

Koolstofbelasting op vliegtickets: contraproductief, volgens Air France-KLM-baas



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 739, 20 januari 2020

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](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > **Koolstofbelasting op vliegtickets: contraproductief, volgens de baas van Air France-KLM**

(bron AFP) 17 januari - Air France-KLM baas Ben Smith zei op vrijdag dat het opleggen van een koolstofbelasting op vliegtickets contraproductief zou kunnen blijken, waardoor de inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen om zichzelf uit te rusten met meer brandstofefficiënte vliegtuigen die de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen, worden belemmerd.

**"Het vernieuwen van onze vloot is een snelle en effectieve manier om onze ecologische voetafdruk te verkleinen"**, aldus Smith, die toegeeft dat hij de laatste tijd onder zware druk staat - onder meer door de 88.000 werknemers van zijn bedrijf - om schonere bedrijfspraktijken toe te passen.

"Deze belastingen belemmeren ons vermogen om deze investeringen te doen", zei hij tijdens een bijeenkomst met de Anglo-Amerikaanse Persvereniging in Parijs.

**De CEO van Air France-KLM herhaalde zijn kritiek op de** vorig jaar aangekondigde **Franse belasting op vliegtickets** om geld in te zamelen voor schonere vervoerswijzen. **Deze middelen moeten in ieder geval worden geïnvesteerd in onderzoek naar nieuwe, minder vervuilende apparatuur.**

"Als we geen geld verdienen, kunnen we geen nieuwe vliegtuigen

kopen," zei hij.

De heer Smith, een Canadees staatsburger, is de eerste buitenlander die in 2018 de leiding van de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep overneemt, met als doel de groep om te draaien. (...) Vrijdag zei hij te verwachten dat de synergieën die voortvloeien uit de fusie van de activiteiten van de Franse luchtvaartmaatschappij Air France en haar Nederlandse bondgenoot KLM, meer dan 15 jaar na hun fusie in 2004, nog meer besparingen zullen opleveren.

Na het samenvoegen van onderhoudswerkzaamheden, verkoop en IT **is fleetmanagement een van de gebieden waarop nog kan worden bespaard.**

**"We hebben een afdeling voor het beheer van het wagenpark van de groep en teams die zich bezighouden met het beheer van het wagenpark in beide bedrijven. Werken ze zo effectief mogelijk of werken ze samen? Ik zou nee zeggen,"** zei Smith.

De groep heeft ook besloten om Boeing 787 en Airbus A350 vliegtuigen uit te wisselen tussen Air France en KLM, en is van plan om de toekomstige vlootvernieuwingsplannen beter op elkaar af te stemmen. (...)

***Mijn opmerking: de Europese regeringen overwegen de invoering van een koolstofbelasting op het luchtvervoer.***

*De luchtvaartmaatschappijen vragen dat de opbrengst van deze mogelijke belasting wordt gebruikt voor de ontwikkeling van de productie van biobrandstoffen. Worden ze gehoord?*

*Meer in het algemeen verdient de strijd tegen de opwarming van de aarde een globale aanpak, waarbij elke sector in aanmerking wordt genomen.*

*In een recent artikel, dat u kunt vinden op mijn website (onder Duurzame Ontwikkeling), schreef Hugues Ferreboeuf :*

*Met de uitrol van 5G zou het energieverbruik van de mobiele operatoren in de komende 5 jaar met 2,5 tot 3 vermenigvuldigd worden. Er is niets anekdotisch aan dit effect, aangezien het ongeveer 10 extra TWh zou vertegenwoordigen, wat neerkomt op een stijging van het Franse elektriciteitsverbruik met 2%.*

