

Air France: Passagiers kunnen zonder angst een ticket boeken



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°759, 8 juni 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](#) 

Redactioneel

Beste lezers

Deze week vindt u een speciale brief om twee redenen:

*. De eerste reden is het ongebruikelijke aantal artikelen in de Nederlandse pers: vijf, waaronder de laatste (**dure en langdurige Air France KLM Separation**) die op maandag 8 juni om 20.00 uur is verschenen.*

. De tweede reden houdt verband met het bonusartikel aan het einde van het persoverzicht. Dit is een op-editie die door enkele tientallen CFDT-werknemersdirecteuren wordt gepubliceerd. Omdat ik het mede heb ondertekend, vond ik het nodig om het in alle transparantie met u te delen.

*Laten we de "barrière"-maatregelen blijven respecteren.
Gelukkig lezen
François*

Persoverzicht van maandag

> **Air France: Reizigers kunnen zonder angst een ticket**

boeken

(bron Le Parisien) 5 juni - Air France CEO Anne Rigail licht het tijdschema toe voor de geleidelijke hervatting van de vluchten en de commerciële voorwaarden voor de reizigers, terwijl de Covid-19-epidemie nu onder controle is, aldus de Wetenschappelijke Raad.

Hoeveel bestemmingen biedt u deze zomer aan?

ANNE RIGAIL. In juni zal de hervatting zeer geleidelijk verlopen. We zaten in april op 3% van het verkeer en eind mei op 5%. **We richten ons op een gemiddeld aanbod van 15% eind juni op meer dan 100 bestemmingen.** Er zal voorrang worden gegeven aan het binnenlandse netwerk waar het nu mogelijk is om te reizen. Naast Marseille, Nice en Toulouse heropenen we bijvoorbeeld Biarritz, Brest, Montpellier en zelfs routes vanuit Lyon. Er is ook Corsica, aangezien er geen reisbeperkingen meer zijn op het eiland. Ook de frequenties naar overzeese bestemmingen zullen toenemen. In Europa bereiden we ons voor op een heropening van de grenzen voor 15 juni. Met name in de richting van Zuid-Europa, Griekenland, Spanje en Portugal. *En op de andere continenten?*

We wachten tot de beslissingen van de autoriteiten worden hervat. Maar we zijn verplicht om te anticiperen. Er zullen 35 vluchten per week zijn naar Algerije eind juli en enkele tientallen naar Marokko, Tunesië en West-Afrika. Voor steden in Amerika en Azië zal het nog progressiever zijn. Uiteindelijk wordt **in juli 35% van ons gebruikelijke vluchtschema gevlogen en 40% in augustus naar 137 heropende bestemmingen. Het belangrijkste is om onze klanten weer te vinden, en daar zijn we erg blij mee.**

U verkoopt deze bestemmingen, zonder verzekering dat mensen er vanwege de sanitaire omstandigheden kunnen komen?

Het is inderdaad de complexiteit sinds het begin van de crisis. Daarom hebben we ons handelsbeleid aangepast. Sinds 15 mei kan de klant, als hij vanwege de sanitaire omstandigheden niet kan vertrekken, ofwel zijn vlucht wijzigen, ofwel een terugbetaling krijgen of een bonus van 15% voor een latere reis. Onze reizigers kunnen dus zonder angst een ticket boeken.

En voor degenen die voor 15 mei hadden geboekt? U biedt creditnota's aan en weigert nog steeds terugbetaling, in strijd met de Europese regelgeving?

Het onmiddellijk terugbetalen van al onze klanten zou onhoudbaar zijn geweest. 30.000 annuleringen in april alleen al. Klanten die voor de crisis hebben geboekt, hebben een bonuskrediet van 15% gekregen of de zekerheid van een latere terugbetaling, we denken eraan om dit te

veranderen. Maar het is nog te vroeg om te zeggen. In ieder geval moet deze Europese regelgeving zich verder ontwikkelen. Als er zo'n crisis is, ondermijnt dat de levensvatbaarheid van bedrijven.

Zullen er tariefaanbiedingen zijn voor dit herstel?

Ik denk niet dat een beleid van zeer lage tarieven duurzaam is voor het luchtvervoer. Sinds de aankondigingen van de regering is de vraag toegenomen, maar de belastingsfactoren blijven laag. Op dit moment zijn ze 55%, vergeleken met het gebruikelijke gemiddelde van 85%. *Hoe reizen we met Air France in het licht van de gezondheids crisis, zonder sociale afstand in de lucht?*

Het dragen van een masker is verplicht aan boord van een vliegtuig. Geen stoffenmaskers, alleen operatiemaskers. Lichaamstemperatuur wordt genomen voor het instappen. Als de temperatuur hoger is dan 38°C, mag de passagier niet aan boord van het vliegtuig gaan. Zijn reis kan gratis worden uitgesteld. Tot slot is er geen catering op vluchten van minder dan 2u30. Maar er is geen beperking op de handbagage. *Veel milieuverenigingen klagen over de zwakte van de milieumaatregelen die Air France heeft genomen in ruil voor een lening van 7 miljard euro van de staat.*

De vermindering van de CO2-uitstoot per passagierkilometer met 50% tussen 2005 en 2030 is echter een sterke maatstaf. Het kan niet in een handomdraai worden gedaan. Het houdt in dat de vloot wordt vernieuwd met modernere en dus minder vervuilende vliegtuigen. In een economische context waarin we gedurende drie maanden 95% van onze omzet hebben verloren, handhaven we toch onze investeringen in nieuwe vliegtuigen. Met name voor 38 Airbus A350's en 60 Airbus A220's, wat neerkomt op meer dan een miljard euro per jaar. **We hebben ons er ook toe verbonden om tegen 2024 onze CO2-uitstoot op het binnenlandse netwerk in absolute termen met 50% te verminderen. Om dit te bereiken gaan we ook bepaalde binnenlandse routes sluiten en bepaalde frequenties verlagen.** In feite heeft de regering gevraagd om vluchten van minder dan twee en een half uur te stoppen wanneer er een TGV-lijn is. *De verenigingen vragen om vijf uur...*

Het is aan klanten en burgers om te beslissen volgens hun behoeften. Maar het past niet bij iedereen. Alleen al voor de geannuleerde vluchten van minder dan twee en een half uur heb ik veel klanten die me schrijven dat het niet speelbaar is op zo'n en zo'n bestemming. *Ben Smith heeft een vermindering van 40% van de binnenlandse vluchten aangekondigd. Gekozen vertegenwoordigers klagen over het opgeven van de luchtverbindingen tussen Parijs en de regionale hoofdsteden...*

Air France's DNA is Frankrijk, er is geen sprake van het opgeven van ons binnenlandse netwerk. We blijven verankerd in Frankrijk. Maar dit netwerk verliest 200 miljoen euro per jaar. Er zijn te veel verlieslatende routes. Onze roeping is niet om met lege vliegtuigen te vliegen. Het is heel duidelijk dat de bestemmingen die gemakkelijk bereikbaar zijn met de TGV, vooral die minder dan 2u30 verderop, waarschijnlijk zullen worden tegengehouden. **Wij overwegen welke route door Air France of door onze dochterondernemingen Hop en Transavia moet worden geëxploiteerd.** De herstructurering van het binnenlandse netwerk en de omvorming van Air France zullen eind juni-begin juli worden gepresenteerd. In de komende weken gaan we naar lokale gekozen vertegenwoordigers om dit te bespreken.
Zou de goedkope Transavia de vluchten Parijs-Toulouse of Parijs-Marseille kunnen overnemen?

De kwestie van de rol van Transavia op het binnenlandse netwerk is geen taboe. We onderhandelen nog steeds met de piloten.
Er is het TGV-Air aanbod, dat trein en vliegtuig combineert. Werkt u aan de ontwikkeling ervan om aan de vraag van de regering te voldoen?

