

Het "Vesta"-plan van Air France om het binnenlandse netwerk te vernieuwen



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°760, 15 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Het "Vesta"-plan van Air France om het binnenlandse netwerk te vernieuwen**

(bron Les Echos) 15 juni - We willen snel handelen bij Air France.

Minder dan een maand na de aankondiging van Air France-KLM CEO Benjamin Smith van een 40% reductie van het binnenlandse aanbod van Air France tegen het einde van 2021, ligt het "Vesta"-plan, in verwijzing naar de Romeinse godin van het huis, op tafel. Vorige week presenteerden de verkoopafdelingen van Air France en Transavia France intern de grote lijnen van dit project om het binnenlandse netwerk te reorganiseren.

Het doel is om voor de eerste week van juli tot een akkoord te komen met de vakbonden. Op dat moment worden het toekomstgerichte plan voor het beheer van de werkgelegenheid - in gewone taal, de cijfers voor de toekomstige personeelsinkrimping - en het algemene herstructureringsplan van Air France gepresenteerd. Deze laatste zal het imprimatur van de staat moeten verkrijgen in ruil voor de lening van 7 miljard euro.

Het "Vesta"-plan heeft twee doelstellingen: het **absorberen van de terugkerende verliezen van het kortafstandsnetwerk van Air France** (vorig jaar nog bijna 200 miljoen euro) **en het verminderen van**

de CO2-uitstoot van binnenlandse vluchten met 50% tegen 2024.

Dit is in overeenstemming met de toezegging die aan de regering is gedaan. Om deze tweeledige doelstelling, zowel economisch als ecologisch, te bereiken, zal Air France bezuinigen op haar regionale dochteronderneming Hop. Een aantal kleine, onrendabele routes zal worden geëlimineerd, voornamelijk op het interregionale netwerk. Maar ook en vooral zal een groot deel van de slots op Orly, of zelfs van de routes, naar Transavia France worden overgeheveld.

Uiteindelijk zal de **activiteit van Hop**, gereduceerd tot een dertigtal vliegtuigen (in vergelijking met meer dan vijftig vóór de crisis), **bepakt blijven tot de bevoorrading van de hub Roissy-CDG en de miniregionale hub van Lyon** voor interregionale routes. **Transavia zal van haar kant nieuwe internationale en toeristische routes kunnen lanceren vanuit Orly.** De oprichting van Transavia France was bovendien historisch gezien bedoeld om de slots op Orly niet op te geven aan easyJet.

Sommige routes van Air France met veel verkeer en een overwegend recreatieve clientèle, zoals Orly/Biarritz en Orly/Montpellier, zouden ook door Transavia kunnen worden overgenomen. Zij zouden voldoende verkeer bieden om rendabel te worden bediend door de Boeing 737-800's van Transavia met 189 zitplaatsen. Enkele belangrijke Hop-cross routes, zoals Nantes/Marseille en Lyon/Nantes, zouden ook geschikt kunnen zijn. **Voor een dergelijke overdracht van activiteiten is echter het groene licht van SNPL**, de belangrijkste pilotenvereniging van Air France, **nodig** om het verbod op de binnenlandse routes van Transavia op te heffen.

Het merk Air France zal niet van Orly verdwijnen. Zoals Ben Smith in een interview met Les Echos suggereerde, **zal Air France de dienst "La Navette" naar Toulouse, Marseille en Nice blijven uitvoeren, evenals de vluchten naar de Franse overzeese departementen en Corsica.** Voor deze routes met veel zakelijk verkeer heeft de keuze van de frequenties nog steeds voorrang op het zoeken naar het laagste tarief, wat de beslissing van Air France om de dienst te handhaven rechtvaardigt.

Aan de andere kant lijken de diensten van Orly naar Bordeaux, Nantes en Lyon gedoemd. Montpellier zou door Transavia kunnen worden overgenomen van Orly, maar dan met minder frequenties, om de Boeing 737-800's te kunnen vullen.

Deze overdracht van activiteiten zal leiden tot een aanzienlijke

personeelsinkrimping bij Hop, evenals bij het grondpersoneel van Air France op Orly en bij de provinciale tussenstops. Een van de kostenverschillen van Transavia is gebaseerd op het gebruik van onderaanneming voor passagiersafhandeling en grondafhandeling. Er zijn nog geen exacte cijfers naar voren gebracht, maar intern wordt gesproken over een vermindering van het grondpersoneel met 30%.

Mijn commentaar: Dit artikel is grotendeels gebaseerd op de informatie die vorige week door de SNPL is verspreid in een folder getiteld "Air France / Transavia France domestic network negotiations" .

