025

Mijn commentaar: Riyadh Air is een nieuwe Saoedische luchtvaartmaatschappij die eind 2025 van start gaat.

De maatschappij heeft aanzienlijke groeiambities en heeft al een bestelling geplaatst voor 72 Boeing 787-9's en 60 Airbus A321neo's. De maatschappij wil ook ongeveer 50 Airbus A321neo's kopen.

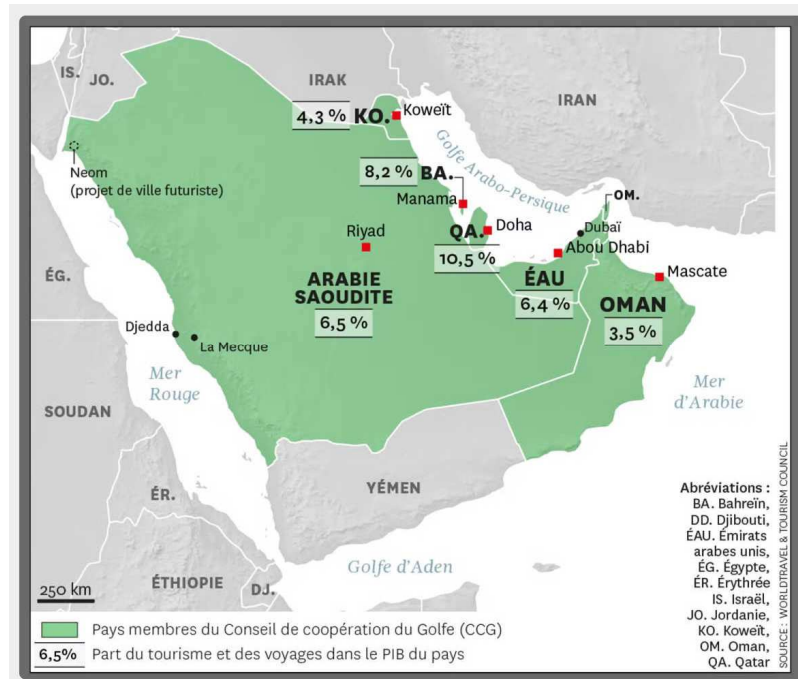
Ze is ook van plan om ongeveer 50 Airbus A350's aan te schaffen, met een duidelijke voorkeur voor de A350-1000-versie, de grootste in de familie.

De belangrijkste hub in Riyadh is strategisch gelegen in het hart van het Arabische

schiereiland.

Het ligt in de onmiddellijke nabijheid van de hubs van zijn directe concurrenten: Etihad in Abu Dhabi (97 vliegtuigen), Emirates in Dubai (254 vliegtuigen), Qatar Airways in Doha (261 vliegtuigen) en Gulf Air in Bahrein (43 vliegtuigen).

Al deze luchthavens bevinden zich binnen een straal van minder dan 500 kilometer.



Bovendien ligt Riyad in het huidige instabiele geopolitieke klimaat in het hart van de belangrijkste luchttroutes tussen Europa en Azië.

Het screenshot van Flightradar24, gedateerd 7 mei 2025 en hieronder weergegeven, geeft hiervan een bijzonder duidelijke illustratie.



Lees het artikel:

Air France-KLM kondigde maandag aan dat het een memorandum van overeenstemming heeft getekend om een strategische samenwerking aan te gaan met Riyadh Air, de nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij van Saoedi-Arabië.

"De samenwerking is gericht op het versterken van het aanbod van luchtconnectiviteit voor passagiers die reizen tussen Riyadh, Parijs, Amsterdam en verder", aldus de luchtvaartmaatschappij in een verklaring.

Het partnerschap omvat ook vliegtuigonderhoud en vrachtvervoer, voegde de maatschappij eraan toe.

"Saoedi-Arabië ontwikkelt zich snel tot een belangrijke luchtvaartmarkt. Onze drie merken, Air France, KLM en Transavia, vliegen nu op het land en dankzij deze nieuwe overeenkomst met Riyadh Air willen we onze aanwezigheid in de regio blijven versterken", aldus Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, geciteerd in een verklaring.

Er werden geen financiële details bekendgemaakt.