Ja, **we zijn besprekingen begonnen met de SNCF.** Dit aanbod bestaat al lang en betreft vijftien steden zoals Angers, Avignon, Rennes en Straatsburg. Het moet worden verbeterd. U zou uw bagage moeten kunnen afzetten zodra u aankomt op het station van Roissy. De tijdschema's moeten ook beter worden aangepast om eindeloze wachttijden te vermijden. Maar **bovenal moet er een duidelijk wettelijk kader zijn. De SNCF is een concurrent, we mogen niet discussiëren over tarieven of dienstregelingen.**

Er wordt gesproken over 6.000 tot 10.000 ontslagen bij Air France. Kunt u dat bevestigen?

Het is nog te vroeg om cijfers te maken. Nogmaals, we zullen eind juni communiceren. Deze crisis is hard. Het gaat lang duren. Staatsleningen gaan gepaard met milieuvorwaarden, maar ook met het concurrentievermogen.

Heeft de regering u niet gevraagd om banen te behouden?

We ontwerpen dit wederopbouwplan met het oog op het behoud van zoveel mogelijk van de 45.000 banen van de groep. Tegelijkertijd heeft de regering ons gevraagd om een sterke ommekeer in het concurrentievermogen. Dit maakt duidelijk deel uit van de voorwaarden die aan de leningen verbonden zijn. We

moeten dus de kruinlijn vinden om aan deze twee ambities tegemoet te komen.

Is de CAO, met name bij loonverlagingen, een van de instrumenten die u zou kunnen gebruiken?

Een tijdelijke loonsverlaging is niet het antwoord op al onze problemen. In plaats daarvan zullen wij de voorkeur geven aan een vrijwillig vertrek. Onze leeftijds piramide is vrij hoog. Dit geeft ons de mogelijkheid om toegang te krijgen tot vervroegde vertrekregelingen.

Mijn commentaar: Air France's Chief Executive Officer schetst hier haar project voor de nationale luchtvaartmaatschappij.

Zij denkt haar plan eind juni - begin juli te kunnen presenteren, vermoedelijk in afwachting van de uitkomst van de onderhandelingen met de piloten over de rol van Transavia op het binnenlandse netwerk.

> Pau, symbool van de draagdoek tegen de verlaging van het aanbod van Air France

(bron Les Echos) 4 juni - **De aangekondigde vermindering van het aantal binnenlandse vluchten van Air France blijft een zeer gevoelig punt in de regio's die het meest betrokken zijn. De burgemeester van Pau, François Bayrou, heeft dit nogmaals aangetoond door een beroep te doen op ASL Airlines France, een dochteronderneming van de Ierse groep met dezelfde naam, ter compensatie van de theoretisch tijdelijke vermindering van het aantal vluchten van Air France tussen zijn stad en Parijs. Vanaf 10 juni zal ASL één vlucht per dag uitvoeren, van maandag tot en met vrijdag, tussen Pau en Paris-CDG, naast de twee vluchten per week die door Air France worden uitgevoerd, op maandag en vrijdag. ASL Airlines, waarvan de historische activiteit het vervoer van post is, zal gebruik maken van een van haar Boeing 737's met 147 stoelen. De tarieven zijn dezelfde als die van Air France, namelijk vanaf 197 euro per retourvlucht.**

Sinds de aankondiging eind mei door Air France van een zeer gedeeltelijke hervatting van de vluchten naar Pau, heeft François Bayrou, midden in de verkiezingscampagne voor de tweede ronde van de gemeenteraadsverkiezingen, zijn aanvallen op de luchtvaartmaatschappij vermenigvuldigd. "Air France neemt ons mee voor rednecks", zei hij op 29 mei in een interview met "La République des Pyrénées" (...).

Air France verdedigt zich echter tegen de wens om de luchthaven van Pau te verlaten, die vorig jaar zo'n 600.000 passagiers heeft zien

passeren en die profiteert van een grote stroom zakelijke klanten in verband met de aanwezigheid van Total, Safran en enkele andere grote bedrijven in de regio. **In Pau, net als elders, zal de hervatting van het verkeer vanaf deze maand geleidelijk verlopen, zo wordt uitgelegd, in overeenstemming met de hervatting van het langeafstandsverkeer bij Roissy-CDG. Het zomer vluchtschema, dat "volgende week" wordt onthuld, zou al moeten leiden tot een toename van het aantal vluchten.** Vanuit

dit perspectief **kan het gebruik van ASL slechts zeer tijdelijk zijn.** Temeer daar men zich in Pau afvraagt wat "de kosten van deze politieke staatsgreep" zijn. De overeenkomst met ASL zou inderdaad zijn ondertekend zonder dat de gemeenteraad daarover had beraadslaagd. En als, zoals François Bayrou beweert, er geen subsidie is toegekend aan ASL, waarvan de vluchten zouden worden afgeschreven "vanaf 100 verkochte stoelen", heeft de lokale overheid zich niettemin verplicht om eventuele exploitatieverliezen te dekken, tot 200.000 euro.

Mijn commentaar: Het is ingewikkeld om een luchtvaartmaatschappij die al drie maanden niet actief is, nieuw leven in te blazen. Vliegtuigen moeten worden gereviseerd, sommige piloten moeten simulatorsessies doen. De luchthavens moeten operationeel zijn, wat het geval is met Roissy, maar niet met Orly, die pas eind juni open zal gaan.

De omvang van het vluchtschema hangt af van de beperkingen, maar vooral van het aantal passagiers dat wil reizen.

> Ben Smith vergroot macht over Air France, volgt KLM? (Ben Smith vergroot macht over Air France, volgt de KLM?)

(bron Zakenreis, vertaald met deeppl.com) 4 juni - Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, neemt de macht in een snel en bijna stil tempo over. De functie van Directeur Communicatie van Air France is afgeschaft en de holding is belast met het commerciële beleid van Air France. Verwacht de KLM hetzelfde lot?

"Air France en KLM zullen worden gedegradeerd tot de rang van operationele luchtvaartmaatschappijen en hun CEO's zullen hun beleid mogen voeren zoals de lakeien van Smith", zegt een KLM-insider (...).

"Je krijgt een holding met een waterhoofd. Het is als een moderne versie van de centraliserende hervormingen die door Lodewijk XIV in feodaal Frankrijk zijn ingevoerd. Ik vrees het ergste. Misschien is het tijd voor een revolutie," zei de bron. Te

midden van de coronaviruscrisis **heeft Smith onlangs grote**

veranderingen aangebracht in de manier waarop Air France wordt bestuurd. Dit begon medio mei met de benoeming van Angus Clarke, een vertrouweling van Smith, tot **Chief Commercial Officer (CCO) van Air France**. Dit is een nieuwe functie bij Air France, waardoor Clarke verantwoordelijk is voor alle commerciële activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, inclusief netwerkplanning, vloot en klantervaring.

Officieel wordt van de heer Clarke verwacht dat hij als Chief Executive Officer formeel verslag uitbrengt aan de Chief Executive Officer van Air France, Anne Rigail. Was het niet het feit dat hij ook als Executive Vice President of Strategy voor de holding blijft. In deze hoedanigheid is Clarke lid van het Group Executive Committee (GEC) van Air France-KLM. Onder de 12 topmanagers van de alliantie bevinden zich ook Pieter Elbers, het hoofd van KLM, en Anne Rigail, de CEO van Air France.

Een soortgelijke vervlechting van functies binnen de holding en de individuele luchtvaartmaatschappijen heeft nu plaatsgevonden op het gebied van duurzaamheid. Een kwart van de medewerkers is "overgeplaatst" binnen de groep, zonder overleg met het hoofd duurzame ontwikkeling van Air France, volgens een insider tegen zakenreizen (...).

De Franse krant La Tribune kondigde vorige week de ontmanteling van de communicatieafdeling van Air France aan (...). Voortaan onderhoudt de holding haar eigen contacten met de pers. Daartoe zullen de drie communicatiecomponenten - intern, extern en pers - op verschillende locaties worden ondergebracht (...).

Kortom: Air France heeft geen eigen communicatie meer en is tot zwijgen gebracht. Indien de Franse luchtvaartmaatschappij niet akkoord gaat met de haar opgelegde organisatorische wijzigingen, kan zij in geen geval met de pers zelf communiceren.

