

Belastingen: Matignon belooft "fiscale stabiliteit" voor luchtvervoer



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1023, 30 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](#) 

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Belastingen : Matignon belooft "fiscale stabiliteit" voor de luchtvaart
Frankrijk tekent strategisch contract voor productie duurzame vliegtuigbrandstoffen
Vakbond FNV weigert te onderhandelen met KLM en dreigt opnieuw met staking

Crisis verdiept zich bij Air Senegal
De NTSB bekritiseert Boeing en de FAA voor het angstaanjagende incident met een vliegtuig van Alaska Airlines
JetBlue voegt realtime bagagetracking en AirTag locatiedeling toe

Frankrijk toont zich opnieuw een luchtvaartpionier door wrakke vliegtuigen een tweede leven te geven
Amerikaanse en Europese luchtvaart aandelen stijgen door hoop op wapenstilstand tussen Israël en Iran

> Belastingen: Matignon belooft "fiscale stabiliteit" voor luchtvervoer

(bron Les Echos) 30 juni 2025

Mijn commentaar: Halverwege vorige week kondigde het ministerie van Financiën aan dat het verschillende maatregelen aan het bestuderen was die de belastingdruk op binnenlandse vluchten met €830 miljoen zouden verhogen.

De zwaarste maatregel die werd voorgesteld zou bestaan uit het afschaffen van de vrijstelling van de TICPE (binnenlandse verbruiksbelasting op energieproducten) die het luchtvervoer geniet voor binnenlandse vluchten, door de belasting op paraffine gelijk te trekken met die op andere brandstoffen.

Volgens een schatting van Bercy zou het afschaffen van de vrijstelling voor binnenlandse vluchten de staat 660 miljoen euro besparen. Het effect op de prijzen van binnenlandse vluchten zou echter ongeveer 33 euro per passagier bedragen.

De andere maatregel die wordt overwogen is om het btw-tarief voor binnenlandse vluchten te verdubbelen van 10% naar 20%. Deze maatregel zou alleen al 170 miljoen euro extra opleveren. Maar ook hier zou de verhoging niet onopgemerkt blijven. Voor een race Parijs-Nice zou de 13 euro BTW stijgen naar 26 euro.

En dat terwijl "de sector al 1,3 miljard euro aan extra heffingen heeft moeten absorberen voor de begroting van 2025".

Wie zal zegevieren, Bercy of Matignon (dat terughoudend is om de belastingen op binnenlands luchtvervoer te verhogen)?

Het antwoord zal in oktober worden gegeven wanneer de Nationale Vergadering over de begroting stemt.

Lees het artikel :

Schreeuwen voordat het nog meer pijn doet kan nuttig zijn in tijden van budgettaire arbitrage. Dit zou wel eens het geval kunnen zijn voor het luchtvervoer. Volgens onze informatie **kunnen de voorstellen voor belastingverhogingen die Bercy had bedacht voor de begrotingswet van 2026 eindelijk in de ijskast worden gezet.**

Volgens de informatie die afgelopen donderdag in "Les Echos" verscheen, zegt Matignon "zeer terughoudend te zijn over de voorstellen voor nieuwe belastingen voor de sector" en spreekt het zich zelfs uit voor "fiscale stabiliteit in 2026". Dit zou in lijn zijn met de eisen van iedereen die betrokken is bij het luchtvervoer in Frankrijk.

Een vorm van "fiscale stabiliteit" in 2026

De vorige begroting voorzag al in een aanzienlijke verhoging van de belasting op

vliegtickets, waarvan de gevolgen voor het luchtvervoer moeten worden geëvalueerd", legt Matignon uit. **De regering wil dat 2026 gekenmerkt wordt door een grotere mate van fiscale stabiliteit, met name voor deze sector.**

Dit klinkt als zoete muziek in de oren van professionals uit de sector, die wanhopig uit een aantal voorbereidende vergaderingen zijn gekomen. **Verskillende voorstellen die in de pers zijn genoemd (btw op binnenlandse vluchten, afschaffing van de vrijstelling van de TICPE) zijn inderdaad afkomstig van bepaalde regeringsdepartementen," bevestigt Matignon.** Dit zijn technische voorstellen die aansluiten bij de vraag van de regering om elk onderdeel van de begroting opnieuw te bekijken, en ze lopen geenszins vooruit op de uiteindelijke richting die de regering zal inslaan".