*Is het het risico waard?*

## > Air France en Transavia winnen het grootste deel van de verkeersrechten van Aigle Azur

(bron La Tribune) 17 januari - Air France hoefde Aigle Azur, die in september verdween, niet over te nemen om zijn belangrijkste troeven terug te krijgen. **Met meer dan 30% van haar start- en landingsslots op Orly is de groep Air France de grote winnaar bij de herverdeling van haar vergunningen voor vluchten naar derde landen (verkeersrechten).** Vooral op de sappige Frans-Algerijnse markt. Volgens bronnen die dicht bij de staatssecretaris van Vervoer liggen, heeft Jean-Baptiste Djebbari, **Transavia, de goedkope dochteronderneming van Air France, de meeste rechten tussen Parijs en Algiers verworven en is zij aangewezen voor Parijs en Oran, die reeds door Air France worden geëxploiteerd.** Het krijgt ook de rechten om Paris-Constantine, Paris-Sétif, Paris-Tlemcen te exploiteren. Dat is niet alles. Transavia krijgt ook vluchten naar Lyon voor Béjaïa, Constantine en Oran. Buiten Algerije heeft Transavia ook de meeste rechten op Beiroet verworven. Air France is al aanwezig op de routes die door Aigle Azur worden bediend en heeft in Marseille, Nice en Toulouse vergunningen gekregen om Algiers (en Oran naast Toulouse) te bedienen.

**ASL Airlines van haar kant heeft de rechten op de route Parijs-Annaba verkregen en de frequenties naar Algiers verhoogd, evenals de vluchten vanuit de regionale steden (Lyon-Alger, Lille-Alger en Lille-Oran).** Gezien wat de groep Air France heeft verkregen, is het verre van zeker dat deze rechten volledig voldoen aan de verwachtingen van het management. (...)

ASL Airlines hoopte ook te worden aangewezen op de route Parijs-Oran, naast Air France, en er werd gekozen voor Transavia. Op deze route zijn slechts twee Franse bedrijven toegestaan. (...)

De Spaanse lowcostmaatschappij **Volotea heeft op haar beurt vluchten uit bepaalde regionale steden verkregen:** Lyon-Sétif en Bordeaux Algiers en alle Algerijnse steden vanaf Marseille, met uitzondering van Algiers.

Op lange termijn **heeft de Franse Bee toestemming gekregen om San Paulo te dienen.** Air France heeft ook extra vluchten ontvangen naar Rio de Janeiro en San Paulo.

**Anderen hadden niets, zoals Ryanair en Easyjet,** die veel verzoeken hadden ingediend. Door het **feit dat zij een aanvraag hebben ingediend bij in het buitenland gevestigde bedrijven, toen zij vestigingen in Frankrijk hadden, zijn zij echter geëlimineerd.** Deze verdeling was in feite voorbehouden aan in Frankrijk gevestigde bedrijven. (...) Met haar basis in Frankrijk voldoet Easyjet aan deze criteria, maar de aanvraag voor verkeersrechten is opgesteld op naam

van Easyjet Uk. (...)

**Mijn commentaar:** Om Algerije te kunnen bedienen vanuit Orly moet een luchtvaartmaatschappij niet alleen slots hebben op Orly, maar ook verkeersrechten.

Luchthavenslots zijn eenvoudige rechten om elke dag op een bepaald tijdstip op te stijgen of te landen. Ze worden toegewezen door een coördinator die ze verspreidt onder de bedrijven en controleert hoe ze worden gebruikt. In Frankrijk is de Cohor, de vereniging voor de coördinatie van de dienstregelingen, waarin de meeste grote luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zijn verenigd, belast met deze missie. Het was Cohor die, afgelopen december, de beschikbare slots herverdeelde na het faillissement van Aigle Azur.

Verkeersrechten zijn commerciële rechten die de vluchtfrequenties, de dienst- en tussenstoppunten, de mogelijkheden tot code-sharing definiëren... Deze rechten zijn historisch vastgelegd in bilaterale overeenkomsten tussen staten.

### > **Vliegende burger heeft zetje nodig om te minderen (Le citoyen volant doit être poussé à réduire)**

(bron NRC Handelsblad vertaald met deepl.com) 18 januari - **Vluchtongemak en weerschade nemen toe. Maar dat leidt niet tot minder vliegen.** Wat is het juiste om te doen? (...)

**In 2019 gingen de Nederlanders voor het eerst vaker met het vliegtuig op vakantie dan met de auto.** Het aandeel van de vakanties per vliegtuig (meer dan 10 miljoen) was 45 procent, het aandeel van de vakanties per auto (bijna 10 miljoen) was 44 procent. Het aantal treinvakanties bedroeg slechts 4%, maar steeg met 27% tot 837.000.

Commentaar van Marieke Politiek, directeur van het marktonderzoeksbureau: "Er is **veel aandacht voor duurzaamheid in de samenleving, maar we zien het niet in het gedrag.** Een geval van cognitieve dissonantie, zoals andere onverantwoordelijke verleidingen. (...)

