



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 709, 24 juni 2019.

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> **Air France KLM en Accor versterken hun samenwerking door hun loyaliteitsprogramma's aan elkaar te koppelen.**

(bron Agefi-Dow Jones) 20 juni - **De luchtvaartmaatschappij Air France-KLM en de hotelgroep Accor kondigden donderdag aan hun partnerschap te versterken** door de lancering van een dubbel beloningssysteem voor de leden van hun respectieve loyaliteitsprogramma's. De **luchtvaartmaatschappij Air France-KLM en de hotelgroep Accor hebben aangekondigd dat ze hun partnerschap zullen versterken** door de lancering van een dubbel beloningssysteem voor de leden van hun respectieve loyaliteitsprogramma's.

Leden van de Flying Blue frequent flyer-programma's van Air France-KLM en Accor AccorHotels Club kunnen nu Miles+Points sparen voor elke vlucht van Air France of KLM of verblijf in een Accor groepshotel.

"Dit partnerschap biedt meer mogelijkheden om punten of mijlen te verdienen en meer flexibiliteit om ze te gebruiken. Het stelt de groepen Air France-KLM en Accor in staat om hun leden in verschillende stadia van hun reis te belonen", aldus de twee bedrijven in een gezamenlijk persbericht.

Iets meer dan een jaar geleden kondigde Accor zijn voornemen aan om

een belang te verwerven in Air France-KLM, met het oog op de ontwikkeling van gezamenlijke digitale projecten of een gemeenschappelijk platform voor klantenbinding.

Mijn commentaar: *In juni 2018 kondigde de Accor-groep haar voornemen aan om 14% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM te kopen. Hij was van mening dat de besprekingen over een overeenkomst voor het delen van gegevens tussen de twee bedrijven al jaren aan de gang zijn, maar dat niets echt heeft gewerkt.*

Een jaar later bereikten de twee Franse groepen een akkoord om hun partnerschap te versterken. Zonder een beroep te doen op een aandeleninvestering.

> Omhelzen: KLM Cityhopper is van plan om 15 E195-E2 te bestellen en stelt een optie in voor 20 anderen.

(bron Agefi-Dow Jones) 19 juni - De regionale luchtvaartmaatschappij **KLM Cityhopper, een dochteronderneming van Air France-KLM, is van plan om 15 E195-E2 vliegtuigen te bestellen en heeft een optie geplaatst voor 20 extra vliegtuigen**, kondigde de Braziliaanse vliegtuigbouwer Embraer woensdag aan.

De intentieverklaring van KLM Cityhopper, die nog steeds de ondertekening van een koopcontract vereist, heeft betrekking op een totaalbedrag van 2,48 miljard dollar tegen huidige catalogusprijzen, aldus de fabrikant in een verklaring.

Mijn commentaar: *De Embraer E195-2 kan 136 passagiers vervoeren, veel meer dan de 100 zitplaatsen van de E190 en 88 zitplaatsen van de E175 van KLM Cityhopper.*

Door de gemiddelde capaciteit van haar vliegtuigen op deze manier te verhogen, kan KLM's dochteronderneming ondanks de verzadiging van de luchthaven Schiphol toch groeien.

> Air France Hop: welke lijnen kunnen geamputeerd worden?

(bron: TourMaG) 20 juni - Zoals we al een paar weken weten, **zal het binnenlandse netwerk van Air France afnemen**. Deze herstructurering van de kortereafstandsactiviteiten van de groep (Air France en Hop) zal echter niet beperkt blijven tot het in mei aangekondigde plan voor vrijwillig ontslag, dat 465 banen omvat. Dit is wat we leren van een intern document van het management (...): "de situatie van punt tot punt vereist **een ambitieus actieplan**". Dit

laatste **voorziet dus in een vermindering van de korteafstandsactiviteiten met 15% tussen 2018 en 2021**, waarbij de verlieslijdende lijnen van Orly: Lorient, Agen en Quimper worden gesloten. Andere lijnen (...) zullen hun frequenties worden verminderd. Ook de langlaufloipes, van provincie naar provincie, zullen worden getroffen en sommige "structureel verlieslatende" lijnen, zoals Nantes - Montpellier of Straatsburg - Rijsel, zullen worden stilgelegd. (...)