De holding Air France-KLM heeft daarom in een maand tijd drie belangrijke taken op zich genomen: commercieel beleid, duurzaamheidsbeleid en communicatie met de pers. Het lijkt erop dat Smith de coronaviruscrisis aangrijpt om zijn greep op Air France bijna geruisloos te vergroten en zo zijn macht binnen de holding te versterken.

De grote vraag is wanneer de KLM aan de beurt is en of essentiële functies door de holding worden overgenomen. Zodra er bij Air France een nieuwe organisatiestructuur is, lijkt het "logisch" dat dezelfde veranderingen ook bij KLM worden doorgevoerd, om de synergie binnen de groep te vergroten.

CEO Ben Smith heeft nooit een geheim gemaakt van het feit dat hij graag meer samenhang zou zien binnen Air France-KLM en dat er meer beslissingen op groepsniveau genomen zouden moeten

worden. Begin 2019 nam hij het op tegen Pieter Elbers. Niet vanwege de resultaten van KLM, die systematisch veel beter zijn dan die van zustermaatschappij Air France, maar vanwege de relatief onafhankelijke carrière van de heer Elbers, die zijn vernieuwing in gevaar heeft gebracht. Uiteindelijk is het contract van Elbers met vier jaar verlengd, mede dankzij de druk van de Nederlandse overheid en de massale steun van KLM-medewerkers.

De luchtvaartindustrie wordt momenteel geconfronteerd met de grootste crisis in haar geschiedenis. KLM en Air France kunnen alleen overleven met de steun van de overheid.

De heer Elbers heeft onlangs benadrukt dat beide zijden van de operatie zich moeten concentreren op het herstel van de markt van de crisis. Hij vindt grote organisatorische veranderingen op dit moment niet opportuun. Hij vindt Smith op de terugweg. Hij evolueert naar een gecentraliseerde houding met twee exploitatiemaatschappijen, waarvan de twee CEO's enkel zijn taken uitvoeren.

***Mijn commentaar:** De Nederlandse pers geeft opnieuw een bevooroordeeld beeld van de Air France-KLM Group. Het suggereert dat de directeuren van Air France en KLM niet betrokken zijn bij de besluitvorming.*

Binnen de Air France-KLM Groep is er echter een CEO-comité "dat verantwoordelijk is voor het bepalen van de strategische richting van alle luchtvaartmaatschappijen en business units van de Groep".

Dit Comité bestaat uit Ben Smith, Frédéric Gagey (Executive Vice President Economy and Finance van Air France-KLM), Anne Rigail en Pieter Elbers (die in februari 2019 tot Executive Vice Presidents van de Groep werden benoemd). bron: Corporate Governance-rapport pagina 116].

> **Hoekstra naar Parijs voor gesprek met Air France-KLM (Hoekstra à Paris pour une conversation avec Air France-KLM)**

(bron De Telegraaf, vertaald met deepl.com) 4 juni - **De ministers Wopke Hoekstra (Financiën) en Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) reisden donderdag naar Parijs voor een ontmoeting met de directie van Air France-KLM (...).**

De discussie spitste zich toe op de details van het uiteindelijke steunpakket voor Air France KLM. Nederland is in gesprek met de

banken over leningen met staatsgaranties van €2-4 miljard om de KLM overeind te houden (...).

Directeur Ben Smith werkt aan een herstructureringsplan, dat mogelijk ten koste gaat van de dienstverlening van KLM en de routes van Schiphol. Insiders melden aan Telegraaf dat KLM CEO Pieter Elbers nauwelijks betrokken is bij beslissingen in Parijs. Smith wil afdelingen als IT, vloot en branding verder centraliseren (...).

"Is Hoekstra nog steeds in gesprek met de KLM, of is de onderhandelingstafel nu in Parijs? Het aan de Nederlandse banken gevraagde businessplan komt vervolgens uit Parijs. Het is gemakkelijk te raden wat er gaat gebeuren met de technische afdeling, Transavia en de groep op Schiphol", zei luchtvaart expert Ruud Jansen donderdagavond (...).

Het bedrijf heeft wekenlang onderhandeld over de exacte vorm en de kosten van het uiteindelijke steunpakket. Er is nog steeds geen witte rook. **De onderhandelingen met de banken en de luchtvaartmaatschappij zijn nog steeds aan de gang en de Europese Commissie moet de staatssteun nog goedkeuren. De tijd dringt, zei Hoekstra eerder, en verwacht dat de kaspositie van KLM medio juni zonder ondersteuning leeg zal zijn.**

Mijn commentaar: Na de toetreding van de Nederlandse staat tot de hoofdstad van Air France-KLM is een werkomité opgericht. Zij was met name belast met het onderzoek naar de volgende punten:

- . De deelnemingen van beide staten in Air France-KLM en de kapitaalstructuur van KLM en Air France
- . De bestuursregels en de naleving van de gedragsregels door de twee staten
- . De samenstelling van de Raad van Bestuur van de Groep
- . Het verdedigen van de belangen van de hubs Parijs-Charles de Gaulle en Schiphol
- . De overeenkomsten van 16 oktober 2003 tussen Air France, KLM en de Nederlandse staat.

Zullen de discussies over de steunmaatregelen van de twee bedrijven dit werk tot een goed einde brengen?

> In juli barst de bom bij KLM, zeggen de vakbonden (En juillet, la bombe explose à KLM, selon les syndicats)

(bron Financiële Dagblad, vertaald met deepl.com) 4 juni - **KLM maakt in de maand juli haar plannen bekend voor een grote reorganisatie.**

De ongeveer 30.000 werknemers van de worstelende luchtvaartmaatschappij worden dan op de hoogte gebracht van het aantal gedwongen ontslagen en veranderingen in de arbeidsvoorwaarden (...).

KLM is in gesprek met de vakbonden over een sociaal plan (...).

Directeur Pieter Elbers heeft nog geen cijfers genoemd voor de (kleine) KLM (...).

Dit bedrijf heeft een demente klap gekregen", zegt

ondernemingsraadvoorzitter Dario Fucci. Hij zegt dat hij nog steeds geen idee heeft wat het management van plan is. Maar we willen de komende weken als bestuur deelnemen. Als we nu met het management overleggen, kunnen we het reorganisatieplan beïnvloeden.

In geen geval zal de ondernemingsraad betrokken worden bij een nieuwe centralisatie van de groep Air France-KLM als remedie om uit de crisis te geraken. President Fucci is ervan overtuigd dat "alle aandacht en energie gericht moet zijn op de KLM".

Minister van Financiën Wopke Hoekstra zei dat de aan de KLM toegezegde noodhulp van € 2-4 miljard onder bepaalde voorwaarden is. **De sterkste schouders zouden de zwaarste last moeten dragen,"** zei hij. De minister verwees vooral naar de piloten en het management. Aan de kant van de piloten heeft hij tot nu toe gezwegen. Er zijn geen loonopofferingen gedaan (...).

Het cabinepersoneel maakt zich zorgen over hoe de KLM afscheid zal nemen van de ontslagen medewerkers. **De VNC, de vereniging van cabinepersoneel, wil dat het principe van last in, first out (lifo) van toepassing is op ontslagen.** Medewerkers die slechts kort in dienst zijn, worden als eerste ontslagen. Oudere werknemers zullen de dans overslaan.

De KLM wil niets met dit systeem te maken hebben. Het management wil dat (...). een vast percentage van elke leeftijdsgroep overbodig wordt verklaard. Deze methode van kaas snijden bespaart veel meer geld en **voorkomt ook dat de luchtvaartmaatschappij verder veroudert (...).**

Maar het is twijfelachtig of de vakbond de KLM buiten deze regeling kan houden. De vakbond heeft een fout gemaakt. De nieuwe CAO voor cabinepersoneel bepaalt niet dat bij een reorganisatie een ontslagvergoeding moet worden betaald. Dit verzuim maakt de positie van KLM in dit geschil sterk (...).

Mijn commentaar: De titel van het artikel zal voor de medewerkers van Air France overdreven lijken. Sinds een jaar of tien zijn ze gewend aan een opeenvolging van vrijwillige vertrekplannen.