De luchtvaart, die momenteel verantwoordelijk is voor slechts 2,5 procent van de wereldwijde CO2-uitstoot, zal naar verwachting de grootste vervuiler in 20 jaar zijn. Tegen 2037 zal het aantal passagiers verdubbeld zijn tot 8,2 miljard. En waar andere sectoren hun uitstoot verminderen, richt de luchtvaart zich vooral op CO2-compensatie. Maar

**wat is de verantwoordelijkheid van elke burger? (...)**

**Linkse politici, milieuorganisaties en zelfs KLM pleiten ervoor om de trein te nemen voor reizen tot 750 kilometer.** NS International heeft in 2019 al 13% meer tickets verkocht. En het bedrijf probeert de trein van Amsterdam naar Berlijn te versnellen. (...) Vanaf eind maart reist de Eurostar rechtstreeks naar Londen. (...)

Europa is er de afgelopen decennia niet in geslaagd een grensoverschrijdend hogesnelheidsnetwerk aan te leggen. (...) **Wie consumenten uit het vliegtuig en op de trein wil krijgen, zal de kloof tussen beide vervoersmiddelen moeten overbruggen.**

Allereerst het prijsverschil. Er is een groeiende **vraag naar een "eerlijke prijs" voor vliegtickets: een prijs zonder belastingvrijstellingen** en rekening houdend met de maatschappelijke kosten. Dure tickets kunnen een tweedeling veroorzaken: zij die blijven vliegen en zij die terugkeren naar de auto. (...)

**KLM, Schiphol en andere onderdelen van de luchtvaartindustrie zeggen:** we hoeven niet minder te vliegen, we moeten anders vliegen. **Technologische ontwikkelingen zullen een oplossing bieden.**

Klinkt goed, **maar het gaat niet snel genoeg.** Elk nieuw type vliegtuig is 15 tot 20% zuiniger dan zijn voorganger. Een vliegtuig gaat 15 tot 20 jaar mee, wat neerkomt op 1% per jaar. De groei van het aantal passagiers is 4 tot 5% per jaar. **Innovatie kan de groei niet bijbenen.** Hetzelfde geldt voor de andere oplossingen waar we hard aan werken: duurzame brandstof, elektrisch vliegen. Voor de komende tien tot twintig jaar bieden ze geen hoop.

De burger wil niet verminderen, de sector kan niet verminderen. Het komt neer op de derde speler: **de overheid.**

Zij **moet kiezen** tussen drie strategieën om het gedrag van de burgers te sturen: **verbieden, verleiden of ontmoedigen. De laatste twee bevatten subsidies en sancties.** (...)

Als de overheid de klimaatschade die door vluchten wordt veroorzaakt wil beperken, **moet zij de passagiers enige begeleiding bieden,** alternatieven voor vluchten aantrekkelijker maken en **de Malediven ontmoedigen met vergoedingen.** Het is niet anders. De burger heeft een duwtje in de rug nodig.

De samenleving besteedt aandacht aan duurzaamheid, maar dit komt niet tot uiting in ons gedrag. (...)

***Mijn opmerking:*** de milieudruk op luchtvaartmaatschappijen en luchthavens is in Nederland veel groter dan in Frankrijk.

*De verzoeken van luchtvaartmaatschappijen om het aantal toegestane vliegbewegingen op Schiphol te verhogen en de opening van de nieuwe luchthaven Lelystad worden al enkele jaren intensief besproken.*

*De Nederlandse regering is vooralsnog voorstander van de status-quo, maar belooft wel nieuwe belastingen op vliegtickets in 2021.*

### > **KLM koopt twee nieuwe Embraer volvrachtsimulatoren aan**

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met deepl.com) 17 januari - **KLM heeft twee nieuwe Embraer-simulatoren aangeschaft.** Ze worden gebruikt om piloten van de Embraer 175 en 190 KLM Cityhopper en de nieuwe Embraer 195-E2 op te leiden, die in 2021 aan de vloot worden toegevoegd.