De onderhandelingen tussen het management van Air France en de belangrijkste pilotenvereniging van Air France hebben één doel: de groep Air France in staat stellen haar netto CO2-uitstoot op haar binnenlandse netwerk tegen 2024 met 50% te verminderen (in vergelijking met 2019), in de hoop de verliezen op korte afstand tot nul te reduceren.

Hoe doe je dat?

Het binnenlandse netwerk van de groep Air France wordt momenteel geëxploiteerd door Air France en HOP (Transavia France exploiteert alleen internationale routes). Er zijn twee hefboomen voor de vermindering van de CO2-uitstoot:

- . vervanging van oude vliegtuigen (Air France en/of HOP) door nieuwe vliegtuigen die minder kerosine verbruiken, zoals de A220-300.*
- . vermindering van het aantal vliegtuigen dat op dit binnenlandse netwerk wordt geëxploiteerd. De directie heeft een daling van 40% in deze activiteit opgewekt.*

Wat zijn de gevolgen voor de Air France groep?

De door Air France en HOP verlaten routes kunnen niet door Transavia worden overgenomen, anders zou de groep Air France haar CO2-uitstoot niet verminderen. Als Transavia zich wil ontwikkelen, zal het voornamelijk op internationale routes liggen.

Wat zijn de gevolgen voor concurrerende luchtvaartmaatschappijen?

Als de maatregel ter vermindering van de CO2-uitstoot niet wordt uitgebreid tot de andere luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk actief zijn, zullen de door Air France verlaten routes worden opengesteld voor concurrentie, met name voor goedkope luchtvaartmaatschappijen. Het voorbeeld van Toulouse-Nice spreekt voor zich: gesloten door Air France, de route werd overgenomen door easyJet.

Wat zijn de gevolgen voor Frankrijk?

Als de door Air France verlaten routes worden overgenomen door concurrerende luchtvaartmaatschappijen, zal de CO2-reductiedoelstelling in Frankrijk niet worden gehaald.

Als de routes daarentegen worden beperkt of zelfs geannuleerd zonder dat ze worden overgenomen, kunnen de betrokken steden hun aantrekkingskracht verliezen.

Lokale gekozen vertegenwoordigers hebben het gevaar ingezien. Met enige vertraging is een consultatie gestart, waarbij de lokale autoriteiten, de Air France Groep en de regering zijn betrokken. Deze raadpleging moet bepalen of de doelstelling om de CO2-uitstoot tegen 2024 met 50% te verminderen, haalbaar is zonder dat dit gevolgen heeft voor de werkgelegenheid in de provincies.

Ik heb het niet gehad over de gevolgen voor de werknemers. Vrijwillig. Het is de verantwoordelijkheid van de vakbonden om deze delicate kwestie aan te pakken.

Ik heb geleerd dat verschillende vakbonden al hebben samengewerkt. Ik hoop dat in deze ongekende situatie alle vakbonden van de Air France-groep zullen kunnen samenwerken om de banen binnen de groep zoveel mogelijk te behouden.

> Air France onthult zijn vluchtschema voor deze zomer met bijna 150 bestemmingen.

(bron BFMTV) 12 juni - **Air France zal zijn vluchtschema geleidelijk aan uitbreiden.** Onder voorbehoud van de opheffing van de reisbeperkingen zal de nationale luchtvaartmaatschappij haar aantal frequenties en bestemmingen verhogen tot **ongeveer 20% van haar oorspronkelijke dienstregeling eind juni, 35% in juli en 40% in augustus.**

In totaal is Air France van plan om deze zomer bijna 150 bestemmingen te bedienen (zie hier alle bestemmingen die vanuit of naar Parijs worden bediend), d.w.z. 80% van haar reguliere netwerk. "We zien de noodzaak om weer te reizen en zullen ons netwerk deze zomer geleidelijk aan weer openstellen voor 150 bestemmingen in Frankrijk, Europa en de wereld", aldus de luchtvaartmaatschappij in een persbericht.

De verbindingen tussen Parijs en de provincies en van regio tot regio zullen zo worden versterkt. "Het aanbod zal ook worden verrijkt naar overzeese gebieden en Europa, voornamelijk naar Spanje, Griekenland, Italië en Portugal," zegt het bedrijf, dat geen details geeft over de langeafstandsdiensten, behalve dat deze "geleidelijk aan opnieuw zullen worden geopend op een groot deel van het netwerk.

Air France zal 106 van zijn 224 vliegtuigen gebruiken om dit vluchtschema uit te voeren. De luchtvaartmaatschappij behoudt zich het recht voor om de frequentie van haar vluchten voor deze zomer te verhogen of te verlagen, afhankelijk van de vraag.