Dit is niet het geval voor onze collega's bij KLM. Zij hebben een dergelijke situatie niet meer meegemaakt sinds de oprichting van de Air France-KLM-groep.

> **Bij Transavia komt het geld vooral in Nederland binnen (Chez Transavia, l'argent arrive principalement aux Pays-Bas)**

(bron Upinthesky, vertaald met deepl.com) 8 juni - **Transavia bestaat uit twee bedrijven.** Er is niet veel informatie over hoe ze allebei werken. Up in the Sky heeft de antwoorden gevonden.

Transavia Nederland en Transavia Frankrijk treden ten opzichte van de buitenwereld op als één luchtvaartmaatschappij, met één website en één merk. Toch is dit niet het geval. Transavia Nederland (kortweg HV) is 100% eigendom van KLM. Transavia France (TO) is voor 96 % eigendom van Air France en voor 4 % van Transavia (Nederland).

In 2019 vervoerde de lowcostmaatschappij van Air France-KLM 16,5 miljoen passagiers. Dit was bijna 5% meer dan het jaar ervoor.

De Nederlandse dochtermaatschappij verwerkte meer dan 9 miljoen passagiers, aldus een woordvoerder van de luchtvaartmaatschappij. **Transavia Frankrijk,** met de afkorting TO, **had iets meer dan 7 miljoen mensen aan boord.**

De Nederlandse vloot bestaat momenteel uit 42 vliegtuigen, alle 737. Ze vliegen naar 114 bestemmingen. Boeings worden ook gebruikt in Frankrijk, veertig vliegtuigen om precies te zijn. Er worden 79 bestemmingen bediend. De twee Transavia's overlappen elkaar tussen Amsterdam en Parijs Orly. Voor de crisis werden beide steden twee keer per dag bediend. Zorgvuldig verdeeld: één vlucht naar TO en één vlucht naar HV.

Meer passagiers betekent natuurlijk meer omzet. Daarnaast **lijkt de gemiddelde ticketprijs in Nederland (aanzienlijk) hoger te zijn.** Uit de jaarcijfers van Air France-KLM blijkt dat Nederlandse passagiers twee keer zoveel omzet genereren.

De omzet van de Benelux-landen bedroeg in 2019 iets meer dan 1 miljard euro. Iets minder dan een half miljard euro kwam uit Frankrijk (...). Transavia Nederland heeft twee keer zoveel omzet als Transavia Frankrijk, met 29% meer passagiers.

Transavia heeft een totale omzet van 1,7 miljard euro. Frankrijk en de Benelux zijn samen goed voor 1,5 miljard euro. Klanten in de rest van Europa droegen €184 miljoen bij aan de omzet. Het is **daarom moeilijk voor Transavia om als "Europese luchtvaartmaatschappij" te kwalificeren, aangezien 10% van de omzet afkomstig is uit andere landen dan die waar de basis is gevestigd (...).**

Opvallend is echter dat er bijna geen omzet is naar Franse bestemmingen. Slechts 23 miljoen werd uitgegeven door klanten die naar Franse bestemmingen reisden. Uiteindelijk is 129 miljoen euro besteed aan reizen naar Afrika. Cijfers voor de Benelux of Nederland zijn niet bekend.

***Mijn commentaar:** In dit artikel wordt een kenmerk van de activiteit van Transavia France benadrukt: de goedkope luchtvaartmaatschappij van de Air France-groep vervoert zeer weinig passagiers op het Franse binnenlandse netwerk en zeer weinig zakenmensen.*

Als het, zoals regelmatig wordt vermeld, HOP en Air France op een deel van dit binnenlandse netwerk zou vervangen, zou het zich snel aan deze nieuwe markt moeten aanpassen.

> **Last Minute: Scheiding Air France KLM hard in lange weg (dure en tijdrovende Air France KLM-scheiding)**

(bron De Telegraaf, vertaald met deepl.com) 8 juni - "Een scheiding tussen Air France en KLM kost volgens deskundigen tijd en geld. Toch **wil de Tweede Kamer dat minister Wopke Hoekstra (Financiën) onderzoek doet naar de scheiding van de KLM. Een "aparte" KLM is een oplossing voor het politieke probleem van een toekomstige aandelenkwestie**",

In het geval van een splitsing moet Air France KLM bereid zijn om bijvoorbeeld 49% van de KLM-aandelen aan de Nederlandse Staat te verkopen. Dit betekent dat Hoekstra met veel geld naar de Franse staat zal moeten gaan (...). Maar de aandelen kunnen ook door de Fransen aan een andere partij worden overgedragen.

KLM is een onafhankelijke rechtspersoon, een verkoop is theoretisch mogelijk. Of het wel of niet verstandig is, is een tweede vraag. Het heeft enorme gevolgen voor de organisatie, afgezien van de vraag of Nederland er baat bij zou hebben. De samenwerking zal moeten worden afgebroken", zegt luchtvaartrechtelijk hoogleraar Pablo Mendes de Leon, die tevens voorzitter is van het KLM-trustkantoor, een van de stichtingen voor de bescherming van de aandeelhouders van KLM.

De vraag naar PVV werd vorige week verrassend genoeg door een meerderheid gesteund. Ook het CDA, de partij van Hoekstra, heeft het plan geaccepteerd. De minister zelf was geen voorstander van het onderzoek (...).

Insiders melden dat het onderzoek naar de splitsing alleen maar leidt tot "meer irritatie in de betrekkingen met Parijs". Hoekstra onderhandelt

momenteel over leningen met de banken en de KLM. Het ministerie van Financiën zal niets zeggen over hoe het onderzoek naar een onafhankelijke KLM eruit zal zien zolang de onderhandelingen doorgaan. KLM heeft niet gereageerd op een verzoek om commentaar. De aandeelhoudersvereniging stelt in een antwoord dat ontvlechting een "uiterst complex en langdurig proces" is. "De KLM is een onvolmaakt bedrijf, met de coronaviruscrisis kan ze het niet allemaal hebben.

Het bedrijf heeft geld nodig, geen nieuw onderzoek", zegt VEB-econoom Jasper Jansen. Luchtvaartdeskundige Ruud Jansen is het niet eens met de VEB. Volgens hem zal een "bevrijde" KLM daadwerkelijk geld verdienen als de commerciële en operationele samenwerking binnen de luchtvaartalliantie met Delta overeind blijft. "Jansen meldt aan Telegraaf dat het onderzoek vooral bedoeld is om voorwerk te verrichten voor een eventuele nationalisatie.

"Dit is een omslachtige manier om staatsinvloed te krijgen in een bedrijf", zegt Hans Schenk, emeritus hoogleraar corporate governance. "Deze invloed kan ook worden verkregen door een kleinere aandeelhouder te worden, of door het publieke doel in de statuten te verankeren." De minister is aandeelhouder in de holding (...) en heeft twee weken geleden op de jaarvergadering over de bonus van directeur Ben Smith in het stof gebeten.

"De staat is een kleine aandeelhouder, dus hij heeft niet echt een stok om het publieke belang af te dwingen. Zij had dit moeten doen ten tijde van de verkoop in 2004 of 2010, toen zij afzag van het recht op terugbetaling. Als Hoekstra nu meer invloed wil hebben, kan dat alleen door aandelen op de beurs te kopen. Maar dat is een politieke kwestie, want het gaat om het uitgeven van veel belastinggeld", legt Schenk uit.

Een mogelijke aandelenuitgifte zal naar verwachting later dit jaar plaatsvinden met een aandelenuitgifte door Air France KLM. De leden van het Europees Parlement vrezen dat het geld van de Nederlandse belastingbetaler uiteindelijk aan de Franse kant van het bedrijf terecht komt. Met een "vrije" KLM is Hoekstra verlost van een probleem met het parlement en is hij verlost van de moeizame relatie met de Fransen. Intern vreest KLM dat de omvang van het bedrijf bij een komende reorganisatie zal afnemen.