In lijn met de verklaringen van Emmanuel Macron

Deze verklaring is des te geruststellender omdat ze bijna woord voor woord overeenkomt met de verklaring van president Macron op de Paris Air Show op 20 juni. Toen hij de ondertekening van een commercieel partnerschap tussen de ADP-groep en Air France-KLM kwam verwelkomen, had Emmanuel Macron ten overstaan van de directeurs van de twee maatschappijen de hoop uitgesproken dat de regering "het concurrentievermogen en de duidelijkheid van het luchtvervoer" zou herstellen.

Deze wens werd geïnterpreteerd als een belofte van een belastingvoordeel voor de sector, die al 1,3 miljard euro aan extra heffingen moest absorberen voor de begroting van 2025.

Het valt nog te bezien wat er uiteindelijk uit de begrotingsdebatten van komend najaar zal komen. Tussen nu en dan zullen de Franse luchtvaartmaatschappijen waarschijnlijk andere uitdagingen het hoofd moeten bieden. Te beginnen met de staking van sommige luchtverkeersleiders, gepland voor 3 en 4 juli, die is uitgeroepen door de vakbonden CGT, UNSA en CFDT. Ook al heeft de belangrijkste vakbond van luchtverkeersleiders, de SNCTA, zich niet aangesloten bij de staking, toch worden er grote verstoringen verwacht tijdens deze twee dagen van grote vertrekken van luchthavens en het Franse luchtruim.
(...)

> Frankrijk tekent strategisch contract voor productie duurzame vliegtuigbrandstoffen

(bron Energynews) 23 juni 2025

Mijn commentaar: ik trek op geen enkele manier de vaardigheden van de ondertekenaars van dit contract in twijfel.

Ik herhaal de conclusie van het artikel: de echte uitdaging ligt nu in om deze routekaart om te zetten in concrete, wereldwijd concurrerende industriële projecten.

Er zijn echter nog onzekerheden over de financiering. Het contract is voorzichtig op dit punt en stelt:

- *De staat en de industrie verbinden zich er gezamenlijk toe om een Europees financieringsmodel te ondersteunen om de risico's van projecten te verminderen, gebruikmakend van de feedback van bestaande of nieuw op te zetten regelingen, en om tegelijkertijd de invoering van garanties op Frans en Europees niveau te bestuderen.*

De verschillende betrokken actoren hebben de overheid herhaaldelijk gewezen op de omvang van de vereiste investeringen.

In deze context zou een belastingverhoging, zoals vermeld in het vorige artikel, het succes van dit strategisch contract in gevaar kunnen brengen.

Lees het artikel :

Het onderdeel Duurzame Brandstoffen voor de Luchtvaart (SAF) van het Strategisch Contract Nieuwe Energiesystemen (CSF NSE) is officieel ondertekend door de ministers Éric Lombard, Marc Ferracci en Philippe Tabarot, samen met leiders uit de industrie, vakbonden en lucht- en ruimtevaartbedrijven. Het plan bevat een concrete routekaart voor de periode 2024-2027, gericht op het creëren van een soevereine, concurrerende en duurzame industrie. **Het plan is opgebouwd rond vier prioriteiten:** het verhogen van de nationale productiecapaciteit, het garanderen van het concurrentievermogen en de conformiteit van producten, het creëren van gunstige voorwaarden voor industriële investeringen en het lanceren van de eerste belangrijke projecten vóór 2030. Het doel is met name om de SAF-behoefte van Frankrijk volledig te dekken en tegelijkertijd exportmogelijkheden te verkennen.

Frankrijk wil zelfvoorzienend worden op het gebied van duurzame vliegtuigbrandstoffen, die zowel biobrandstoffen als synthetische brandstoffen uit hernieuwbare waterstof en opgevangen koolstofdioxide (eSAF en ebioSAF) bevatten. De regering is van plan om de definitieve investeringsbeslissingen (FID's) te vergemakkelijken die essentieel zijn voor het structureren van deze opkomende sector. **De geplande maatregelen omvatten het beschikbaar stellen van geschikte grond voor industriële locaties en meer steun voor projecten die**

door de Franse overheid als strategisch worden beschouwd.