***Mijn commentaar:** Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, voor luchtvaartmaatschappijen om het vluchtschema van deze zomer te bevroren.*

Sommige vluchten moesten al worden geannuleerd door Air France, wat de woede heeft veroorzaakt van de weinige passagiers die hadden geboekt.

> **Minister Hoekstra en de dilemma's bij KLM (Le ministre Hoekstra et les dilemmes avec KLM)**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 11 juni - **Zes weken. Zo lang is het geleden dat minister Hoekstra van Financiën de KLM een steunpakket van 2 tot 4 miljard euro heeft toegezegd (...).**

Sindsdien zijn er geen verdere details meer aangekondigd, hoewel het Franse plan al is goedgekeurd door de mededingingsautoriteiten van de Europese Commissie. De Duitse regering heeft ook Hoekstra aan de rechterkant ingehaald. Enkele weken geleden heeft Brussel de noodlening aan Lufthansa goedgekeurd. Alleen de Britten zijn er nog mee bezig.

Wat is de oorzaak van de vertraging? Is het Brussel? Zijn het de Fransen? **Volgens twee bij de onderhandelingen betrokken bankiers zijn de belangrijkste vertragingen te wijten aan bijkomende politieke voorwaarden die de regering wil opleggen. Het gaat er niet om bonussen en dividenden te verbieden, maar om de luchtvaart milieuvriendelijker te maken. Van de afschaffing van de nachtvluchten, die vooral Transavia's goedkope vluchten zullen treffen, tot de vermindering van de korteafstandsvluchten.**

Deze lokale bestemmingen zijn aanvoerroutes voor zeer winstgevende intercontinentale vluchten en een hoeksteen van het KLM-netwerkconcept. De betrokken banken vrezen dat dit de KLM in een concurrentienadeel kan brengen, waardoor de vraag rijst of zij zal overleven. Ze willen er zeker van zijn dat de lening van 1 miljard dollar die ze aan KLM geven ook wordt terugbetaald", zegt een van de bankiers, onder voorwaarde van anonimiteit (...).

Dit is een moeilijk dilemma voor Hoekstra. Om politieke steun te krijgen voor de miljard dollar van KLM moet Hoekstra voorwaarden stellen aan de duurzaamheid. **Maar zowel het bedrijf als de betrokken banken**

zijn terughoudend om te radicaal in te grijpen in het netwerk. Deze elektriciteitslijnen in Europa zijn cruciaal voor de KLM (...).

Zodra Hoekstra en de KLM en de vier betrokken banken overeenstemming hebben bereikt, heeft Hoekstra nog twee coördinatietaken te vervullen. Het zal via Brussel moeten gaan om toestemming te krijgen van de Europese Commissaris voor Mededingingsbeleid, Margrethe Vestager. Dit zou op zich geen probleem moeten zijn, aangezien Air France de goedkeuring heeft gekregen zonder verdere eisen (...).

Ten tweede zal hij de voorwaarden voor duurzaamheid en het toekomstige verdienmodel van de groep moeten afstemmen met de Franse overheid en het management van Air France-KLM, zodat de KLM niet uit de pas loopt (...).

Sinds de heer Smith zijn positie heeft ingenomen, maakt de ondernemingsraad van de KLM zich zorgen over de achteruitgang van de onafhankelijke positie van de KLM. Het senior management van de onderneming is ook bezorgd over een verandering in de managementstructuur (...). **Minister Hoekstra heeft ook van de Tweede Kamer opdracht gekregen om te onderzoeken of het mogelijk is om zich af te scheiden van de KLM.**

Ten slotte moet Hoekstra het eens worden met de andere hoofdaandeelhouder, de Franse staat. Hoekstra's voorganger, Jeroen Dijsselbloem, probeerde enkele jaren geleden overeenstemming te bereiken over een samenwerkingsprotocol met zijn Franse tegenhanger (...). Het idee van Dijsselbloem was om elkaar voor de aandeelhoudersvergadering te informeren en waar mogelijk samen te werken. Het valt nog te bezien of Hoekstra dezelfde lijn zal volgen. Veel zal afhangen van Hoekstra's visie op de toekomst van KLM en haar cruciale rol in het Nederlandse ondernemingsklimaat (...)

***Mijn commentaar:** De Nederlandse regering komt uit een bonte coalitie, wat het moeilijk maakt om te beslissen over het plan om de KLM te steunen.*

> De MRO-sector zou een omzetsdaling van 60% kunnen noteren

(bron Le Journal de l'Aviation) 11 juni - Volgens het adviesbureau AlixPartners zou de **onderhoudssector de** gevolgen van de huidige crisis kunnen ondergaan op een manier die nog versterkt wordt in relatie tot het luchtvervoer. Volgens de analyses **zou de omzet van de sector 60% tot 65% van zijn waarde in 2019 kunnen verliezen en in 2020 tot 27 à 32 miljard dollar kunnen dalen (op basis van 77 miljard**

dollar in 2019).