"Het is beter om het geld in de schatkist van de KLM te stoppen dan in de holding in Parijs. We zien er niets voor terug", zegt Jansen. "Voor de routes vanaf Schiphol maakt het niet uit, volgens Mendes de Leon. "De overheid, die verantwoordelijk is voor het verlenen van deze landingsrechten, zou deze in theorie kunnen overdragen aan een eventuele genationaliseerde KLM. Maar de weg is lang. Het is de Nederlandse overheid die in de onderhandelingen beslist hoeveel KLM-

vluchten naar China of Brazilië kunnen worden gemaakt, niet het moederbedrijf in Frankrijk",

Mijn opmerking: *In Nederland is het parlementaire debat over de voorwaarden voor steun aan de KLM al enkele weken aan de gang.*

De conclusies van het onderzoek naar de voortzetting van de KLM binnen de groep Air France-KLM zouden de positie van de Nederlandse staat kunnen verzwakken als zij zouden aantonen dat een scheiding de toekomst van de Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij in gevaar zou brengen.

> **Air France om haar HOP-dochteronderneming te herkapitaliseren**

(bron La Tribune) 2 juni - Na de toespraken zal een krachtig besluit het behoud van HOP bevestigen. Volgens bevestigende bronnen bereidt Air France zich voor om haar dochteronderneming in de nabije toekomst te herkapitaliseren voor een bedrag van ongeveer 200 miljoen euro. Het dossier zal worden voorgelegd aan de volgende Raad van Bestuur van Air France (...).

Onlangs hadden Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, Anne Rigail, de CEO van Air France en Pierre-Olivier Bandet, de CEO van HOP, tijdens een videoconferentie met het personeel van HOP aangegeven dat de herkapitalisatie niet in het geding was. Genoeg om het zwaard van Damocles te heffen dat boven de regionale luchtvaartmaatschappij hangt. En stel de werknemers gerust, bezorgd over de aanhoudende geruchten over een sluiting van het bedrijf. Want zonder deze herkapitalisatie is het voortbestaan van HOP in het geding (...).

Sinds 2017 bedraagt het eigen vermogen van HOP minder dan de helft van het aandelenkapitaal (wat in strijd is met de vereisten van het Wetboek van Koophandel), **en een herkapitalisatie tegen eind 2020 is verplicht voor de onderneming**, anders loopt zij het risico om mogelijk te worden ontbonden zoals bepaald in hetzelfde Wetboek van Koophandel. **Voor Air France zal er geen kasuitstroom zijn. Het moederbedrijf zal een claim op HOP afschrijven. Een schuld in rekening-courant zal worden omgezet in kapitaal. Dit komt neer op ongeveer 200 miljoen euro.** De groep Air France had zelf geprofiteerd van een dergelijk boekhoudspel in 2015 toen haar moedermaatschappij, Air France-KLM, een schuld van ongeveer 750 miljoen euro kwijtgescholden heeft om deze te herkapitaliseren.

Als HOP echter wordt voortgezet, zal de herstructurering pijnlijk zijn. **De regionale dochteronderneming van Air France zal een ernstige**

vermageringskuur ondergaan. Haar activiteit zal "beperkt" zijn tot de bevoorrading van de hubs in Roissy-Charles de Gaulle en Lyon. Buiten Lyon zullen de andere grote regionale routes worden verlaten. Vluchten tussen Franse steden en de Parijse luchthaven van Orly (zoals Toulon, Clermont-Ferrand...) zullen ook worden opgegeven. De ontwikkeling van de goedkope dochteronderneming van Air France, Transavia, op de binnenlandse markt is gepland (...).

"Voor de crisis konden we dankzij ons businessplan alle sites en PN-bases onderhouden [cockpitbemanning]. Deze crisis zet dit evenwicht op losse schroeven. Een concentratie van de aanwezigheid van HOP lijkt helaas onvermijdelijk [...], de levensvatbaarheid van HOP op lange termijn is tegen deze prijs", voegde Pierre-Olivier Bandet eraan toe, en hij voegde eraan toe dat **"de sociale gevolgen" zullen worden aangepakt en begeleid "in de tijd, tussen begin 2021 en de zomer van 2023, door te "vertrouwen op de solidariteit van de groep"**. Er zullen vertrekplannen worden opgesteld en er zal voorrang worden gegeven aan vrijwilligerswerk.

"Ons doel is om deze situaties van overbezetting in goede banen te leiden door het bevorderen van vrijwilligerswerk en door het ontwikkelen van systemen die zijn aangepast aan de verschillende situaties/populaties. **Alle middelen zullen worden ingezet: maatregelen voor vrijwillig vertrek, stimuleringsregelingen voor vertrek aan het einde van de loopbaan, maatregelen ter ondersteuning van de geografische en beroepsmobiliteit (met inbegrip van de PN-gateways)"**, aldus Pierre-Olivier Bandet. De vakbonden vrezen dat meer dan 1.000 van de 2.700 arbeidsplaatsen in het bedrijf worden geschrapt.

Mijn commentaar: Hoe komt een bedrijf in de HOP-situatie terecht?

Om het (zeer!) eenvoudig te maken, vertegenwoordigt het aandelenkapitaal van een onderneming de middelen die bij de oprichting ervan zijn ingebracht.

Het eigen vermogen (ook wel eigen vermogen genoemd) is in eerste instantie gelijk aan het aandelenkapitaal. Dan worden er jaar na jaar winsten en verliezen (onder andere) aan toegevoegd.

Wanneer een bedrijf van het ene naar het andere verliesjaar gaat, vermindert het zijn eigen vermogen. Dit is wat er met HOP is gebeurd.

Om uit deze situatie te komen bestaan er verschillende oplossingen, die kunnen gaan tot aan de ontbinding van het bedrijf.

In het geval van HOP heeft de regionale luchtvaartmaatschappij een schuld van 200 miljoen euro bij Air France. De kwijtschelding van deze schuld door Air France zal het mogelijk maken het eigen vermogen van HOP met hetzelfde bedrag te verhogen.

> Air Caraïbes en French Bee geven groen licht voor loonsverlagingen

(bron Les Echos) 4 juni - Loonsverlaging om banen te redden: het idee is niet langer taboe in Frankrijk, ook niet in het luchtvervoer. Air Caraïbes en French Bee zijn daar het bewijs van. Op het moment dat de sector tienduizenden banen verliest, hebben de **vakbonden van de twee luchtvaartmaatschappijen van de Dubreuil-groep als eerste een "collectieve prestatieovereenkomst" (CPA) met hun directie gesloten die het behoud van banen garandeert, in ruil voor een algemene loonsverlaging van ongeveer 10% over een periode van twee jaar**. Een initiatief dat voor de crisis onvoorstelbaar was. Maar anderen zouden kunnen volgen, met name bij Corsair, waar het onderwerp op de onderhandelingstafel ligt.

Air Caraïbes en French Bee hebben echter niets uitgevonden. Zij hebben alleen gebruik gemaakt van een van de vernieuwingen die in 2017 door de "Macronverordeningen" in de arbeidswet zijn ingevoerd, waardoor bedrijven met de vakbonden kunnen onderhandelen over een loonsverlaging of een wijziging van de werktijden om ontslagen te voorkomen. En dit voor een periode van maximaal vijf jaar (...).

Elke personeelscategorie is het onderwerp geweest van een ander APC, maar het gaat allemaal om: piloten, cabinepersoneel, grondpersoneel, en niet te vergeten managers, die ook hun totale beloning met 10% zullen zien dalen. De vermindering van de bezoldiging zal lichtjes variëren naargelang de categorie en de voorwaarden (bonussen, vergoedingen, salarissen, enz.)", legt Marc Rochet uit. Maar **over het geheel genomen is de vereiste inspanning een verlaging van de sociale kosten met ongeveer 10% voor een periode van twee jaar, in ruil voor de toezegging om het aantal vaste contracten te handhaven**. "En, in tegenstelling tot een heronderhandeling van collectieve overeenkomsten, die altijd tijd kost, is een APC onmiddellijk van kracht," merkt de manager op.

Het APC heeft immers het voordeel dat het een tijdelijke wijziging van een aantal van de arbeidsvoorwaarden is. "Het management wilde een periode van drie jaar, maar we kregen het beperkt tot twee jaar. En als de situatie sneller verbetert dan verwacht, kunnen we er vroeg uitkomen", voegt hij eraan toe.