Om een eerlijke markt in stand te houden, is de regering bovendien van plan om strengere controlemechanismen in te voeren op de invoer van brandstoffen, om te garanderen dat deze voldoen aan de duurzaamheidsnormen die Frankrijk en de Europese Unie hebben vastgesteld. Het doel van deze regelgeving is om het concurrentievermogen van Franse bedrijven op de nationale en internationale markt te ondersteunen.

Dit Franse initiatief is in lijn met de doelstellingen voor koolstofneutraliteit die de Europese Unie heeft vastgesteld voor 2050. (...) **FAS is aangewezen als het belangrijkste middel om deze ambitieuze doelstellingen te bereiken.**

De Franse industrie heeft al de eerste stappen in deze richting gezet, met verschillende nationale raffinaderijen die betrokken zijn bij de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaart. Vier nieuwe eSAF en ebioSAF productieprojecten, onlangs geselecteerd als onderdeel van de CARB'AERO projectoproep, profiteren van aanzienlijke overheidssteun van 100 miljoen euro. Deze industriële initiatieven moeten de productiecapaciteit voor synthetische brandstoffen in Frankrijk de komende jaren een boost geven.

De ondertekening van de SAF-sectie van het CSF NSE verenigt belangrijke spelers zoals TotalEnergies, Air France, Schneider Electric en vakbondsvertegenwoordigers, die samenwerken om de nationale industrie te ontwikkelen en te consolideren. Deze collectieve dynamiek wordt ondersteund door de Franse ministeries van Economie, Financiën en Industriële en Digitale Soevereiniteit, Industrie en Energie, en Transport.

De betrokken bedrijven benadrukken het strategische belang van deze sector om zowel de energie- als de industriële onafhankelijkheid te garanderen en tegelijkertijd het concurrentievermogen van de Franse luchtvaartindustrie te versterken. Ze zijn in het bijzonder van plan om meer te investeren in geavanceerde faciliteiten voor de productie van duurzame brandstoffen met behulp van de overvloedige koolstofarme elektriciteit in Frankrijk.

De verschillende spelers hopen dat dit strategische kader Frankrijk in staat zal stellen om een pioniersrol te vervullen in een luchtvaartindustrie die te maken heeft met toenemende milieu- en economische beperkingen. De uitdaging is nu om deze routekaart te vertalen in concrete industriële projecten die concurrerend zijn op de wereldmarkt.

> Vakbond FNV weigert te onderhandelen met KLM en dreigt opnieuw met staking

(bron Luchtvaartnieuws) 25 juni 2025

Mijn commentaar: De rechter die de staking verbood noemde conjuncturele redenen.

Volgens de voorzieningenrechter had Schiphol aangetoond dat de staking tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's zou leiden, zeker zo kort na de NAVO-top.

Er zouden onvoldoende parkeerplaatsen zijn voor aankomende vliegtuigen, een groot aantal passagiers zou in vliegtuigen en terminals moeten wachten en veel aansluitende passagiers zouden vastzitten in het douanegebied.

Daarnaast had de Koninklijke Marechaussee aangegeven zich vanwege de NAVO-top onvoldoende te kunnen voorbereiden op de gevolgen van deze staking.

Met dit besluit wordt de staking slechts uitgesteld, tenzij de bonden ingaan op het aanbod van KLM.

Lees het artikel :

Vakbond FNV, die het grondpersoneel vertegenwoordigt, gaat niet in op de uitnodiging van KLM om woensdag terug te keren naar de cao-tafel. FNV-leider John van Dorland blijft in "actiemodus" en is van plan een nieuwe staking aan te kondigen zodra hij heeft bepaald hoe hij verantwoord actie kan voeren.

Deze week verbood de rechtbank in Haarlem een 24-uursstaking van het grondpersoneel. De vakbonden hebben al laten weten dat dit niet het einde van hun acties betekent. Volgens Van Dorland zijn er achter de schermen nog gesprekken gaande met KLM over veiligheid. Zodra die zijn afgerond, wil hij weer oproepen tot stakingsacties.

De kans op nieuwe stakingen op Schiphol in de drukke zomerperiode is dus aanwezig. Volgende week begint in een deel van het land officieel de zomervakantie. In die periode is het meestal erg druk op de luchthaven, omdat veel mensen met het vliegtuig op vakantie willen.