Omdat de inkomsten uit onderhoud logischerwijs nauw verbonden zijn met het verkeer, sleept het verkeer de dienstensector onvermijdelijk mee als deze instort. Maar er komt nog een verzwarend fenomeen bij: aangezien het voor **bedrijven**

dringend noodzakelijk is hun cashflow te behouden en hun uitgaven zoveel mogelijk te beperken, **heeft de overgrote meerderheid van de bedrijven ook de geplande zware operaties uitgesteld, wat het verlies aan inkomsten nog zal vergroten.**

Lijnonderhoud, onderhoud van apparatuur, zwaar onderhoud... alle segmenten zullen sterk worden getroffen, maar de hardste klap zal worden toegediend aan grote motorrevisie en het opknappen van cabines, die in de loop van het jaar tussen 65% en 70% van hun inkomsten zouden kunnen verliezen (...).

Op korte termijn is de onderneming van mening dat al deze effecten de overcapaciteit in de MRO-sector aanzienlijk zullen verergeren en haar spelers zullen dwingen hun personeelsbestand zeer snel aan te passen. Op de middellange termijn verwacht zij een ommekeer of zelfs faillissementen en een versnelde consolidatie van de sector.

> **EasyJet, Transavia: verschillende bedrijven hervatten de dienst deze maandag in Frankrijk**

(bron Le Figaro) 14 juni - Dit is een verwachte datum voor het luchtverkeer in Frankrijk, synoniem voor een geleidelijk herstel. Inderdaad, vanaf **deze maandag, 15 juni, vliegen verschillende maatschappijen weer met hun vliegtuigen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor Transavia, een goedkope dochteronderneming van Air France, die een aantal van haar routes in het land opnieuw lanceert.** Deze datum valt samen met de geleidelijke heropening van de grenzen van Frankrijk met het Schengengebied.

Het Nantes-Lissabon en Lyon-Lissabon, bijvoorbeeld, gaan maandag weer open. Hetzelfde geldt voor bepaalde vluchten naar Porto.

Voorlopig stijgen er echter geen vluchten op vanaf Parijs, aangezien Transavia opstijgt vanaf de luchthaven Orly, die pas op vrijdag 26 juni weer opengaat. Ook voor easyJet zullen sommige routes op maandag weer opengaan. Parijs Charles-de-Gaulle-Nice, 5 vluchten per week, Parijs-Toulouse, 3 vluchten, Bordeaux-Geneva, 4 vluchten per week, en Nantes-Geneva, 5 vluchten per week, zullen de dienst hervatten. Dit is een beperkte dienstverlening, ver van de normen van deze luchtvaartmaatschappijen, maar het zal het mogelijk maken om de dienstverlening geleidelijk te hervatten en te voldoen aan de lage

vraag (...).

Bovendien **moeten de exploitanten voor de Orly die over** iets meer dan tien dagen **opnieuw start, op 26 juni een volledig en betrouwbaar vluchtschema voorleggen, uiterlijk morgen, maandag.**

De heropening van de luchthaven van Orly zal dus andere luchtvaartmaatschappijen, zoals Air Caraïbes en de Franse bijen, in staat stellen hun langeafstandsvluchten naar hun belangrijkste bestemmingen, namelijk Guadeloupe, Martinique, Frans Guyana en het eiland Réunion, te hervatten. Transavia, dat ook zijn Parijse vliegtuigen laat opstijgen vanaf Orly, zal dan nieuwe routes zien opengaan.

***Mijn commentaar:** Het einde van de door het Franse staatshoofd aangekondigde inperking opent perspectieven voor het herstel van het luchtvervoer. Het valt te hopen dat klanten geneigd zullen zijn om met het vliegtuig te reizen.*

> **Lufthansa zet Air France-KLM onder druk door 22.000 posities in te krimpen**

(bron La Tribune) 11 juni - (...) Alle luchtvaartmaatschappijen hebben noodmaatregelen genomen om hun cashflow te behouden tijdens de fase van de vluchtonderbreking. En ze zullen allemaal herstructureren om het hoofd te bieden aan een herstelfase die traag belooft te verlopen, aangezien het enkele jaren zal duren voordat het verkeer weer op het niveau van voor de crisis komt.