Deze inspanning van de medewerkers maakt deel uit van een

breder plan om de kosten bij Air Caraïbes en French Bee te verlagen, dat bedoeld is om het hoofd te bieden aan de blijvende daling van de vraag en de inkomsten. "De groep onderhandelt met Airbus met name over het uitstel van een deel van de voor 2020 en 2021 geplande leveringen van de A350 en over de leasecontracten voor andere vliegtuigen (...).

***Mijn commentaar:** Het gebruik van een collectieve prestatieovereenkomst kan helpen voorkomen dat er in een bedrijf in moeilijkheden banen worden geschrapt.*

Er bestaan ook andere oplossingen. Bij Air France is het management van plan om voorrang te geven aan vertrekpremies voor werknemers via een vrijwillig vertrekplan.

> **British Airways dreigt werknemers te ontslaan om ze tegen lagere kosten terug te nemen...**

(bron Les Échos) 4 juni - **Neem het of laat het.** Geconfronteerd met de coronavirus epidemie en de zware nevenschade die het heeft veroorzaakt aan de luchtvaartactiviteit, heeft **British Airways** zich niet tevreden gesteld met het aankondigen eind april tot 12.000 banen te schrappen van 42.000 werknemers. De Britse luchtvaartmaatschappij **probeert ook minder gunstige arbeidsvoorwaarden en loonsverlagingen op te leggen aan de overige werknemers. En het dreigt hen zelfs te ontslaan, zelfs** als dat betekent dat **ze onder het nieuwe regime opnieuw moeten worden aangenomen**, als de vakbonden geen groen licht geven.

In totaal **zouden 19.350 werknemers worden getroffen** door deze aanpak die op 28 april aan de vakbonden is voorgelegd (...).

In veel gevallen wil het bedrijf tijdelijke werkloosheidsclausules in arbeidsovereenkomsten opnemen, waardoor het werk tot 6 weken per jaar kan worden opgeschort zonder dat werknemers worden betaald (...).

"Dit is een cynische manier om de personeelsvoorwaarden te verminderen in een tijd waarin ze niets kunnen doen om zich te verzetten", zei de voorzitter van de parlementaire vervoerscommissie, Huw Merriman, voor wie British Airways 42.000 werknemers "daadwerkelijk ontslaat" en "vervangt door 30.000 werknemers op inferieure voorwaarden".

De methode irriteert de regering en sommige Britse parlementsleden des te meer omdat British Airways een paar weken eerder aankondigde dat het 30.000 werknemers onder de werktijdverkortingsregeling van de regering plaatste, zodat 80% van hun

salaris door de belastingbetaler zou worden betaald. Het kondigde ook tot 12.000 vertrekken aan.

"De recente aankondigingen van ontslagen door bedrijven zoals British Airways zijn vreselijk nieuws voor de werknemers en hun gezinnen, zei **Transportsecretaris** Kelly Tolhurst in het Lagerhuis op woensdag. Dit zijn beslissingen die ik met name **betreuer voor** de bedrijven die profiteren van het banenpakket van de overheid. **Het plan "werd niet ontworpen om belastingbetalers te laten betalen voor de salarissen van werknemers, zodat bedrijven die zelfde werknemers kunnen ontslaan tijdens de periode van werktijdverkorting,"** zei ze.

> **Waarom Oostenrijk een minimumtarief van 40 euro zal vaststellen**

(bron BFM BUSINESS) 8 juni - De Oostenrijkse regering heeft maandag een reeks maatregelen voor het luchtvervoer aangekondigd die zij "duurzamer" wil maken, waaronder een minimumticketprijs van 40 euro en een belasting op korteafstandsreizen.

De coalitie van de conservatieve bondskanselier Sebastian Kurz, die samen met milieuactivisten regeert, **bevestigde** ook **haar instemming met een reddingsplan voor Austrian Airlines (AUA), een dochteronderneming van Lufthansa, die 450 miljoen euro aan staatssteun zal ontvangen.**

Het plan zal bestaan uit directe financiering (150 miljoen euro) en door de staat gegarandeerde leningen (300 miljoen euro) om de vervoerder te helpen zich te herstellen van de coronaviruscrisis.

De regering, die voor de komende jaren ambitieuze klimaatdoelstellingen heeft, **heeft deze aankondiging vergezeld doen gaan van een reeks maatregelen om "het luchtvervoer duurzaam en sociaal rechtvaardig" te maken.**

"Het zal niet langer mogelijk zijn om tickets aan te bieden die onder de werkelijke belastingen en kosten zijn geprijsd. In Oostenrijk betekent dit gemiddeld 40 euro", aldus minister van Milieu Leonore Gewessler (Groenen), die de aanstaande invoering van een minimumticketprijs onthult.

"In de toekomst zullen er geen goedkope tickets meer zijn op de rug van het klimaat en de medewerkers. In de EU zijn we pioniers tegen het dumpen van goedkope luchtvaartmaatschappijen", verzekerde de minister. In de schijnwerpers kunnen we natuurlijk Ryanair noemen, dat zwaar bekritiseerd is voor zijn aanpak van de sociale crisis.

De regering wil ook een belasting van 30 euro invoeren voor alle

vliegreizen van minder dan 350 kilometer.

Mijn commentaar: Om de verkoop van vliegtickets voor een prijs onder de belasting te verbieden, heb ik me meerdere malen in die zin uitgesproken.

Is dit legaal? De vraag wordt regelmatig besproken.

Sommige mensen zijn van mening dat het verbod op verkoop met verlies van toepassing is op elk ticket, dus een ticket kan niet worden verkocht tegen een prijs die lager is dan de belastingen en de kosten van de brandstof.

Anderen zijn van mening dat het verbod op verkoop onder de kostprijs van toepassing is op een vlucht. De totale opbrengst van de vlucht moet dan hoger zijn dan de belastingen en de brandstofkosten.

Legaal of niet, ik kan het niet zeggen. Maar een ticket verkopen voor minder dan de belastingen is niet acceptabel!

> Ryanair: de loonsverlaging die van de werknemers wordt gevraagd is "volkomen disproportioneel", zegt Jean-Baptiste Djebbari

(bron France Info) 5 juni - "**Ryanair vraagt om loonsverlagingen voor vijf jaar, wat volkomen disproportioneel lijkt**", reageerde Jean-Baptiste Djebbari, **de Franse staatssecretaris van Transport, op donderdag 4 juni op France Info.**

Hij gaf dus aan dat "deze collectieve prestatieovereenkomsten, die bedoeld zijn om ontslagprogramma's te vermijden (...)

waarschijnlijk in een aantal bedrijven zullen worden uitgevoerd", gezien de crisis die de luchtvaartsector in verband met de coronavirus-gezondheids crisis treft. Maar Jean-Baptiste Djebbari herinnerde eraan dat deze overeenkomsten "beperkt moeten zijn in de tijd en vergezeld moeten gaan van werkgelegenheids garanties".

Er worden controles uitgevoerd, de arbeidsautoriteiten zijn erbij betrokken en de vakbonden werken te goeder trouw aan deze onderhandelingen.

De staatssecretaris van Verkeer heeft ook gezegd dat hij wil dat de overeenkomsten op een meer directe manier worden goedgekeurd door de werknemers: "Ik denk dat deze overeenkomsten, als ze eenmaal zijn gesloten, moeten worden onderworpen aan de interne democratie, aan een referendum. (...) Het is inderdaad in deze evenwichtige

machtsverhouding tussen werknemers en werkgevers dat er dingen moeten gebeuren", raadde hij aan.

Als hij niet heeft opgeroepen tot een boycot van het bedrijf Ryanair, zoals Laurent Berger, secretaris-generaal van de CFDT, op dinsdag op franceinfo heeft gedaan, **was Jean-Baptiste Djebbari van mening dat "Laurent Berger gelijk heeft om te zeggen dat de consument, de gebruiker, de passagier, de bevoegdheid heeft om al dan niet bedrijven te nemen die de regels respecteren of pretenderen te respecteren"**.