Hoewel de werkingscode en het merk Hop volgend najaar zullen verdwijnen, zal ook de vloot aanzienlijk vereenvoudigd en ingekrompen worden met de release van de ATR en Embraer 145. De ATR en Embraer 145 zullen de komende jaren een belangrijke vereenvoudiging en inkrimping van de vloot tot gevolg hebben.

"Deze uitstap zal het mogelijk maken de vloot te rationaliseren met 2 cockpits als doel (E190/170 en CRJ 1000/700) en zich te heroriënteren op de 70/100 zitplaatsen markt", wordt door de directie gespecificeerd. Tegen 2021 zal de huidige Hop-vloot nog slechts 51 vliegtuigen over hebben.

Terwijl het korteafstandspunt een operationeel resultaat van -96 miljoen euro in 2017 en -189 miljoen euro in 2018 heeft, **zijn de oorzaken van de invoering ervan in de droge regeling welbekend: de gecombineerde concurrentie van de lagekostenmaatschappijen**, die van Frankrijk een prioritaire markt hebben gemaakt en geleidelijk aan marktaandeel winnen, **vooral van de TGV.**

"Sinds de opening van de LGV Ouest in 2017 is alleen het verre zuiden meer dan 3 uur van Parijs verwijderd gebleven. De ontwikkeling van goedkope Ouigo

TGV's zal de druk op het luchtverkeer verder verhogen", **aldus de presentatie, verwijzend naar een verkeersverlies van 45% in Marseille** sinds de Phocaïsche stad 3 uur van Parijs in 2001 **en een verlies van 42% in Bordeaux** sinds de opening van de LGV in 2017. (...)

Mijn opmerking: Wanneer een goedkoop bedrijf concurreert met HOP!, kan de dochteronderneming van Air France zich niet verzetten tegen de concurrentie met HOP! De omvang van haar vliegtuigen, die door overeenkomsten binnen Air France beperkt zijn tot 100 zitplaatsen, leidt tot kosten die niet in verhouding staan tot die van de nieuwkomers op de markt. HOP! is geen goedkoop bedrijf, verre van dat.

Alleen Transavia France kon concurreren met easyJet, Vueling of Volotea. De overeenkomsten die bij de oprichting van Transavia France werden gesloten, staan dit niet toe. Zij verbieden Transavia om routes te exploiteren die voorheen door de Air France Group werden

geëxploiteerd.

> Bourget 2019 : Latécoère presenteert LIFI in samenwerking met Air France

(bron Air et Cosmos) 21 juni - **LIFI (Light Fidelity) is een draadloze communicatietechnologie op basis van lichtgolven**, die de beschikbare bandbreedte aanzienlijk vergroot (...), die zich steeds verder ontwikkelt en wordt gepresenteerd op de Parijse Air Show door Latécoère, in samenwerking met Air France.

"We ontwikkelen LIFI al 2 jaar, in samenwerking met AFI en het startende bedrijf Oled, dat de modem ontwikkelde. Met dit systeem is er alleen maar behoefte aan een zendermodem, die wordt doorgegeven door optische vezels die lichtgevende lenzen boven de stoel aansluiten en ontvangstenzen die in het hoofd van de stoel worden geplaatst en teruggestuurd naar een ontvangstmobem," legt Serge Bérenger, Director of Innovation and R&T bij Latécoère, uit. "Zolang je in de lichtkegel zit, is de verbinding optimaal. Het grote voordeel is dat je individueel toegang hebt tot bandbreedte, in tegenstelling tot wifi, waar passagiers toegang moeten delen. De verbinding is dus ongeveer 100 keer sneller (100 Mb/s) dan traditionele wifi, en op het einde van het jaar zouden we 1 Gb per seconde moeten kunnen aanbieden," legt Serge Bérenger uit. "De LIFI-technologie is zeer interessant omdat **het** dankzij de optische vezels **aanzienlijke bedradingskosten bespaart**. Het wordt ook geïnstalleerd voor de gehele levensduur van het vliegtuig, ongeveer 30 jaar, wat de onderhoudskosten aanzienlijk vermindert. Dit is dus van belang voor alle actoren in de luchtvaartsector: bedrijven, MRO-actoren, WEI-leveranciers, enz. Het feit dat het systeem is gebaseerd op optische vezels en lenzen, zonder elektronica, betekent dat er geen **behoefte is aan een zeer complexe certificering**. Tot slot is er met deze technologie geen elektromagnetische golfstraling, wat geen overlast veroorzaakt voor mensen.