Luchtvaartmaatschappijen zullen inkrimpen om hun productiemiddelen aan te passen aan verkeersniveaus die een paar jaar lager zullen zijn dan in de afgelopen jaren. Ze zullen dus kleiner zijn, met minder vliegtuigen en personeel, maar ook, voor sommigen van hen, met naar beneden toe herziene arbeidsvoorwaarden en beloningen. Het doel is natuurlijk om te overleven, maar ook om een concurrentievoordeel te hebben ten opzichte van concurrenten en om investeerders aan te trekken met het oog op de kapitaalverhogingen die volgend jaar voor een groot aantal spelers noodzakelijk kunnen zijn.

Tegen deze achtergrond, drie weken voor de aankondiging van het plan van Air France om banen te schrappen, zetten de Europese concurrenten van de Franse luchtvaartmaatschappij de druk op de ketel.

Minder dan twee weken na het ontvangen van 9 miljard euro aan steun van de Duitse regering **heeft de Lufthansa-groep** (bestaande uit Lufthansa, Swiss, Austrian, Eurowings en Brussels Airlines) **aangekondigd dat zij van plan is 22.000 banen wereldwijd te schrappen, dat wil zeggen 16% van haar personeel (135.000**

mensen), waarvan de helft in Duitsland. Dit is meer dan het dubbele van de tot nu toe genoemde overbezetting van 10.000 mensen. De Duitse groep rechtvaardigt dergelijke bezuinigingen door de zwakte van het herstel.

"De vraag naar luchtverkeer zal zich duidelijk heel langzaam herstellen," zegt Lufthansa. Terwijl slechts 80 van zijn 760 vliegtuigen in dienst zijn, exploiteert de groep nu 160 vliegtuigen om meer dan 100 bestemmingen te bedienen, voornamelijk in Duitsland en Europa. De toevoeging van capaciteit zal inderdaad zeer geleidelijk gebeuren. In september zal het aanbod aan zetels niet meer dan 40% bedragen van wat er voor de crisis was gepland. **Lufthansa is van plan om 300 vliegtuigen aan de grond te houden in 2021 en 200 in 2022, en ongeveer 100 vliegtuigen af te stoten.** De terugkeer naar het verkeersniveau van 2019 wordt niet voor 2023 verwacht.

"Zonder een aanzienlijke vermindering van de personeelskosten tijdens de crisis zullen we de kans op een beter herstel en het risico op een verzwakking van Lufthansa verspelen", aldus Michael Niggemann, hoofd personeelszaken van de Raad van Bestuur van de Groep (...).

Mijn opmerking: om te voorkomen dat ze verdwijnen, hebben de Europese luchtvaartmaatschappijen steun gekregen van hun regeringen door middel van arbeidstijdverkorting. Maar deze maatregelen zullen naar verwachting pas in 2023 van kracht worden, en tegen die tijd kan de activiteit weer op het niveau van 2019 zijn.

Luchtvaartmaatschappijen zijn van mening dat ze geen andere keuze hebben dan het personeel in te krimpen, zelfs als dat betekent dat ze moeten rekruteren als de activiteit zich herstelt.

> **Premie op A380's en ontslagen bij Emirates Airlines**

(bron Air Journal) 10 juni - De **volgende Airbus A380's van Emirates Airlines worden naar verwachting uitgerust met de eerste Premium-klasse.** Gisteren kondigde het ook de eliminatie aan van 600 pilootposities en 6.500 stewardessen- en stewardessenposities (...). Tijdens zijn presentatie twee jaar geleden legde Tim Clark uit dat deze Premium Class moet dienen om "de vlucht van traditionele passagiers naar de luchtvaartmaatschappijen die het hebben" te beteugelen, degenen die meer comfort willen maar zich geen Business Class kunnen veroorloven. "Segmentaire opiniepeilingen zijn duidelijk: klanten zijn bereid iets meer te betalen voor een comfortabelere stoel, meer ruimte en een zekere mate van exclusiviteit", zei hij destijds. Volgens de website van Moneycontrol heeft **Emirates Airlines gisteren ook een golf van ontslagen doorgevoerd: 600 piloten en 6500**

cabinepersoneel werden ontslagen; de bronnen op de website geven aan dat de meeste piloten "eerste officieren in opleiding op de A380" zouden zijn. Hun vertrek is gepland voor 15 juni, met visumverlenging als de werknemers niet naar huis kunnen terugkeren vanwege reisbeperkingen; wat suggereert dat het merendeel van de ontslagen buitenlands is (...).