Hij benadrukte echter dat "in het recente verleden Ryanair is veroordeeld voor verborgen werk". De staatssecretaris herinnerde eraan dat hij "ooit als jurist aan deze zaken heeft gewerkt" en gaf aan dat hij "zeer vertrouwd was met Ryanair en zijn vermogen om ooit in de geschiedenis de regels te omzeilen of in ieder geval de grijze gebieden van het Europees recht te hebben gespeeld".

Mijn commentaar: Voor degenen die meer willen weten over het Ryanair-systeem, nodig ik uit om het onderzoek van de APNA te lezen. Het is beschikbaar op apna-asso.com/project/onderzoek-ryanair-a-model-economisch-base-on-public-subsidy-a-trance (vervang het vraagteken door een periode).

Het gaat om de arbeidsvoorwaarden van vliegtuigbemanningen, financiering door de lokale autoriteiten, financiële regelingen via belastingparadijzen en exportsubsidies in verband met de aankoop van Boeing 737's. De Commissie is van mening dat de Commissie de nodige maatregelen moet nemen om de veiligheid van de luchtvaartsector te waarborgen.

Aangezien deze studie gedateerd is in 2015, kan een deel van de informatie verouderd zijn.

> Wizz Air Abu Dhabi om de initiële lanceervloot te verdubbelen (Wizz Air Abu Dhabi va doubler sa flotte de lancement initiale)

(bron Arabian business, vertaald met deepl com) 3 juni - De Europese low-cost luchtvaartmaatschappij Wizz Air zal haar activiteiten in de Verenigde Arabische Emiraten overbrengen naar Abu Dhabi, voorafgaand aan de lancering van Wizz Air Abu Dhabi later dit jaar. **Wizz Air Abu Dhabi zal worden gelanceerd met zes vliegtuigen, het dubbele van het oorspronkelijk geplande aantal, volgens de managing director van de Hongaarse luchtvaartmaatschappij Wizz Air.**

En terwijl de Covid-19 pandemie een groot zwart gat in de luchtvaartindustrie heeft gecreëerd, onthulde Jozsef Varadi dat de lanceringsdatum van de nieuwe low-cost luchtvaartmaatschappij, die opereert vanuit de VAE hoofdstad, later dit jaar op schema ligt (...). De joint venture met de Abu Dhabi State Holding Company (ADQ) zal in oktober van start gaan, **met bestemmingen in heel Europa, het Indiase subcontinent, het Midden-Oosten en Afrika** (...). Varadi blijft optimistisch over de toekomst. Hij zei: "In feite heeft het onze eetlust zelfs vergroot, gezien de situatie, aangezien we hebben gezien dat de concurrentie hier en daar verzwakt is".

Hij voegde eraan toe: "Dit **is een initiatief dat ons in dezelfde periode waarschijnlijk op de schaal van Wizz Air Hungry zal brengen. Dus, als je naar de cijfers kijkt, heeft Wizz Air Hongarije ongeveer 100 vliegtuigen bereikt in 15 jaar en Wizz Air Abu Dhabi zal ook 100 vliegtuigen bereiken in 15 jaar, zo niet meer**" (...)

Hij zei: "**We kunnen vijf miljard mensen vangen binnen een straal van zes en een half uur rond Abu Dhabi.** Wij geloven dat dit veel mogelijkheden biedt voor de luchtvaartmaatschappij om haar netwerk uit te breiden. We zullen dit initiatief over enkele weken commercieel lanceren, en operationeel zullen we zoals gepland tegen het einde van het jaar in de lucht zijn".

***Mijn commentaar:** De Emiraten en Turkije hebben een bevoorrechte geografische ligging. Meer dan 70% van de steden die vanuit deze landen worden bediend, zijn bereikbaar met vliegtuigen met één gangpad.*

Door zich in Abu Dhabi te vestigen met de financiële steun van de lokale overheid probeert de Hongaarse lowcostmaatschappij Wizz Air, een specialist op het gebied van korte afstanden, te investeren in de langeafstandsmarkt met vliegtuigen met één gangpad. Zij stelt vast dat de groeivoorzichten van de intra-Europese markt beperkt worden.

Het zal dus concurreren met Turkish Airlines.

> **Met Lufthansa zet Brussel zijn concurrentiële koers uit**

((bron: advies) 5 juni - De "volgende wereld" is er al voor het Europese luchtvervoer. Met Margrethe Vestager in de rol van de grote vernieuwer van het mededingingsrecht op het oude continent. De werf, die enkele maanden geleden is geopend, heeft een belangrijk moment bereikt met de strijd die de commissaris zojuist heeft gevoerd over de **goedkeuring van het reddingsplan van 9 miljard euro, waarover pijnlijk is**

onderhandeld tussen Lufthansa en Berlijn. De conclusies ervan zijn het waard om te analyseren, omdat de andere nationale bedrijven, de Europese ambtenaar die gewaarschuwd is, op dezelfde voet zullen worden geplaatst als de Duitse, zodra ze profiteren van de herkapitalisatie door de staat. Dit is het geval voor de Duitse nationale luchtvaartmaatschappij, wat binnenkort het geval zou kunnen zijn voor Air France-KLM of Alitalia, dat in de nabije toekomst genationaliseerd zal worden.

Hoewel ze werd ondermijnd door een recente uitspraak van het Europees Hof van Justitie dat een van haar besluiten van 2016 tegen een fusie in de Britse telecomsector onwettig was, blijkt uit haar laatste arbitrage dat de Deense commissaris niets van haar strijdlust heeft verloren. In haar eerste grote beslissing over massale staatssteun als gevolg van Covid-19 **heeft ze ervoor gezorgd dat Lufthansa haar twee belangrijkste hubs, Frankfurt en München, zal openstellen voor nieuwe concurrentie met 24 slots voor Ryanair, EasyJet en Hongarije's Wizz.**

Hoewel zij op haar aanvankelijke vorderingen moest terugkomen wat het aantal toegekende slots betreft, **heeft zij haar argumenten ten gronde naar voren gebracht: de door de Duitse staat toegekende herkapitalisatie van 5,7 miljard EUR geeft Lufthansa een belangrijk concurrentievoordeel, aangezien zij alle investeerders van het voortbestaan van de onderneming verzekert** en de weg naar marktfinanciering voor haar vrijmaakt. Zij is van mening dat dit moet worden gecompenseerd ten gunste van nieuwe concurrenten die van dergelijke overheidssteun verstoken blijven.

Deze filosofie is goed, en moet worden ondersteund. Door grenzen te stellen aan de versoepeling van de staatssteunregeling die reeds in verband met de pandemie is verleend, zal dit waarschijnlijk de basis vormen voor de besluiten die het directoraat-generaal Concurrentie binnenkort zal nemen, en wel tot ver buiten de luchtvaartsector. Het is **dan ook niet verwonderlijk dat het management van Renault voorzichtig was om te benadrukken dat het geen enkele herkapitalisatie heeft gepland, door vast te houden aan een lening van 5 miljard die dinsdag door president Macron is gevalideerd... Als dat nodig is, zal Brussel op zijn hoede zijn om schadevergoeding te eisen, wat het in het geval van Lufthansa heeft volgehouden, ondanks een ongekende beschieting van zijn diensten door alle politieke, werkgevers- en vakbondslobby's in Duitsland.**

Het is duidelijk dat het begrip "Europees kampioen" in Brussel nog steeds restrictief wordt opgevat en dat de landen die erom vragen het moeilijk zullen hebben. De Lufthansa-zaak toont aan dat de huidige

beschouwingen over het mededingingsrecht tot veranderingen zullen leiden, maar niet tot een grote verschuiving. Als er sprake is van vernieuwingen, zal men moeten hopen dat de Europese groepen, die zich in een zwakke positie bevinden en onderworpen zijn aan gesubsidieerde buitenlandse belangen, over de nodige middelen beschikken om zich te verdedigen. Deze maand wordt een witboek over dit onderwerp verwacht. Dit is een belangrijke gebeurtenis voor de Europese economie.