Mijn opmerking: Als de LIFI-technologie haar belofte snel nakomt, zal ze wifi vervangen en de inzet ervan aan boord van Air France-vliegtuigen uitdagen.

> Qatar Airways verkozen tot beste luchtvaartmaatschappij ter wereld!

(bron: Boursier com) 20 juni - Vorig jaar werd de in Doha gevestigde luchtvaartmaatschappij in de aanloop naar Singapore Airlines opnieuw

verkozen tot beste luchtvaartmaatschappij ter wereld tijdens de 2019 World Airline Awards uitgereikt door Skytrax....

(....) **Qatar Airways ligt voor Singapore Airlines en All Nippon Airways.** Een referentie in de sector, deze rangschikking wordt elk jaar door specialisten in de luchtvaartsector zeer gewaardeerd. De 'TOP5' wordt vervolledigd door Cathay Pacific Airways en Emirates. Je moet naar de 9e plaats gaan om een spoor van een Europees bedrijf te vinden, in dit geval Lufthansa. **Air France behaalde twee plaatsen in een jaar tijd, op een 23e plaats (KLM is 18e).**

Singapore Airlines werd beloond voor zijn eerste klasse. De Aziatische groep loopt voor op Lufthansa en Air France. Qatar Airways ontving de prijs voor beste business class. ANA en Singapore Airlines voltooien het podium. Virgin Atlantic domineert de ranglijst van de beste premium eco-klasse, vóór Singapore Airlines en Air New Zealand. Tot slot kreeg Japan Airlines de prijs voor de beste economy class, voor Singapore Airlines en Qatar Airways. Opgemerkt moet worden dat Philippine Airlines de Most Improved Airlines award heeft ontvangen, vóór British Airways en Malaysian Airlines.

Voor low-cost carriers werd AirAsia opnieuw erkend. Het Maleisische bedrijf heeft een voorsprong op easyJet en Norwegian. Ryanair is 9e en Vueling Airlines 15e en Vueling Airlines 15e.....

Mijn opmerking: Skytrax' verschillende ranglijsten, die op de website te raadplegen zijn, geven veel belang aan Aziatische bedrijven. Air France en KLM verschijnen in bijna de helft van de ranglijst:

Beste stoel in business class in Europa: 1e Air France

Best Premium Economy

Catering: 9e Air France Best Catering

in Business Lounge: 9e Air France

Best Air France Best Aircraft Cabin Cleanliness in the World: 15e KLM

Best In-Flight Entertainment in the World: 17e KLM, 21e Air France

Best Air France Best Airline Personnel in Europe: 6e KLM, 8e Air France

Opgemerkt dient te worden dat Star op de ranglijst van de alliantie een voorsprong heeft op Oneworld en SkyTeam.

> Delta neemt aandelen in Korean Air, waardoor de

eigenaren worden versterkt.

(bron AFP) 21 juni - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta Airlines heeft aandelen gekocht in de moedermaatschappij van Korean Air, waardoor de familie die eigenaar is van de onderneming haar positie tegen fondsen van activistische aandeelhouders kan versterken. **Delta verwierf een 4,3% belang in Hanjin KAL, de** vervoerder zei op donderdag, toe te voegen dat het zijn aandelen tot 10% "na het ontvangen van regelgevende goedkeuring" kon verhogen.