***Mijn commentaar:** De premiumklasse is door Air France aan het einde van de crisis van 2009 geïntroduceerd. De reden was al om te voorkomen dat bedrijven die willen besparen op transportkosten hun personeel weer in economy class zouden laten reizen als de zaken weer op gang kwamen.*

> **Oostenrijk wil Austrian Airlines en ecologie steunen**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 10 juni - **De Oostenrijkse regering** verbindt zich ertoe **Austrian Airlines te redden**. Zij heeft besloten **financiële steun te verlenen voor een bedrag van 450 miljoen EUR, waarvan** 150 miljoen EUR wordt toegevoegd aan het eigen vermogen van de onderneming en 300 miljoen EUR aan leningen die tegen 2026 moeten worden terugbetaald. De **steun is afhankelijk van toezeggingen om de CO2-uitstoot in Oostenrijk te verminderen**, wat gepaard zou kunnen gaan met meer algemene overheidsmaatregelen die van invloed zijn op het gehele Oostenrijkse luchtvervoer.

Austrian Airlines moet dus (...) haar CO2-uitstoot in Oostenrijk tegen 2030 halveren. De andere verbintenis, om de totale uitstoot in 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van 2005, zal met name gebaseerd zijn op de vernieuwing van de vloot, die ook al aan de gang is, en zal worden vergemakkelijkt door het in april genomen besluit om de vloot met 25% in te krimpen.

Tegelijkertijd **zal de Lufthansa-groep ook 150 miljoen euro in het bedrijf injecteren om het eigen vermogen te vergroten**. Andere maatregelen zijn genomen om de kosten te verlagen: de heronderhandeling van contracten met leveranciers levert een besparing op van 150 miljoen euro en alle werknemers van de onderneming zijn salarisverlagingen overeengekomen voor een totaalbedrag van 300 miljoen euro.

(...) **De regering (...) nam andere besluiten op hetzelfde moment als het besluit om Oostenrijk te steunen**.

Een daarvan is de zeer aanzienlijke verhoging van de luchtvaartbelasting tot 12 euro, met een toekomstige verhoging tot 30 euro voor vluchten van minder dan 350 km. Er is ook besloten de structuur van de luchthavenbelastingen te herzien om deze te indexeren naar de uitstoot en het lawaai van vliegtuigen.

Ten slotte wordt een antidumpingclausule opgesteld, die tot doel heeft de verkoop van tickets tegen een lager tarief dan de wettelijke vergoedingen en heffingen te verbieden. Leonore Gewessler wijst erop dat dit **de verkoop van een ticket voor minder dan 40 euro uitsluit.** Dit zou een rem zetten op de expansie van de goedkope luchtvaartmaatschappijen, die zich na het faillissement van Air Berlin en Niki naar Wenen hadden gewend.

***Mijn opmerking:** Net als Frankrijk en waarschijnlijk Nederland legt Oostenrijk de financiële steun aan zijn nationale luchtvaartmaatschappij aan banden met het oog op het milieu.*

> **Brussel geeft Lissabon toestemming om TAP Air Portugal te redden.**

(bron Le Figaro met AFP) 10 juni - **De Europese Commissie heeft de Portugese staat woensdag toestemming gegeven om tot 1,2 miljard euro te lenen aan de luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal om te kunnen voorzien in "haar onmiddellijke liquiditeitsbehoeften".** "De Portugese autoriteiten hebben verzekerd dat TAP de lening zal terugbetalen of binnen zes maanden een herstructureringsplan zal indienen om de toekomstige levensvatbaarheid ervan te garanderen", aldus de Commissie in een verklaring.

Brussel wijst er echter op dat de Portugese luchtvaartmaatschappij al vóór de pandemie van het coronavirus, die een einde maakte aan de luchtvaartsector, in moeilijkheden verkeerde en daarom niet zal kunnen profiteren van de versoepeling van de regels voor overheidssteun aan ondernemingen waartoe na de crisis is besloten.

TAP, dat in 2015 voor 61 procent werd geprivatiseerd, zag de Portugese staat zijn aandeel in 2016 tot 50 procent stijgen. Het particuliere consortium Atlantic Gateway, onder leiding van de Amerikaanse zakenman David Neeleman en zijn Portugese partner Humberto Pedrosa, heeft nu een aandeel van 45% en de resterende 5% is in handen van werknemers. Medio april zei de Portugese premier Antonio Costa dat hij bereid was het bedrijf te nationaliseren als dat nodig was om de ondergang te voorkomen. Vervolgens legde hij uit dat **de onderhandelingen tussen David Neeleman en het Duitse bedrijf Lufthansa om zijn aandeel in TAP te verkopen door de gezondheids crisis waren onderbroken.** De groep die eigenaar is van TAP boekte in 2019 een nettoverlies van 105,6 miljoen euro, na een

negatief resultaat van 118 miljoen euro het jaar daarvoor (...).