> De prijs van biobrandstoffen blijft stijgen, hekelen de luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Echos) 3 juni 2025

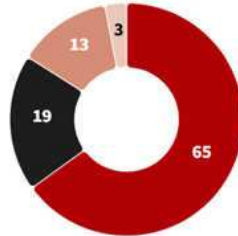
Mijn commentaar: Dit artikel is een nuttige aanvulling op mijn commentaar op het eerste artikel.

Het grootste risico voor luchtvaartmaatschappijen - vooral Europese - in de komende tien jaar is dat ze hun quota voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) niet halen.

Le carburant durable, principal levier pour atteindre l'objectif zéro carbone dans l'aviation en 2050

Projection des contributions par poste, en %

■ Carburant durable ■ Compensation / Capture carbone ■ Nouvelles technologies
■ Infrastructures / Exploitation



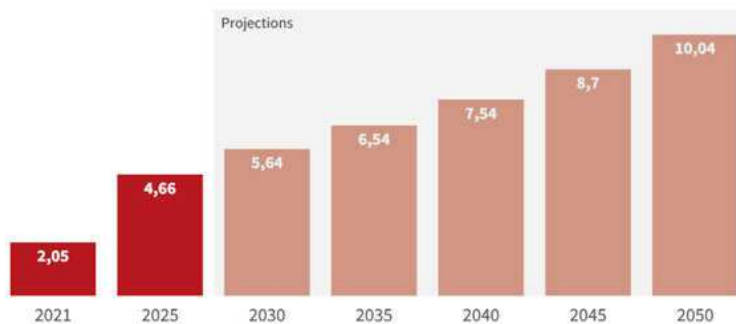
SOURCE : IATA

De Verenigde Staten hebben dit risico beperkt door het gebruik van grondstoffen die concurreren met voedsel toe te staan, wat Europa verbiedt.

Bovendien roept de aanpak van landen als China en India, waar het luchtvervoer veel sneller groeit dan in Europa, veel vragen op.

Le nombre de passagers du transport aérien devrait doubler d'ici à 2050

En milliards de voyageurs



SOURCE : IATA

Als de regelgevende instanties niet snel concrete en passende maatregelen nemen, lopen de Europese luchtvaartmaatschappijen het risico in het nadeel te zijn of zelfs gemarginaliseerd te worden, ten gunste van hun Aziatische en Amerikaanse concurrenten.

Lees het artikel :

De alarmbellen rinkelen al een hele tijd, maar de ontkolingstrein van het luchtvervoer dendert nog steeds voort op een doodlopend spoor. Dat is in ieder geval de indruk die de laatste verklaringen van de International Air Transport

Association tijdens haar algemene vergadering in Delhi achterlieten.

Positief is dat de wereldwijde productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF's), die nog steeds de belangrijkste manier zijn voor luchtvaartmaatschappijen om hun koolstofvoetafdruk te verminderen, **tegen 2025** opnieuw zal verdubbelen tot 2 miljoen ton (2,5 miljard liter). Maar zoals IATA-directeur-generaal Willie Walsh aangeeft, vertegenwoordigen deze **2 miljoen ton slechts 0,7% van het wereldwijde brandstofverbruik door luchtvaartmaatschappijen.**

Het luchtvervoer is dus nog ver verwijderd van de niet-bindende doelstelling van 5% duurzame vliegtuigbrandstoffen voor internationale vluchten die in 2023 is vastgesteld door de 193 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) voor 2030. **Maar het is ook nog ver verwijderd van de doelstelling van 2% CAD die vanaf dit jaar verplicht wordt gesteld door Europese regelgeving voor alle vluchten die vertrekken vanaf Europese luchthavens (), en de doelstelling van 6% die is vastgesteld voor 2030.**

Wat nog zorgwekkender is, is dat de verdubbeling van de productie van DFC niet gepaard is gegaan met een daling van de prijs van deze biobrandstoffen, zoals gehoopt. Integendeel: **in Europa blijven de kosten van duurzame vliegtuigbrandstoffen hoger dan elders**, wat bijdraagt aan een totale kostenoverschrijding van naar schatting 4,4 miljard dollar voor slechts 0,7% DAC.