De eerste simulator, voor de Embraer 195-E2, wordt eind dit jaar geleverd. De andere machine wordt medio 2021 geleverd. **Hierdoor kan KLM Cityhopper haar chauffeurs tijdig voorbereiden op de komst van de Embraer 195-E2.** De Cityhopper-piloten van KLM worden momenteel opgeleid bij CAE in Hoofddorp, maar de komende drie jaar wordt de opleiding overgeheveld naar de KLM op Schiphol-Oost. KLM verwacht aanzienlijke besparingen te realiseren door "het internaliseren van simulatortrainingen".

***Mijn commentaar:*** Eind vorig jaar bestelde de KLM 35 Embraer E195-E2's, inclusief 14 opties.

### > **KLM koopt vliegtuigen en slots van failliete partner Jet Airways**

(bron NU.nl vertaald met deepl.com) 17 januari - (...) Jet Airways ging vorig jaar failliet. Tot die tijd was het een partner van Air France en KLM; samen voerden ze onder andere vluchten uit tussen Schiphol en verschillende luchthavens in India.

In april vorig jaar liet een schuldeiser van Schiphol een vliegtuig van Jet Airways aanhouden. (...) **KLM zal nu alle activa die Jet Airways in Nederland bezit, waaronder de Boeing 777-300ER en de slots op Schiphol, overnemen.** Jet Airways voerde vier vluchten per dag uit van

en naar Schiphol. (...)

We nemen alle activiteiten van Jet in Nederland over. Kantoorruimte en marketingactiviteiten bijvoorbeeld, maar ook de bijbehorende tijdvensters", legt de woordvoerder uit. (...)

De Boeing 777 die de KLM ook wil kopen staat al heel lang op Schiphol zonder dat er onderhoud aan is gepleegd. KLM: "**We vinden het een goed vliegtuig. We moeten het testen en dan zullen we zien wat we ermee kunnen doen. Of we het nu integreren in de vloot of verkopen**".

De KLM wil niet zeggen hoeveel ze betaalt voor het vermogen van Jet Airways. (...)

***Mijn opmerking:** In het kader van de verzadiging van de luchthaven Schiphol zou het goed nieuws zijn als de KLM de door Jet Airways vrijgegeven slots zou kunnen terugkrijgen.*

*De beslissing van de Nederlandse slotcoördinator wordt binnenkort verwacht.*

## > **Delta Airlines: een uitzonderlijk jaar 2019**

(bron Business Travel ) 16 januari - Delta's Ed Bastian CEO noemde 2019 het beste jaar in de geschiedenis van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij...

**Delta zag zijn inkomsten in 2019 met 7,5% stijgen tot 47 miljard dollar. Tegelijkertijd steeg de winst tot 6,2 miljard dollar, een stijging van 30%.**

**De 90.000 werknemers deelden \$1,6 miljard, oftewel \$18.000 aan winstdeling per persoon! (...)**

**Paradoxaal genoeg heeft het bedrijf geprofiteerd van de problemen van andere Amerikaanse bedrijven die B737 MAX-vliegtuigen exploiteren.** Het aan de grond houden van het vliegtuig na twee crashes en ontwerp Problemen veroorzaakte organisatorische problemen voor veel van de Amerikaanse concurrenten, zoals United of American Airlines. Delta is echter niet in het bezit van een B737 Max en heeft daarom marktaandeel van haar concurrenten kunnen overnemen.

**Het jaar 2019 was ook belangrijk voor Delta in termen van ontwikkeling,** aangezien het een aandeel van 10% in Korean Air en een aandeel van 20% in Latam vergde. Het moest echter zijn aandeel

van 20% in het Braziliaanse bedrijf Gol verkopen. (...)

**Mijn commentaar:** *Onder de onderwerpen van tevredenheid voor Delta Airlines is het aantal dagen met "nul annuleringen": 281 dagen, een verbetering van 12% ten opzichte van 2018.*

*Ook moet worden opgemerkt dat Delta Airlines 88 nieuwe vliegtuigen heeft afgeleverd, waaronder Airbus A220-100 en A330-900neo.*

### > **Lufthansa Groep: 145,19 miljoen passagiers in 2019**

(bron Air Journal) 14 januari - (...) **In 2019 hebben de luchtvaartmaatschappijen Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines en de low-cost Eurowings in totaal 145,190 miljoen passagiers vervoerd** op ongeveer 1,2 miljoen vluchten, met een bezettingsgraad van **82,5%** (+1,0 procentpunt). Deze twee cijfers "overtreffen het record van het voorgaande jaar", aldus het persbericht van de Duitse groep.