Mijn commentaar: *Vóór de gezondheidscrisis had Atlantic Gateway (45% aandeelhouder) contact opgenomen met de drie Europese groepen IAG, Lufthansa en Air France-KLM om te proberen haar aandeel in TAP Portugal te verkopen. Zonder succes.*

> **Scandinavian Airlines: Zweden en Denemarken vliegen naar de redding van de luchtvaartmaatschappij via herkapitalisatie.**

(bron Le Journal de l'Aviation With AFP) 15 juni - **Zweden heeft maandag een herkapitalisatieplan gepresenteerd om de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS, die zwaar is getroffen door de Covid-19-pandemie, weer op het water te krijgen**, terwijl Denemarken ook van plan is het bedrijf te steunen, aldus de maatschappij.

De Zweedse regering plant een plan met een waarde **tot 5 miljard kronen (474 miljoen euro)**. Ibrahim Baylan, de Zweedse minister van Ondernemingen, Industrie en Innovatie, kondigde dit aan tijdens een persconferentie op maandag. Het plan wordt in het Parlement in stemming gebracht.

Bovendien heeft de onderneming in een persbericht verklaard dat de Deense regering ook haar goedkeuring heeft gegeven aan een herkapitalisatie van SAS. Er is geen bedrag bekend gemaakt.

SAS schat dat zij "12,5 miljard SEK (1,2 miljard EUR) aan nieuwe financiering nodig heeft in het kader van het herkapitalisatieplan" (...).

SAS, die medio maart ongeveer 90% van haar werknemers ontsloeg, kondigde eind april haar voornemen aan om 1.900 voltijdbanen in Zweden, 1.300 in Noorwegen en 1.700 in Denemarken, d.w.z. 40% van het personeelsbestand, te schrappen (...).

Mijn opmerking: *Zweden en Denemarken zijn de twee belangrijkste aandeelhouders van SAS.*

> **Hong Kong vliegt naar de redding van Cathay Pacific via een herkapitalisatieplan**

(bron AFP) 9 juni - **Cathay Pacific onthulde dinsdag een 39 miljard Hongkongse dollar (4,4 miljard euro) herkapitalisatieplan, voornamelijk gesteund door de regering van Hongkong, om het Aziatische bedrijf te helpen het hoofd te bieden aan de gevolgen van het coronavirus** (...).

"Cathay Pacific heeft de beschikbare opties onderzocht en is van

mening dat herkapitalisatie noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat het bedrijf over voldoende liquiditeit beschikt om de huidige crisis het hoofd te bieden", kondigde het bedrijf uit Hongkong aan in een verklaring op de beurs van Hongkong.

Het plan voorziet in de uitgifte van 19,5 miljard HKD (2,2 miljard euro) aan preferente aandelen voor de Speciale Administratieve Regio Hongkong (HKSAR), die ook een lening van 7,8 miljard HKD (0,9 miljard euro) zal verstrekken, volgens een verklaring van de groep. De uitgifte van HKD

11,7 miljard (EUR 1,3 miljard) aandelen is ook gepland voor de traditionele aandeelhouders van de onderneming (...).

Het Hong Kong en het Britse conglomeraat Swire bezit 45% van de aandelen van Cathay, terwijl Air China 30% (...) bezit.

***Mijn opmerking:** het in Hongkong gevestigde Cathay Pacific heeft geen binnenlands netwerk, wat het kwetsbaarder maakt dan de meeste Aziatische luchtvaartmaatschappijen. In de eerste vier maanden van 2020 werd een verlies van 600 miljoen euro geboekt.*

> **De staat kondigt 15 miljard euro aan ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 juni - De staat heeft nu "de noodtoestand voor de luchtvaartindustrie afgekondigd". De **regering**, die nota neemt van de vakanties van een sector die tot nu toe "de crisis niet heeft gekend", heeft via de minister van Economie en Financiën op 9 juni haar steunplan voor de sector gepresenteerd. Het doel is "het voorkomen van een eventuele uitval", die het voortbestaan van 1.300 bedrijven, 300.000 banen en een positieve bijdrage van 34 miljard euro aan de Franse handelsbalans in gevaar zou brengen. Bruno Le Maire **heeft dus een inspanning van 15 miljard euro beloofd, inclusief de 7 miljard euro steun voor Air France-KLM.**

Het steunplan zal op 10 juni aan de Raad van Ministers worden voorgelegd, als onderdeel van het derde ontwerp van gewijzigde financieringswet. **Het is gebaseerd op drie doelstellingen: het behoud van de werkgelegenheid, het versnellen van de digitale transformatie van het mkb en de ETI's, en het versnellen van de ontkoling van de sector.** Hier zijn de belangrijkste maatregelen die zijn aangekondigd.