"De grote groene zwendel van de Europese Unie
Deze paradox, die door de directeur-generaal van IATA krachtig aan de kaak is gesteld, kan **worden verklaard door het feit dat in de prijs van CAD in Europa financiële boetes zijn opgenomen die oliemaatschappijen moeten betalen als ze zich niet aan het verplichte percentage houden.** Volgens IATA vertegenwoordigen deze "nalevingskosten" een extra kost van 1,7 miljard dollar, vergeleken met een extra kost die oorspronkelijk geraamd werd op 1,2 miljard dollar voor 2% CAD tegen de marktprijs.

"In plaats van het gebruik van DAC's te stimuleren, hebben Europese verplichtingen ze vijf keer zo duur gemaakt als conventionele paraffine", zegt Willie Walsh. "Dat is een meevaller van 1 miljard dollar voor brandstofleveranciers. Het is de grote groene zwendel van de EU", zegt hij.

De luchtvaartmaatschappijen zijn echter nog maar net begonnen met hun inspanningen. **Tussen nu en 2050, de datum waarop het luchtvervoer zich verplicht heeft om koolstofneutraal te worden, worden de totale kosten van de energietransitie, die regelmatig naar boven worden bijgesteld, geschat op 4.700 miljard dollar. Dat is gelijk aan de jaarlijkse winst van de luchtvaartmaatschappijen (als ze al winst maken) gedurende 130 jaar!**

Deze rekening zal onvermijdelijk worden weerspiegeld in de prijs van vliegtickets.

Volgens IATA zouden de brandstofkosten, die momenteel gemiddeld 25% van de kosten van luchtvaartmaatschappijen uitmaken, kunnen stijgen tot 36%. Met een potentiële impact op de vraag die nog niet gekwantificeerd is.

Ondanks de omvang van de uitdaging **wilden de 350 luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van IATA hun toezegging om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn niet herzien**, zoals was voorzien. Onze leden willen dat we onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid voortzetten," benadrukt de directeur van IATA. **Het doel staat niet ter discussie, alleen de methode om het te bereiken.**

We kunnen niet langer tolereren dat de overheid 'greenwashing' toepast of onnodige kostenstijgingen doorvoert," benadrukt Willie Walsh. **Regeringen moeten dringend actie ondernemen om de productie van brandstoffen te versnellen, bijvoorbeeld door de 1000 miljard dollar aan subsidies die elk jaar naar de productie van fossiele brandstoffen gaat, om te buigen.** Maar ook door de nodige stappen te ondernemen om het succes van Corsia te garanderen, het enige marktgebaseerde mechanisme om de CO2-uitstoot van de internationale luchtvaart te verminderen."

Dit systeem, dat in 2016 werd opgezet binnen Oaci, stelt luchtvaartmaatschappijen in staat om koolstofkredieten te kopen om hun CO2-uitstoot te compenseren. Meer dan 130 landen, waaronder Frankrijk, hebben dit mechanisme ondertekend. Maar tot nu toe is Guyana het enige land dat zijn koolstofkredieten beschikbaar heeft gesteld aan luchtvaartmaatschappijen onder de verplichtingen van het Corsia-systeem," betreurt Willie Walsh. Veel van de overheidsvertegenwoordigers die we ontmoeten zijn zich niet eens bewust van hun verplichtingen in dit opzicht.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De koers van het Air France-KLM aandeel sloot op vrijdag 6 juni op **€9,236**. Over de hele week is de koers **gedaald (-4,61%)**. 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 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM heeft moeite om het symbolische niveau van €10 te bereiken.

Er is nog een lange weg te gaan naar een gunstigere waardering. Dit zal grotendeels afhangen van het vermogen van de Groep om haar schuldniveau aanzienlijk te verlagen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$4) naar \$85. De prijs was \$94 aan het eind van de week. Eind juni 2023 was dit \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$67 per vat.

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

Mijn commentaar: De besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de olieprijsen doen dalen.

Het dieptepunt is nu bijna bereikt.

> Beheer van beleggingsfondsen

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, krijg je aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Meer informatie

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij zullen helpen u beter te informeren.

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

Tot binnenkort.

[Klik hier](#) voor mijn laatste brieven

Als deze brief u bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij 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 vertegenwoordig de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

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

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

11.684 mensen ontvangen dit persoverzicht live