De netwerkmaatschappijen (Lufthansa, Zwitserland en Oostenrijk) hebben in 2019 allemaal een toename van het aantal passagiers geboekt, met name op de hubs van de luchthavens van Zürich (+5,7%), Wenen (+5,1%) en München (+2,5%). Het aantal passagiers op de hub van Frankfurt is in 2019 met 0,4% gestegen. De vrachtcapaciteit was vorig jaar 6,3% hoger dan in 2018, waarbij het tonkilometerverkeer in de omzet met 2,1% daalde, waardoor de bezettingsgraad van de vrachtvliegtuigen van de groep met 5,3 punten daalde tot 61,4%. (...)

**Op het "point-to-point" verkeer dat wordt vertegenwoordigd door Brussels Airlines, Eurowings en Germanwings**, vervoerde de groep in totaal 38,212 miljoen passagiers, een resultaat dat 0,2% lager ligt dan in 2018. **Met 82,2% is de bezettingsgraad van de luchtvaartmaatschappijen van de Eurowings Group met 1,0% gestegen, met een SKO-capaciteit van -1,3% en een RPK-verkeer van -0,2%.**

De Star Alliance-groep heeft zijn Europese leiderschap verloren aan het goedkope Ryanair, dat in 2019 152,4 miljoen passagiers zal vervoeren (inclusief passagiers van zijn dochteronderneming Lauda).

**Mijn commentaar:** *Het verkeer van de Lufthansa Groep is vorig jaar met 2,3% gestegen. Deze groei is lager dan die van de groep Air France-KLM (2,7%) en de IAG-groep (4,7%).*

*De groeimarge van de Lufthansa-groep is echter groter dan die van de Air France-KLM-groep, met een bezettingsgraad van respectievelijk*



82,5% en 88,4%.

## > **Flybe bespreekt een lening met de regering en verdedigt zijn redding...**

(bron Le Figaro met AFP) 17 januari - De luchtvaartmaatschappij Flybe gaf vrijdag toe dat ze een fiscale stimulans had gekregen van de regering van Boris Johnson, en bespreekt met hem een lening, maar verdedigt zich tegen een voorkeursbehandeling met haar zeer omstreden redding.

(...) **Flybe geeft toe dat zij (...) uitstel van betaling heeft gekregen van een belastingschuld van 10 miljoen pond.** (...) De Britse pers heeft tot nu toe gemeld dat de regionale luchtvaartmaatschappij heeft geprofiteerd van een uitstel van betaling van meer dan 100 miljoen pond. (...)

Tegelijkertijd **onthult directeur Mark Anderson dat zijn groep een lening bespreekt met de overheid, terwijl hij er zeker van is dat het geen staatssteun is.** (...) "De regering zal ons geen geld lenen als ze denkt dat er geen geloofwaardig plan is," zei hij. Een lening met dezelfde kenmerken als die welke door een financiële instelling wordt verstrekt, mag niet in strijd zijn met de regels inzake staatssteun. Deze opmerkingen komen omdat de aankondiging van de regering op dinsdagavond van de **Flybe-redding het ongenoegen van verschillende concurrerende luchtvaartmaatschappijen heeft aangewakkerd.** (...)

**De regering (...) rechtvaardigde haar keuze om Flybe te redden door het belang van de luchtvaartmaatschappij in de binnenlandse dienstverlening en in het economische leven van vele regio's.** Volgens de BBC heeft de eigenaar van Flybe, het Connect Airways consortium, bestaande uit Virgin Atlantic, de investeringsmaatschappij Stobart en het Cyrus fonds, ermee ingestemd 30 miljoen pond te investeren. **"De realiteit (...) is dat we er slechter aan toe waren dan de aandeelhouders dachten,"** geeft de Flybe-baas toe.