Mijn commentaar: Het aantal door Lufthansa vrijgegeven slots lijkt misschien laag. Het vertegenwoordigt echter twee derde van de slots die op Orly zijn verdeeld na de liquidatie van de luchtvaartmaatschappij Aigle Azur.

Beurspersoverzicht

> Air France KLM: voorzichtig advies

(bron Boursier com) 4 juni - Air France KLM blijft deze donderdag in Parijs stabiel op 4,85 euro, terwijl **Berenberg** bij de laatste broker reviews **slechts streeft naar een prijs van 4,75 euro op de** luchtvaartmaatschappij, **terwijl hij "neutraal" blijft**, tegen een doelstelling van 7 euro eerder. Exane BNP Paribas is ook 'neutraal' op het aandeel met een koersdoel van 5 euro, (...)

Mijn commentaar: Donderdag 4 juni was de enige stabiele dag voor het aandeel van Air France-KLM. In de drie voorgaande dagen was het met 20% gestegen. Op de twee volgende dagen steeg het met 21%.

Door de opleving van de activiteit is deze nu 25% hoger dan de consensus van de analisten (zie mijn commentaar op de koers van het aandeel aan het einde van deze brief).

Het bonusartikel...

> TRIBUNE. "Wil je het gezelschap van morgen veranderen? Ik zal verdoemd zijn. »

(bron L'Obs) 3 juni - Energierenovatie, koolstofvrij transport, hernieuwbare energieën... **Het economisch herstelplan moet de ecologische transitie begeleiden, zo vragen negentig Franse en internationale bedrijfsleiders**, in een opiniestuk dat op initiatief van

Jean-Laurent Bonnafé (BNP Paribas) in "Le Monde" wordt gepubliceerd.

"Chiche! ", reageer op een veertigtal bezoldigde directeuren van de CFDT vakbond. Zij zijn afkomstig van uiteenlopende bedrijven als Renault, Groupama en Sanofi en vragen om een versterking van de rol van de werknemersvertegenwoordigers in de raden van bestuur. "L'Obs" publiceert hun antwoord.

"Laten we het milieu in het middelpunt van het herstel plaatsen," riepen de leiders van onze grote bedrijven in een forum op 3 mei. Chiche! Het antwoord van de CFDT-medewerkers-directeuren. En u kunt op ons rekenen! Bij het lezen van de duidelijke en eenvoudige boodschap van dit werkgeversforum, een boodschap die we slechts met 200% kunnen onderschrijven, hebben we zin om te zeggen: maar ja... doe het, verdomme... laten we het nu doen!

Voor verantwoorde bedrijven, kwaliteitsbanenWij

zijn als personeelsdirecteur ook erg gehecht aan onze bedrijven. Wij steunen en verdedigen ontwikkelingsstrategieën voor de lange termijn, de kwestie van het werk, de keuze van milieuvriendelijke activiteiten die ons in staat stellen de weg van de ecologische transitie in te slaan, verbintenissen ten aanzien van meer democratische ondernemingen met een sociale dialoog van hoge kwaliteit.

We proberen invloed uit te oefenen zodat de ontwikkeling van onze bedrijven een bron van werkgelegenheid is voor het grootste aantal en de beste banen, waardoor de kracht om te leven en sociale erkenning ontstaat.

De betrokkenheid van de werknemers, als een van de belanghebbenden, is ook een pijler voor de ontwikkeling van innovatie. En innovatie is de sleutel tot het succes en de duurzaamheid van het bedrijf. Het is ook het middel om te komen tot de kwaliteitseconomie waar we om vragen.

Het is noodzakelijk dat onze bedrijven zich transformeren om het verbruik van niet-hernieuwbare grondstoffen te beteugelen. We moeten verder gaan dan alleen het compenseren van koolstof, en stoppen met het ten koste van alles verbruiken van beperkte middelen. Deze transformatie naar een nieuw ontwikkelingsmodel hangt af van de keuzes die de bestuurders maken bij het bepalen van een strategie in de Raad van Bestuur (BOD).

Voor een gereguleerd en geheroriënteerd, eerlijker beloningsbeleid

Lonen om van te leven... Uitvoerende salarissen die gereguleerd zijn... Wat is de aanvaardbare bandbreedte van de salarissen, welke factor voor een fatsoenlijk evenwicht? Een factor 100, zegt de Medef? Debatten moeten binnen de raden van bestuur plaatsvinden en het is de verantwoordelijkheid van de personeelsdirecteuren om vragen te stellen

en hun denkwijze te verbreden, zodat beslissingen kunnen leiden tot een eerlijk evenwicht.

De werknemersdirecteuren hebben het al lang over deze kwesties van het delen. Na de algemene bezinningsbeweging die door de opkomst van het begrip 'raison d'être' is ontstaan, begrijpen de aandeelhouders duidelijker dat ze de inkomsten moeten delen en niet het grootste deel ervan moeten nemen. We kunnen dit alleen maar toejuichen.

Door de crisis is het verplicht om het dividendgeld te heroriënteren naar het voortbestaan van het bedrijf en zijn werknemers. Beslissingen die gebaseerd zijn op de lange termijn en solidariteit moeten worden verlengd. Het is een kwestie van niet terugvallen in de financiële mainstream op korte termijn... geen enkel besluit mag worden genomen zonder dat het wordt gemeten en verwacht dat het effectief is in de strijd tegen de ecologische noodsituatie.

Voor bedrijven in de sociale en solidaire economie moeten de prioriteiten dezelfde zijn.

Begeleiden en aansturen van de transformatie

Een transformatie is noodzakelijk om de activiteit om te zetten en het verbruik van niet-hernieuwbare hulpbronnen te verminderen en de gegenereerde vervuiling te verminderen.

Deze crisis toont ook de noodzaak aan om de productie te controleren en te reorganiseren. Het risico om ze toe te vertrouwen aan één enkele fabriek, zelfs de grootste ter wereld, heeft zijn grenzen laten zien, vooral aan de andere kant van de wereld!

Binnen de Raad van Bestuur zijn wij, de bezoldigde bestuurders, spelers op het gebied van MVO [Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen]. Wij zijn een bron van suggesties dankzij onze vaardigheden en kennis van het werk en ons netwerk van interne en externe relaties. Ons begrip van de binnenkant van het bedrijf, onze kennis van het bedrijf, stelt ons in staat om te anticiperen op problemen in de besluitvorming.

Sterk gehecht aan de continuïteit van onze bedrijven, kunnen wij als personeelsdirecteuren echte bondgenoten zijn bij het vertalen van wat u als directeur en directeur vraagt: het milieu centraal stellen in het herstel!

Vertrouw ons dus, geef ons een plaats in de besturen en in de commissies van die besturen. De wet van het Pacte heeft ons in staat gesteld om - pijnlijk genoeg - talrijker te zijn, maar het heeft het evenwicht niet veranderd. De crisis die we doormaken, met alle onzekerheden en angsten over de toekomst, maakt dialoog en machtsdeling noodzakelijker dan ooit. Laten we innovatief zijn, laten we, net als elders in Europa, een medezeggenschap in Franse stijl opzetten, een garantie voor een gedeeld bestuur dat ons in staat stelt het bedrijf

van morgen op te bouwen om de uitdagingen die ons te wachten staan het hoofd te bieden.

Mijn commentaar: Dit forum laat zien dat de directeurs van de CFDT-werknemers zich inzetten om het milieu in het middelpunt van het herstel te plaatsen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM sloot op maandag 8 juni af op 6.042 euro. Het is een zeer sterke stijging van 41,17% over een week, na een stijging van 13,6% de vorige week. De opleving van het luchtverkeer ligt ten grondslag aan de stijging van de koers van het aandeel, die de meeste luchtvaartmaatschappijen treft.

Bij het begin van de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,80 euro. Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheidscrisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gestegen van \$1 naar \$37. Aankondigingen van het begin van de deconfinering geven het signaal voor een hervatting van de industriële activiteit. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar. De productie is nog steeds hoger dan de (lage) vraag.

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

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

Indien u deze brief/persreview 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](#). 10536 mensen ontvangen deze live persrecensie