KLM heeft vrijdag aangeboden om af te zien van de loonstop voor haar personeel, maar volgens de FNV-vertegenwoordiger is dit niet genoeg om nieuwe onderhandelingen over de cao te starten. "Er is niets concreets en we

hadden nog een aantal andere eisen. Ook op dit punt moeten we concessies doen. FNV wil naast behoud van koopkracht ook een vaste afspraak om mensen in fysiek zware beroepen eerder met pensioen te laten gaan.

KLM zegt teleurgesteld te zijn. "Ondanks de financiële situatie van KLM zijn wij bereid een gebaar te maken richting FNV met een loonbod. Het is teleurstellend dat de FNV nu de deur dichtgooit. We hopen dat de FNV op de uitnodiging ingaat", aldus een woordvoerder.

De verboden staking zou zaterdag plaatsvinden. FNV en vakbond CNV kondigden de actie dinsdag aan om hun eisen kracht bij te zetten. KLM spande daarop een kort geding aan, omdat ze vond dat de actie te ver ging. Woensdag oordeelde de rechter dat de staking, zoals gepland, een te grote impact zou hebben vanwege de veiligheidsproblemen die het zou kunnen veroorzaken op Schiphol.

Het CNV weet nog niet of het zal ingaan op de nieuwe uitnodiging van KLM.

Volgens CNV-onderhandelaar Souleiman Amallah wordt de zaak nog besproken met de leden. Hij voegde eraan toe dat KLM nog niets concreets heeft laten weten om te kunnen beoordelen of het bedrijf ingaat op de eisen van de vakbond.

> De crisis verergert bij Air Sénégal

(bron Journal de l'Aviation) 26 juni 2025

Mijn commentaar: Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen, met Ethiopian Airlines als opmerkelijke uitzondering, kampen met grote problemen.

Alleen al in de afgelopen week is de situatie van verschillende luchtvaartmaatschappijen onderwerp geweest van commentaar in de pers:

- Air Sénégal (zie artikel hieronder)
- Royal Air Maroc (RAM), die aanzienlijk gedaald is op de wereldranglijst van beste luchtvaartmaatschappijen, gepubliceerd door Skytrax, een internationale referentie in de sector.

In 2025 staat RAM op de 70e plaats, 15 plaatsen lager dan in 2024.

Deze daling is ook zichtbaar op continentaal niveau. RAM zakt van de 2e naar de 6e plaats in Afrika, achter Ethiopian Airlines, Air Mauritius, RwandAir, South African Airways en EgyptAir.

- Tanzaniaanse luchtvaartmaatschappijen die op de zwarte lijst van in Europa verboden luchtvaartmaatschappijen staan.

Op 18 juni heeft de Tanzania Civil Aviation Authority (TCAA) Ethiopian Airlines en Qatar Airways extra verkeersrechten toegekend voor een periode van zes maanden om vluchten van en naar Europa uit te voeren.

- *Tot slot Tunisair: de luchtvaartmaatschappij verkeert al jaren in zwaar weer en wacht op een reddingsplan, dat al lang op zich laat wachten. Eerdere projecten zijn niet doorgedaan.*

In het verleden zijn Air France in West-Afrika en KLM in Oost-Afrika partnerschappen aangegaan met nationale luchtvaartmaatschappijen. Sommige van deze partnerschappen bestaan nog steeds.

De vooruitzichten voor het luchtverkeer in Afrika zijn aanzienlijk. Ze rechtvaardigen dat de Air France-KLM groep haar aanwezigheid op dit continent versterkt en verbetert.

Lees het artikel :

Air Sénégal, de nationale luchtvaartmaatschappij van Senegal, maakt momenteel een steeds kritischere periode door, met een zware schuldenlast en een krimpende vloot.

De situatie verslechterde begin juni door een geschil met de Amerikaanse leasemaatschappij Carlyle Aviation Partners, dat leidde tot de teruggave van vier A321's en nu een directe impact heeft op de activiteiten. Volgens een interne nota van 5 juni beweert Air Sénégal een deel van haar achterstallige betalingen te hebben geregeld, maar het geschil blijft bestaan. Carlyle eist betaling van de onbetaalde bedragen en heeft afgelopen zomer de leasecontracten opgezegd, alvorens het bedrijf voor de rechter te dagen. De onderhandelingen over de terugkoop van twee Airbus A319's en de teruggave van de A321's zijn in een impasse geraakt en Carlyle wordt door het management van Air Sénégal beschuldigd van "eenzijdige manoeuvres" en "onrechtmatige druk".