***Mijn commentaar: De steun aan Flybe is het resultaat van beloften die zijn gedaan tijdens de verkiezingscampagne van eind 2019. De Britse premier had beloofd de diensten aan Schotland en Ierland veilig te stellen.***

*Ryanair en IAG hebben aangegeven voornemens te zijn de rechtmatigheid van de steun aan te vechten.*

## > **Ethad rejoint Worldwide By Easyjet**

(bron Business Travel) 15 januari - Dit betekent dat **Etihad-klanten nu via de EasyJet-website tickets kunnen boeken voor verbindingen naar 68 Europese steden en Abu Dhabi via tien Europese luchthavens die door Etihad worden bediend** (Amsterdam, Athene, Barcelona, Parijs CDG, Rome, Genève, Madrid, Manchester, Milaan Malpensa en Zürich).

Wereldwijd werd EasyJet in 2017 gelanceerd met de luchtvaartmaatschappijen Norwegian en Westjet. Corsair, La Compagnie, Loganair, Singapore Airlines en zijn goedkope dochtermaatschappij Scoot, Air Transat, Virgin Atlantic, Emirates en Cathay Pacific hebben zich sindsdien bij de beweging aangesloten. In het Worldwide by EasyJet programma **zijn de aansluitende passagiers onderworpen aan minimale aansluittijden**. Als een passagier zijn aansluitende vlucht mist, wordt hij of zij overgeplaatst naar de volgende beschikbare vlucht. **De nieuwe overeenkomst met EasyJet markeert Etihad's eerste gebruik van het New Distribution Capability (NDC) platform**, dat technische mogelijkheden biedt voor nieuwe samenwerkingsverbanden die voorheen onmogelijk waren. (...)

***Mijn commentaar:** Voor Worldwide by EasyJet is de minimale correspondentietijd 2u30. Het is veel beter dan wat de grote bedrijven in hun hubs aanbieden.*

*Dit is een van de redenen waarom dit aanbod nog steeds niet erg populair is bij klanten.*

## > **De 737 MAX-crisis maskeert de scherpe daling van de langeafstandsorders**

(bron Les Échos) 20 januari - Wat als de Boeing 737 MAX-crisis een andere crisis verbergt? De vraag rijst wanneer we kijken naar de commerciële prestaties van Airbus en Boeing in 2019. (...)

**De daling van de bestellingen voor lange afstanden is (...)** spectaculair. In totaal **boekten Boeing en Airbus vorig jaar 237 orders voor langeafstandsvliegtuigen, exclusief annuleringen, tegenover 380 in 2018 en 394 in 2017**. Airbus, dat nu slechts twee langeafstandsfamilies (A330 en A350) op de markt brengt, vergeleken met vier voor Boeing (747, 767, 777 en 787), is erin geslaagd zijn Amerikaanse rivaal te overtreffen - met een totaal van 109 langeafstandsorders (109 A330 en 32 A350), vergeleken met 96 voor Boeing (226 vliegtuigen in 2018).

Maar voor het eerst in tien jaar is de orderportefeuille van Airbus, net als die van Boeing, in 2019 gekrompen door meer leveringen dan nieuwe

orders. (...) In totaal **houden de A330- en A350-families toch meer dan vijf jaar productie in hun orderportefeuille.**

**De situatie is nog gespannener voor Boeing, waarvan de langeafstandsachterstand drie tot vier jaar productie**

**vertegenwoordigt.** (...) Verschillende modellen - de 747, de 767 en de klassieke 777 - komen aan het einde van hun leven en het enige nieuwe model (de 777X) eindigde het jaar met vier minder bestellingen, met meer annuleringen dan nieuwe contracten. Wat betreft de 787, de nieuwe melkkoe van Boeing, waren de orders half zoveel als de leveringen in 2019. **De commerciële directeurs van Airbus en Boeing willen zichzelf geruststellen ten aanzien van**

deze lange termijn inzinking. Volgens Boeing's Ihssane Mounir zal het grootste deel van de vernieuwingsgolf van de langeafstandsvloten "niet voor 2020-2021 aankomen, met de vrijgave van de oudste 777's, maar ook A380's en 747's". "Deze fase zal naar verwachting zo'n 1.400 vliegtuigen omvatten. (...)

Maar als het om luchtvaart gaat, komen de voorspellingen niet altijd uit.