Deze overname komt een jaar nadat de twee luchtvaartmaatschappijen een joint venture zijn gestart, waardoor ze toegang hebben tot bijna 300 bestemmingen in de Verenigde Staten en 80 in Azië.

De aanwinst van Delta Airlines van aandelen is goed nieuws voor de nieuwe voorzitter van Hanjin KAL, Walter Cho, die **hem zal toestaan „zijn beheersrechten tegen om het even welke aanval door activistische haagfondsen te verdedigen,"** zei een Koreaanse ambtenaar van de Lucht, die door het Zuidkoreaanse persagentschap Yonhap wordt geciteerd.

Walter Cho nam in april de

controle over Hanjin KAL over, als opvolger van zijn vader Cho Yang-ho, die enkele dagen voor zijn dood door de aandeelhouders op beschuldiging van corruptie uit de raad van bestuur werd ontslagen.

Een van deze activistische fondsen, Korea Corporate Governance Improvement (KCGI), dat een belang van bijna 16% in de onderneming heeft, vereist een hoger rendement en **meer transparantie.**

Door zijn aankondiging daalde de koers van het aandeel Hanjin KAL vrijdag met 15%. Het aandeel van Korean Air, de Zuid-Koreaanse nationale luchtvaartmaatschappij, verloor eveneens 2,6%.

***Mijn opmerking:** Delta Airlines heeft tot nu toe geïnvesteerd in luchtvaartmaatschappijen om haar zakelijke partnerschappen te consolideren.*

Door te investeren in de moedermaatschappij van Korean Air lijkt de Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij het management van het Zuid-Koreaanse bedrijf, dat in het hart van een strijd om familiaal bestuur ligt, te ondersteunen.

> Wizz Air lanceert een langeafstandsvlucht op de lange afstand

(bron: Déplacements Pros) 20 juni - De goedkope luchtvaartmaatschappij heeft aangekondigd dat ze vluchten van meer

dan 8 uur wil lanceren. Ze heeft al een bestelling geplaatst voor 20 A321XLR.

Nieuwe apparaten die het vanaf 2023 over een periode van 3 jaar zou moeten ontvangen. "De **A321XLR is het meest concurrerende vliegtuig en zal Wizz Air in staat stellen** zijn netwerk uit te breiden en locaties te verbinden die vandaag de dag buiten ons bereik liggen vanwege het grotere bereik van het vliegtuig. Vandaag de dag bieden we zo'n 5 of 6 uur durende routes aan die onze passagiers in vervoering brengen en de XLR zal ons in staat stellen **om onze diensten aan te bieden op 7 tot 8 uur durende routes**", aldus Jozsef Varadi, CEO van Wizz Air.

Terwijl lagekostenmaatschappijen moeite hebben om hun langeafstandsroutes winstgevend te maken, behaalde Wizz Air in 2018 een omzet van 2,3 miljard euro, waarvan 291,6 miljoen euro winst. (...)

Mijn opmerking: de goede financiële situatie van Wizz Air maakt het een van de meest succesvolle bedrijven in de langeafstands- en lagekostensector.

> **Jet Airways: faillissementsprocedure gestart**

(bron Air Journal) 18 juni 18 - Twee maanden na het einde van haar activiteiten in India en het buitenland heeft Jet Airways geen koper gevonden. Zij staat nu voor een faillissementsprocedure.

Na de stopzetting van de vluchten op 17 april 2019 na wanbetalingen aan vliegtuigverhuurders en brandstofleveranciers, gewogen door een schuld van 1,2 miljard dollar en het niet vinden van een koper, wordt de particuliere onderneming die ooit de eerste in India was, geconfronteerd met gerechtigheid.....(.....)

De faillissementsprocedure zal schuldeisers - indien de rechter dit toestaat - in staat stellen de activa van de particuliere onderneming te verkopen, met inbegrip van vliegtuigen, luchthavenslots, onderhoudsactiviteiten, enz.