De Senegalese nationale luchtvaartmaatschappij heeft zich onlangs ook verzet tegen IATA (International Air Transport Association), die ongeveer 2 miljard CFA-frank (3 miljoen euro) van haar contanten inhoudt via het BSP-systeem (Billing and Settlement Plan) als onderdeel van het commerciële geschil met Carlyle Aviation. Air Sénégal is van mening dat het aanzienlijke schade heeft geleden en heeft aangekondigd dat het "alle gepaste juridische stappen" zal ondernemen om zijn fondsen vrij te krijgen.

Verschillende bronnen bevestigen dat het bedrijf nu "aan het eind van zijn Latijn is", gebukt onder een kolossale schuld, aan de grond gehouden vliegtuigen en een ernstig beschadigde reputatie. De toon is er een van urgentie, met de Senegalese premier Ousmane Sonko zelf die de schuld van het bedrijf schat op meer dan 118 miljard CFA frank (180 miljoen euro).

Air Sénégal heeft momenteel slechts vier vliegtuigen in gebruik (een A330-900, een A320, een A319 en een ATR 72-600), **tegenover ongeveer tien twee** jaar geleden.

> **De NTSB bekritiseert Boeing en de FAA voor het angstaanjagende incident met een vliegtuig van Alaska Airlines**

(bron CNN) 24 juni 2025

Mijn commentaar: Elke stap in het onderzoek naar de oorzaken van het Alaska Airlines incident brengt nieuwe onthullingen over het falen van Boeing en zijn toezichthouder (de FAA).

18 maanden na het incident is de fabrikant van de B737 MAX nog steeds bezig met het uitvoeren van de aanbevelingen die aan hem zijn gedaan.

Als gevolg daarvan is Boeing nog steeds gedwongen om de productie te beperken tot 38 eenheden per maand. Vóór maart 2019 stond de productie van de B737 MAX op 52 toestellen per maand.

Lees het artikel:

De verantwoordelijkheid voor de afschuwelijke explosie van de deurpluggen in een vliegtuig van Alaska Airlines vorig jaar wordt gedeeld door vliegtuigfabrikant Boeing, zijn leverancier Spirit Aerosystems en de Federal Aviation Administration (FAA), zei de voorzitter van de National Transportation Safety Board dinsdag tijdens een hoorzitting.

"De veiligheidstekortkomingen die tot dit ongeluk hebben geleid hadden duidelijk moeten zijn voor Boeing en de FAA," zei NTSB voorzitter Jennifer Homendy in haar openingswoorden.

"Ik heb veel vragen over de rol van de FAA hierin. De FAA is het laatste bastion van luchtvaartveiligheid," voegde ze eraan toe.

(...)

Negentien veiligheidsaanbevelingen werden dinsdag voorgesteld, tien aan de FAA en negen aan Boeing. Sommige vielen samen met aanbevelingen van het Office of Inspector General in een audit uit 2024, waarvan er veel onder FAA deadlines vielen.

(...)

Het volledige eindrapport van de NTSB over het incident met Alaska Air zal over een paar weken beschikbaar zijn.

Boeing heeft alom de schuld gekregen voor het leveren van het vliegtuig aan Alaska Air zonder de vier bouten die nodig zijn om de deurplug op zijn plaats te houden.

De NTSB stelde vast dat de waarschijnlijke oorzaak het losraken van de deurplug was, als gevolg van "het falen van Boeing Commercial Airplanes om adequate training, begeleiding en toezicht te bieden". Volgens de NTSB was een andere factor die bijdroeg het "ineffectieve toezicht en planning van nalevingscontroles" van de FAA.

(...)

Desondanks bekritiseerde het NTSB-rapport de FAA voor wat het beschreef als "inadequaat toezicht".

(...)

De FAA moet betere richtlijnen geven over de regels voor veiligheidsprocedures die luchtvaartmaatschappijen, inclusief vliegtuigfabrikanten zoals Boeing, moeten volgen, zei Sabrina Woods, een ongevallenonderzoeker bij de NTSB.

Bij gebrek aan richtlijnen is de commerciële luchtvaart gedwongen om een structuur te ontwikkelen gebaseerd op "trial and error systemen", voegde ze eraan toe.

(...)