(...) **Verschillende factoren kunnen deze voorspellingen inderdaad ontkrachten,** zoals een verder uitstel van de 777X-kalender,

spanningen in de Golf of tussen de Verenigde Staten en China. **De belangrijkste is de daling van de olieprijs, die verschillende luchtvaartmaatschappijen ervan heeft overtuigd de vernieuwing van hun vloot te vertragen.** Volgens de statistieken van IBA heeft dit geleid tot een sterke daling van het aantal buitengebruikstellingen van langeafstandsvliegtuigen in 2019.

Dit gebrek aan belangstelling van de luchtvaartmaatschappijen voor nieuwe vliegtuigen heeft al geleid tot een toename van de beschikbare vliegtuigvoorraden bij de leasingbedrijven, die eind december een recordniveau van 434 langeafstandsvliegtuigen bereikten. Daarbij komt nog de toename van het aantal faillissementen van luchtvaartmaatschappijen (27 in 2019), waardoor meer dan 400 vliegtuigen weer op de markt kwamen. (...)

**Dit overaanbod aan recente huurvliegtuigen heeft geleid tot een algemene daling van de huurprijzen met 5% tot 30% op bijna alle langeafstandsmodellen.** (...)

**> Vinci Airports zal haar tarieven aanpassen aan de vervuiling van de vliegtuigen**

(bron La Tribune) 16 januari - Vanaf dit jaar zal de **dochteronderneming van de Vinci-groep in alle luchthavens onder haar beheer voorstellen om de vergoedingen aan de luchtvaartmaatschappijen te factureren op basis van de geluids- en CO2-uitstoot van het vliegtuig.** (...)

Dit bonus-malussysteem voor CO2, dat in Nantes al twee jaar bestaat, zou geleidelijk worden ingevoerd om de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun vloot aan te passen en moderne vliegtuigen te plaatsen op de luchthavens die door Vinci worden beheerd. Een dergelijk systeem zal met name worden voorgesteld tijdens de onderhandelingen met de staat over het volgende contract voor economische regelgeving (CRE) voor de luchthaven van Lyon. (...)

In haar voorstel voor een contract voor economische regulering (CRE4) voor de periode 2021-2026 **heeft haar concurrent ADP ook een dergelijk systeem voorgesteld.** (...)

## *Beurspersoverzicht*

### **> Air France-KLM valt, Davy ziet herstructurering wegen op de korte termijn**

(bron Reuters) 20 januari - - **Air France-KLM heeft maandag, na een aanbeveling van Davy Research, de grootste daling in de SBF 120-index van Parijs geboekt.** (...) Het aandeel verloor 3,8% tot 9,52 euro om 11.44 uur. (...)

In een nota over de Europese luchtvaartsector verlaagt Davy zijn advies over Air France-KLM tot "neutraal" versus "outperformance", met een richtprijs van 10 euro.

**"Wij hebben Air France-KLM tot "neutraal" gereduceerd op basis van de beperkte voordelen van het kortetermijnherstructureringsplan"**, aldus de nota.

Volgens Davy zouden de herstructureringskosten ook op Lufthansa kunnen wegen, waarop de tussenpersoon "neutraal" blijft.

Over het geheel genomen is Davy van mening dat de Europese luchtvaartsector zich in een opwaartse spiraal bevindt, zowel structureel als cyclisch. De

daling van het risico van een harde Brexit in de afgelopen maanden heeft de waarderingen van de sector ondersteund, voegt de tussenpersoon toe, waarvan IAG en Ryanair de twee preferente luchtvaartmaatschappijen in Europa zijn en die een "outperformance"-aanbeveling voor elk van hen handhaaft.

**In het kielzog van de achteruitgang van Air France-KLM verloor IAG, de moedermaatschappij van British Airways en Iberia, 1,67% en Lufthansa 1,7%. (...)**

## *Einde van het persoverzicht*

### **> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris**

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de raadpleging worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 20 januari had de raadpleging 1.073.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 22,75% van de vereiste handtekeningen.

### **> Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 9.438 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 20 januari. Het is gedaald -4,78%. Het lijdt onder de terugslag van de aanbeveling van Davy's downgrade (zie hierboven).**

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,20 euro.**

**Het vat Brentolie (Noordzee) is sterk gedaald van 5 dollar naar 64 dollar.**

**Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...**

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.**

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

## | François Robardet

**Air France-KLM directeur die  
werknemersaandeelhouders PS en PNC  
vertegenwoordigtU  
kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10257 mensen ontvangen dit live persoverzicht