De vloot van Jet Airways zou nu slechts zes ATR's en één Boeing 737-800 hebben, vergeleken met een maximum van 123 afgelopen december. Ooit had het meer dan 16.000 mensen in dienst, maar de meeste van zijn zeelieden hebben zich aangesloten bij concurrerende luchtvaartmaatschappijen, die ook hun slots hebben opgehaald op luchthavens in het hele land (tot 15 juli voor het moment). Low-cost AirAsia India en de reguliere luchtvaartmaatschappij Vistara (beide dochtermaatschappijen van de Tata Group) sprongen meteen in het oog, vooral op de luchthaven van Mumbai. (...)

Mijn opmerking: ik had geen illusies over de mogelijkheid dat Jet Airways zijn activiteiten zou hervatten. De Air France-KLM Groep zal een nieuwe partner moeten vinden in India.

> Bourget 2019 : Airbus sluit zijn lounge met een nieuw vliegtuig en bestelt 383 vliegtuigen.

(bron Journal de l'Aviation) 21 juni - **Airbus had een goede show**, ook al heeft Guillaume Faury, de president, dit jaar een nogal speciale sfeer herkend, 737 MAX en milieukwesties vereisen. De **vliegtuigbouwer is erin geslaagd alle doelstellingen te bereiken die hij zich had gesteld**, met name in de commerciële luchtvaartsector: de presentatie van de A220 in Le Bourget, de lancering van de A321XLR en de bevestiging van de plaats van de A330neo op de markt. Alleen de A350 is op de achtergrond geraakt.

Christian Scherer, Airbus Sales Director, verwelkomde het succes van de **A220**, die **95 verplichtingen boekte**. (...)

De A330neo zou ook zijn orderportefeuille kunnen uitbreiden met vierentwintig nieuwe vliegtuigen, die zich bij de Cebu Pacific en Virgin Atlantic vloten zullen aansluiten als de contracten worden bevestigd.

Maar de **grootste bron van tevredenheid blijft de lancering van de A321XLR**. Het vliegtuig registreerde verplichtingen voor 249 vliegtuigen van elf klanten - **137 nieuwe orders** en 112 conversies. "Kijk naar de kwaliteit van de klanten en de mate van marktpenetratie", stelt Christian Scherer met genoegen vast, waarbij hij erop wijst dat de bestellingen afkomstig zijn van zowel goedkope als fullservice-luchtvaartmaatschappijen en -detailhandelaren en alle regio's van de wereld bestrijken. JetBlue, American Airlines, Frontier, Wizz Air, Qantas, IAG of MEA, om er maar een paar te noemen, staan klaar om de vliegtuigen vanaf 2023 in hun vloot te verwelkomen.

Het andere succes van Airbus dat tijdens de beurs werd gepresenteerd, is de omvang van de ombouw van A320neo familievliegtuigen naar grotere modellen. (...) **Ten minste 263 A320neo-vliegtuigen zijn omgebouwd tot A321neo**, waarvan de meeste (253) door AirAsia. (...)

Mijn commentaar: Airbus heeft de A321XLR met succes gelanceerd. Het is een voertuig met één gang dat tot 244 passagiers (220 in tweeklasseversie) kan vervoeren over een afstand van 8700 kilometer en met een 30% lager kerosineverbruik dan de huidige modellen.

Airbus ontwierp deze evolutie van de A321LR om te concurreren met de toekomstige Boeing 797 (NMA: New Middle Market Aircraft).

Deze twee vliegtuigen kunnen worden gebruikt door goedkope langeafstandsluchtvaartmaatschappijen of zelfs door grote luchtvaartmaatschappijen om secundaire steden te bedienen zonder via hubs te gaan.