Mevrouw Homendy erkende dat Boeing en Spirit AeroSystems nieuwe kwaliteitscontrolesystemen hadden ingevoerd en dat ze "dankbaar was voor de geboekte vooruitgang". Maar u zult vandaag horen dat er meer gedaan kan en moet worden.

Ze hoopt ook dat het nieuwe leiderschap bij de FAA en het Department of Transportation hun inspanningen om de veiligheid te verbeteren zullen verdubbelen.

"Ik geloof dat Boeing, Spirit en de FAA zullen leren van dit ongeluk," zei ze. **"Het is essentieel dat de FAA goed toezicht houdt op de entiteiten die zij moet reguleren.** Ik heb er vertrouwen in dat dit zal gebeuren met het nieuwe leiderschap bij het Department of Transportation en de FAA."

(...)

Boeing vertelde onderzoekers dat er geen interne documenten waren die erop wezen dat de deurplug was verwijderd en vervolgens opnieuw was geïnstalleerd zonder de bouten, dus dat de arbeiders die het vliegtuig over de productielijn

verplaatsten niet wisten dat de bouten opnieuw moesten worden bevestigd.

Werknemers van Boeing zeiden in gesprekken met onderzoekers dat ze zich onder druk gezet voelden om te snel te werken, waardoor het moeilijk was om fouten te voorkomen.

(...)

> JetBlue voegt realtime bagagetracking en locatiedeling AirTag toe

(bron InvestingPro) 23 juni 2025

Mijn commentaar: De nieuwe functies die JetBlue aanbiedt, zijn een echt voordeel voor passagiers.

Ze zorgen voor een betere zichtbaarheid van de bagagebewegingen, waardoor het gemakkelijker wordt om de bagage terug te vinden in geval van vertraging of verlies, wat bijdraagt aan een meer serene en geruststellende reiservaring.

Daarnaast biedt de door JetBlue gekozen methode een aanzienlijk economisch voordeel voor de luchtvaartmaatschappij.

Het vertrouwt op apparatuur die passagiers al bezitten, zoals Apple AirTags, voor het traceren van bagage, wat betekent dat de luchtvaartmaatschappij niet hoeft te investeren in dure traceerapparatuur voor al haar bagage.

Dankzij deze innovatieve aanpak kan JetBlue haar klantenservice verbeteren en tegelijkertijd de operationele kosten in de hand houden.

Lees het artikel :

JetBlue heeft twee nieuwe functies voor het traceren van bagage geïntroduceerd om de ervaring van klanten met ingecheckte bagage te verbeteren, aldus een persbericht van maandag. Volgens gegevens van InvestingPro komen de operationele initiatieven van de luchtvaartmaatschappij op een moment dat het bedrijf voor grote financiële uitdagingen staat, waarbij analisten verwachten dat de winstgevendheid in 2025 onder druk zal blijven staan.

De luchtvaartmaatschappij **heeft een mobiele applicatie gelanceerd die real-time updates geeft over de status van ingecheckte bagage**, als uitbreiding op het

bestaande e-mail notificatiesysteem. Dankzij deze verbetering kunnen reizigers hun bagage tijdens hun reis volgen via de JetBlue applicatie.

Daarnaast **ondersteunt JetBlue nu het delen van locaties voor Apple AirTags en andere Find My Network-accessoires die in ingecheckte bagage zijn geplaatst**. In het geval van vertraagde of zoekgeraakte bagage kunnen klanten een tijdelijke link voor locatiedeling genereren via de Apple Find My app en deze delen met het JetBlue bagageserviceteam door een QR-code te scannen bij de bagageband of door samen te werken met personeel op de luchthaven.

"We zijn voortdurend op zoek naar manieren om onze klanten een handigere reiservaring te bieden", zegt Carol Clements, JetBlue's Director of Digital and Technology.

Volgens gegevens van het US Department of Transportation die in de aankondiging worden aangehaald, staat JetBlue in 2024 op de tweede plaats van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen wat betreft bagageafhandeling, met minder dan 1% van de klanten die vertragingen ondervinden.

De nieuwe capaciteit maakt deel uit van JetBlue's 'JetForward' strategie gericht op het verbeteren van de klantervaring. **De luchtvaartmaatschappij zegt dat de toegang tot het delen van locaties automatisch eindigt zodra klanten worden herenigd met hun bagage en dat reizigers volledige controle behouden over hun instellingen voor het delen van locaties.**

(...)