> Bourget 2019: een atypische tentoonstelling voor Boeing

(bron Journal de l'Aviation) 21 juni - "We hebben vanaf het begin gezegd dat dit voor ons geen gebruikelijke tentoonstelling zou zijn. Dat was het niet," zei Ihssane Mounir, Boeing Sales and Marketing SVP. Met de vliegtuigbouwer midden in de 737 MAX-crisis was de tijd deze week nog niet rijp voor een feestje en de commerciële luchtvaart divisie hield zich gedeisd (...). De aankondigingen van het contract waren verrat, maar de twee overeenkomsten met Korean Air en IAG, om er maar een paar te noemen, gaven de vliegtuigbouwer een nieuw leven. In totaal hebben zes klanten voor ongeveer \$35 miljard aan verplichtingen ondertekend (exclusief conversiecontracten). Hoewel **Boeing op korte termijn, na de MAX-crisis, de hoogste prioriteit zal blijven geven aan het oplossen van de** problemen van de 777X-motor en de stringen in de productie van de KC-46, zijn de vooruitzichten op lange termijn schitterend. (...)

Boeing herhaalde dat het zich er zeer bewust van was dat het hard zou moeten werken om het vertrouwen van zijn klanten terug te winnen. (...) Willie Walsh, voorzitter van de IAG Group (...) redde zijn salon door het ondertekenen van een intentieverklaring voor maximaal 200.737 MAX 8 en 10, ter waarde van \$24 miljard. Deze hand op de schouder was voor Boeing echter niet voldoende om een schatting te geven van de datum waarop de MAX weer in bedrijf kan worden genomen of van de ontwikkeling van de productiecijfers in de komende jaren. (...)

Voor langeafstandsvliegtuigen heeft Boeing het testprogramma voor de 777X herzien om zoveel mogelijk vooruitgang te boeken bij het testen van de systemen van het vliegtuig tot GE de GE9X-problemen (voortijdige slijtage van een compressorstator) heeft opgelost - het nieuwe onderdeelontwerp wordt momenteel getest. De eerste vlucht van het vliegtuig is uitgesteld, maar de ingebruikname ervan blijft gepland voor 2020.

Deze moeilijkheden doen geen afbreuk aan het optimisme van Boeing over de toekomstige ontwikkelingen. (...)

Meer dan twintig jaar wordt de commerciële luchtvaartmarkt geschat op 16 biljoen dollar, verdeeld tussen 6800 miljard dollar voor de aanschaf van 4404040 nieuwe vliegtuigen - 44% ter

vervanging van de in gebruik zijnde vliegtuigen, 56% om de wereldvloot te vergroten - **en 9100 miljard diensten.** (....) Het is dan ook niet verrassend dat het **segment met één gang nog steeds het belangrijkste is**, zowel wat het aantal vliegtuigen (32420) als de waarde (3775 miljard dollar) betreft. Boeing verwacht ook een behoefte aan 8340 breedrompvliegtuigen. **En het is nog steeds de regio Azië-Pacific die de groei zal aansturen.** (...)

Mijn opmerking: *In de komende 20 jaar verwacht Boeing dat 60% van de inkomsten van de commerciële luchtvaart (16 biljoen euro) zal worden gegenereerd uit diensten.*

In deze markt, die varieert van vliegtuig- en motoronderhoud tot predictief onderhoud, zijn er veel exploitanten. Fabrikanten zullen concurreren met motorfabrikanten en bedrijven zoals Lufthansa en Air France-KLM, wereldleiders in deze sector.

> Frankrijk overweegt luchtvaartmaatschappijen te verplichten om biobrandstoffen te gebruiken

(bron La Tribune) 21 juni - (....) De versterking van de bijdrage van het luchtvervoer aan de strijd tegen de opwarming van de aarde zal geleidelijk leiden tot een stijging van de kosten van het Franse luchtvervoer. (....) De **minister van Vervoer, Elisabeth Borne, overweegt (....) de luchtvaartmaatschappijen te verplichten een bepaald percentage biobrandstoffen in kerosine te gebruiken voor alle vluchten vanuit Frankrijk.** (...)

Het doel is tweeledig: het eerste is het versnellen van de ontwikkeling van biobrandstoffen voor de luchtvaart. Elisabeth Borne is van plan om de doelstellingen van de tot nu toe opgestelde routekaart, die gebaseerd is op een integratiepercentage van biobrandstoffen in de luchtvaart van 2% in Frankrijk in 2025 en 5% in 2030, naar boven bij te stellen. (...)