> Frankrijk toont zich opnieuw een luchtvaartpionier door een tweede leven te geven aan afgedankte vliegtuigwrakken

(bron: Techguru) 24 juni 2025

Mijn commentaar: Het tekort aan grondstoffen treft alle industriële activiteiten.

In de luchtvaartindustrie is dit het geval voor aluminium, maar ook voor staal, koper en zelfs titanium.

Olivier Vidal, een onderzoeker aan het CNRS in Grenoble, heeft een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat de grondstoffen die nodig zijn voor de energietransitie ontoereikend zullen zijn, tenzij er belangrijke recyclingkanalen worden opgezet.

Ik nodig u uit om te luisteren naar zijn lezing "Energie versus grondstoffen: is de

transitie echt mogelijk? Je vindt de link bovenaan mijn [pagina over Duurzame Luchtvaart](#).

Lees het artikel:

Het recycelen van luchtvaartmaterialen staat centraal in de moderne zorg en Frankrijk is een pionier op dit gebied. Met de komst van nieuwe technologieën en een groeiend milieubewustzijn, proberen spelers in de industrie beperkingen om te zetten in kansen. Als onderdeel van dit streven hebben Constellium, Airbus en TARMAC Aerosave hun krachten gebundeld om afgedankte vliegtuigen een tweede leven te geven door aluminium op innovatieve manieren te hergebruiken. Dit ambitieuze project kan de duurzaamheidsnormen in de wereldwijde luchtvaart herdefiniëren.

Een wereldprimeur voor Constellium

Constellium, een Frans-Zwitsers bedrijf gespecialiseerd in hoogwaardig aluminium, presenteerde onlangs een aluminium staaf die volledig is gemaakt van afgedankte vliegtuigen. De innovatie werd onthuld op de Paris Air Show 2025 en markeert een belangrijke stap voorwaarts in de luchtvaartindustrie. De staaf, het resultaat van een samenwerking met TARMAC Aerosave en Airbus, toont aan dat het recycelen van aluminium in de luchtvaartsector niet alleen mogelijk is, maar ook voordelig.

De uitdaging was om complexe aluminiumlegeringen te recycelen met behoud van hun sterkte en metallurgische integriteit. Door in deze uitdaging te slagen, hebben Constellium en zijn partners niet alleen voldaan aan de strenge normen van de burgerluchtvaart, maar ook de weg vrijgemaakt voor een nieuw tijdperk van innovatie. **De nieuwe ingots voldoen nu aan de eisen van moderne luchtvaartstructuren en zijn bestand tegen extreme omstandigheden.**

Airware en het programma "Vleugels van de toekomst"

Het gerecyclede metaal maakt deel uit van de Airware-reeks van Constellium, een aluminium-lithiumlegering die bekend staat om zijn uitzonderlijke sterkte-gewichtsverhouding. Deze legering wordt gebruikt door luchtvaartgiganten en helpt het gewicht van vliegtuigen te verminderen, wat resulteert in een lager brandstofverbruik en een lagere CO₂-uitstoot. Constellium's "Wing of the Future" programma verkent nog lichtere structurele oplossingen, vooruitlopend op de uitdagingen van kerosinevrije luchtvaart.

Deze aanpak maakt deel uit van een toekomstvisie waarin de luchtvaart prestaties moet combineren met respect voor het milieu. De vleugels van de toekomst, lichter en resistenter, zouden het luchtvaartlandschap radicaal kunnen veranderen en reizen ecologischer en economisch haalbaarder maken. Dit programma baant de

weg voor duurzame luchtvaart, klaar om de groeiende milieu-uitdagingen aan te gaan.

TARMAC Aerosave: een belangrijke speler in recycling

TARMAC Aerosave speelt een cruciale rol in de recycling van luchtvaartmaterialen.

Met bijna 20 jaar ervaring in het ontmantelen van vliegtuigen, recycleert het bedrijf **meer dan 92% van de materialen**, waardoor elk vliegtuig een aluminiummijn wordt. Teruggewonnen aluminium wordt een strategische grondstof, geïntegreerd in nieuwe luchtvaartstructuren dankzij de samenwerking met Constellium.