De tweede doelstelling is het creëren van een luchtvaartsector voor biobrandstoffen in Frankrijk. (....) Het

verplichte verbruik zou tankers in staat stellen om biobrandstoffen voor de luchtvaart te produceren met de zekerheid dat ze door luchtvaartmaatschappijen worden gekocht. En dus om een markt te creëren die vandaag de dag niet bestaat. (....) Biobrandstoffen zijn inderdaad twee tot vijf keer duurder dan kerosine.

Met dergelijke extra kosten is dit systeem in feite vergelijkbaar met een belasting, maar heeft het het voordeel dat het een directe impact heeft op het milieu. Dit is beter dan de zoveelste belasting waarvan het gebruik van de inkomsten onduidelijk is. (...)

Hoewel de **regering** het idee van een belasting op kerosine op binnenlandse vluchten alleen al heeft verworpen (...), **heeft zij niet afgezien van een verhoging van de belastingen op Europees niveau**. Hoewel dit alle Europese spelers op gelijke voet zal brengen, zal het niettemin de kosten van het luchtvervoer doen stijgen en waarschijnlijk een negatief effect hebben op de groei van het verkeer. In plaats van een belasting op kerosine die vanuit operationeel oogpunt te ingewikkeld wordt geacht, **stelt Elisabeth Borne het idee voor van een passagiersbelasting op basis van het model van de Solidariteitsbelasting of de Britse luchtreizigersbelasting**. De minister van Verkeer wil immers (...) waakzaam zijn met betrekking tot de verschillen in belastingheffing in de luchtvaartsector in Europa. (...) In tegenstelling tot wat de luchtvaartmaatschappijen willen, moet de opbrengst van deze nieuwe belasting niet opnieuw in het luchtvervoer worden geïnvesteerd, maar, zoals het overschot van de Solidariteitsbelasting, in de financiering van het vervoer over land: "Is investeren in het spoorwegvervoer geen bijdrage aan het milieu?" Élisabeth Borne beantwoordde de vraag over de aanwending van de opbrengst van deze nieuwe belasting. (...)

Mijn opmerking: Op middellange termijn lijkt de ontwikkeling van biobrandstoffen voor de luchtvaart de beste oplossing voor het luchtvervoer om de koolstofvoetafdruk te verkleinen.

Het gebruik ervan zou de uitstoot van CO₂ (kooldioxide, het belangrijkste broeikasgas, dat bijdraagt tot de opwarming van de aarde) en NO_x (deze stikstofoxiden zijn schadelijke uitlaatgassen) met de helft kunnen verminderen.

Er is dringend behoefte aan stimulansen om de productie van biobrandstoffen te bevorderen. In 2011 heeft de SWAFEA-studie, gecoördineerd door Onera, dit al aanbevolen.

> Referendum Aéroports de Paris: hoe werkt de burgerraadpleging?

(bron La nouvelle république) 19 juni - Het **overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep is op 13 juni geopend en zal tot maart 2020 lopen. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.** Uitleg.

De privatisering van een deel van de ADP-groep (voorheen Paris Airports) is op 11 april definitief door het Parlement goedgekeurd.

Bijna 248 socialistische, communistische (...) afgevaardigden en senatoren hebben echter een procedure gestart om een referendum te houden over een gezamenlijk initiatief (RIP) tegen de privatisering van ADP. Een procedure die is ingevoerd bij de hervorming van de Grondwet in 2008. (...)

Op 13 juni werd daarom een platform geopend om handtekeningen te verzamelen. Het is geopend tot 12 maart 2020.

Het onderwerp van het mogelijke referendum: een wetsontwerp waarin het karakter van de Parijse luchthavens als "nationale openbare dienst" wordt bevestigd om de privatisering ervan te voorkomen.

Hoe kan ik deelnemen?

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website www.referendum.interieur.interieur.interieur.gouv.fr

Verre van online petities waarbij een e-mailadres en een klik voldoende zijn om zich te registreren, vereist deze raadpleging meer gegevens. **U moet een identiteitsbewijs overleggen (het unieke nummer en de datum van afgifte zullen worden gevraagd)** en vervolgens de dienst en de gemeente waar u stemt op de hoogte brengen. Het is ook mogelijk om "in het gemeentehuis, in een gelijkwaardig administratief arrondissement of op het consulaat" te stemmen via een af te drukken formulier (Cerfa nr. 15264*02). (...)

Mijn opmerking: *Velen van u hebben mij gevraagd hoe ik aan deze raadpleging kan deelnemen.*

Opgelet: Dit artikel vormt geen uitnodiging om deel te nemen aan de raadpleging.

Goed om te weten: de lijst van ondertekenaars zal openbaar worden gemaakt.

De Stock Market Press Review....

> Lucht: een analist leidt de sector

(bron Boursier com) 19 juni - Air France KLM verhoogt haar ochtendverliezen met een aandeel dat nu in Parijs meer dan 3,5% oplevert tot 7,9 euro. In feite **staat de hele luchtvaartsector in Europa onder druk na een voorzichtige rating van HSBC.** De makelaar

heeft het aandeel van de Frans-Nederlandse groep in de 'buying' to'hold' verlaagd van €13,5 naar €9, maar heeft ook zijn aanbeveling over Finnair, IAG en easyjet verlaagd na de winstwaarschuwing van Lufthansa.

De trends in de vraag naar langeafstands- en zakenreizen zullen volgens de analist de zwakte volgen die al zichtbaar is in het kortereafstandsvervoer in Europa. De **verzwakking van de vraag is vooral te wijten aan de daling van het consumentenvertrouwen**. Veel vervoerders zullen de waarschuwing van Lufthansa volgen, vindt HSBC.

> **Air France: sterke stijging na de analyse van Deutsche Bank**

(bron CercleFinance) 21 juni - De koers van het aandeel is sterk gestegen (+2,4%) na de toename van de opinie van Deutsche Bank. **Deutsche Bank heeft haar advies over het Air France-KLM-aandeel, dat voorheen een verkoper was, opgetrokken tot "neutraal". Ook al wordt de bijbehorende doelstelling verlaagd van 8 naar 7,6 euro.** Volgens analisten **was de waarschuwing van de Duitse concurrent van Air France-KLM (Lufthansa) in de eerste plaats te wijten aan overcapaciteit en hevige concurrentie in Duitsland en Oostenrijk**, om nog maar te zwijgen van het feit dat de managementprognoses van Lufthansa "te optimistisch" werden geacht.

De gevolgen voor de andere luchtvaartmaatschappijen, en met name Air France-KLM, lijken dus beperkt, ook al heeft de Deutsche Bank door de recente ontwikkelingen in het verkeer haar prognoses licht verlaagd. In de nota wordt er ook op gewezen dat Air France-KLM de grootste begunstigde is van de recente daling van de kerosineprijs.

***Mijn opmerking:** De opmerkingen van de analisten over Air France-KLM verschillen, hoewel beide (HSBC en Deutsche Bank) ermee instemmen hun prijsdoelstellingen te verlagen.*

We zullen moeten wachten op de resultaten van het 2de en vooral het 3de kwartaal om te weten welke de juiste was.

Einde van het persoverzicht

> **Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel**

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag

24 juni 7,68 euro. Het is met 2,61% gedaald. Het Lufthansa-inkomensalarm en de analyse van HSBC (zie hierboven) zijn de belangrijkste oorzaken van deze daling (-5,1% in twee weken).

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM daalt naar 10,47 euro. Het daalde met € 0,30 als gevolg van de verslechtering van de situatie van de analisten.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 2 naar 64 dollar. De afgelopen vier weken is de prijs van een vat bijna stabiel gebleven, rond de 62 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor Francois Robardet](#). 10109 mensen ontvangen deze persrecensie live