Dit proces van technische sluiting, dat een paar jaar geleden nog onmogelijk leek, is nu realiteit. De samenwerking tussen TARMAC Aerosave en Constellium toont aan dat **vliegtuigrecycling een levensvatbare en noodzakelijke oplossing is voor een industrie die volop in beweging is. Met de toenemende druk op het milieu zouden deze initiatieven in de nabije toekomst wel eens de norm kunnen worden.**

Een ecologische en industriële doorbraak

Voor het recyclen van aluminium is 95% minder energie nodig dan voor de oorspronkelijke productie, wat aanzienlijke ecologische en economische voordelen biedt. Deze technische vooruitgang is een potentiële hefboom voor de luchtvaartindustrie, die haar ecologische voetafdruk wil verkleinen. Airbus, dat betrokken is bij het project, ziet dit initiatief als essentieel voor zijn koolstofarme strategie.

Door gebruikt aluminium te hergebruiken, kan de lucht- en ruimtevaartindustrie niet alleen haar behoefte aan grondstoffen verminderen, maar ook haar koolstofvoetafdruk verbeteren. Deze circulaire aanpak zou een navolgenswaardig model kunnen worden, dat aantoont dat innovatie en duurzaamheid niet onverenigbaar zijn. De vliegtuigen van morgen, gemaakt van gerecyclede materialen, zouden wel eens het luchtruim kunnen kiezen zonder iets te veranderen, behalve onze planeet.

(...)

Beurs persoverzicht

> Aandelen Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen stijgen door hoop op wapenstilstand tussen Israël en Iran

(bron Reuters) 24 juni 2025

Mijn commentaar: Zoals vaak het geval is tijdens conflicten, bewegen de aandelenkoersen van luchtvaartmaatschappijen in de tegenovergestelde richting van de olieprijs.

We zien dit nu weer na de aankondiging van het staakt-het-vuren tussen Israël en Iran.

Lees het artikel :

Aandelen in Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen stegen dinsdag, terwijl de olieprijs daalde op verwachtingen van een staakt-het-vuren tussen Israël en Iran.

Air France KLM, IAG en Lufthansa stegen tussen 6% en 10%, terwijl Wizz Air 3,2% won.

Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen United Airlines, Delta Air Lines en American Airlines stegen elk ongeveer 4% in de ochtendhandel. Kleinere rivalen Alaska Air en JetBlue Airways stegen ook met respectievelijk 3,5% en 6%.

(...)

"Reisaandelen zijn gestegen, zowel vanwege de gevolgen voor de brandstofkosten als omdat de potentiële impact op de buitenlandse reislust, die het gevolg zou kunnen zijn van een verdere escalatie van de spanningen in het Midden-Oosten, lijkt te zijn vermeden," zei Russ Mould, beleggingsdirecteur bij AJ Bell.

De grote oliemaatschappijen zijn getroffen door de daling van de ruwe olieprijs tot het laagste niveau in veertien dagen. Olie heeft de afgelopen week 10% van zijn waarde verloren.

"Ervan uitgaande dat het staakt-het-vuren standhoudt, versterkt dit onze visie dat een de-escalatie waarschijnlijker was dan een volledige blokkade van de Straat van Hormuz - een stap die een scherpe stijging van de olieprijs zou hebben veroorzaakt," zei Mukesh Sahdev, wereldwijd hoofd van de grondstoffenmarkten bij Rystad Energy, in een notitie.

"Tegen deze achtergrond verwachten we dat de olieprijs dicht bij \$70 per vat zullen blijven tot er een akkoord is bereikt tussen de VS en Iran, ervan uitgaande dat het staakt-het-vuren.... blijft.

(...)

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De koers van het Air France-KLM aandeel sloot op vrijdag 27 juni op **€9,080**. In de loop van de week is de koers **sterk gestegen (+14,65%)**. 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 **€8,48** (deze was €17,50 begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €5,70.

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 de prestaties van het aandeel over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Na de Israëlische aanvallen op Iran verloor de koers van Air France-KLM 15% in twee weken.

Na het staakt-het-vuren heeft het deze daling weer goedge maakt.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is sterk gedaald (-\$12) naar \$89. De prijs was \$94 aan het eind van de zomer. De prijs was \$94 eind juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt scherp (-\$10) naar \$67.

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

Mijn commentaar: In tegenstelling tot de luchtvaartmaatschappijen is de olieprijs deze week met 15% gedaald.

> CIPF-beheer

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 het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigacion, 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 je deze nieuwsbrief leuk vindt, 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 luchtvaartsector 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 nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.687 mensen ontvangen dit persoverzicht live