Handhaving van de werkgelegenheid door het sparen van orderportefeuilles

(...)

- Er wordt een uitstel van 12 maanden verleend voor de terugbetaling

van aan luchtvaartmaatschappijen verleende exportkredieten. Dit vertegenwoordigt een staatsinspanning van 1,5 miljard euro.

- Frankrijk zal de Europese Unie ook vragen de OESO een tijdelijke versoepeling voor te stellen van de terugbetalingsvoorwaarden voor nieuwe Airbus-aankopen (...). De maatregel kon al in juli worden goedgekeurd, met terugwerkende kracht tot 1 juni, en vertegenwoordigt een steunbedrag van 2 miljard euro.

Onmiddellijke steun voor het MKB en TWA's en hun digitale transformatie

- **Er zal een investeringsfonds van 1 miljard euro worden opgericht ter ondersteuning van het Franse industriële weefsel.** Vanaf juli krijgt het een bedrag van 500 miljoen euro, te verstrekken door de staat en de hoofdcontractanten voor de luchtvaart (Airbus, Dassault, Safran en Thales) voor een bedrag van 200 miljoen euro per stuk, waaraan 100 miljoen euro wordt toegevoegd, verstrekt door de beheerder (die via een aanbesteding zal worden gekozen). Voor de resterende 500 miljoen euro zal een oproep tot het indienen van voorstellen worden gedaan. - Er wordt **een tweede fonds opgericht om de digitalisering en de robotisering van het MKB en de TWA's te ondersteunen. 300 miljoen over drie jaar**, volledig gefinancierd door de staat, om het MKB en TSE's in staat te stellen hun achterstand op de buurlanden in te halen wat betreft digitalisering en robotisering.

Versnelling van de groene overgang

Om te voorkomen dat de luchtvaartindustrie zich afwendt van onderzoek door haar investeringen te verminderen en in plaats daarvan haar decarbonisatie te versnellen, **zal de CORAC (Raad voor Burgerluchtvaartonderzoek) over drie jaar 1,5 miljard euro ontvangen. Dit budget moet het mogelijk maken om technologieën te ontwikkelen voor de vermindering van het brandstofverbruik, de elektrificatie van vliegtuigen, de waterstofaandrijving, enz.**

Een van de doelstellingen is om al in 2035, in plaats van in 2050, een koolstofneutrale opvolger

voor de A320neo

voor te stellen. **Twee benaderingen hebben de voorkeur:**

energiesoberheid, gebaseerd op een vermindering van het brandstofverbruik met 30% en een capaciteit van 100% biobrandstof, **en de overschakeling op waterstof**, wat zou leiden tot een vliegtuig met nul CO₂-uitstoot. Elisabeth Borne, de minister van Ecologie, noemt ook een nieuw "ultrasober" regionaal vliegtuig, hybride of op waterstof aangedreven. Voor deze twee programma's kon een demonstrant in 2028 vliegen.

Mijn opmerking: bijna de helft van dit plan is voor Air France, tot groot

ongenoegen van de andere Franse luchtvaartmaatschappijen.

Let op het budget van 1,5 miljard euro dat bestemd is voor de productie van een koolstofneutraal vliegtuig. Op dit punt heeft de CEO van Airbus het enthousiasme van de overheid getemperd. Hoewel de datum van 2035 voor een "zero emission" vliegtuig hem realistisch lijkt, is het nog te vroeg om te zeggen wat de meest geschikte technologische oplossing zal zijn. Airbus volgt "verschillende technologische sporen parallel, van waterstofoplossingen tot brandstofcellen voor kleinere vliegtuigen. Maar we bestuderen ook oplossingen voor vliegtuigen met een zeer laag verbruik, die gebruik maken van synthetische brandstoffen".

De deskundigen die ik heb kunnen raadplegen, hebben allemaal hun scepsis geuit over de mogelijkheid om met een vliegtuig op waterstof te vliegen onder maximale veiligheidsvoorwaarden.

> Dit "en tegelijkertijd" van het ondersteuningsplan voor de luchtvaartindustrie

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 juni - Nu de Franse luchtvaartindustrie het "harde" deel van de crisis ingaat, **lijkt het hulpplan voor de sector, dat vanmorgen door de regering in Bercy is onthuld, unaniem te zijn verwelkomd door de besluitvormers in de sector en in het bijzonder door de sterke steun van Airbus-directeur Guillaume Faury.** Volgens hem "is het door Frankrijk aangekondigde plan sterk, aangepast aan de belangen", terwijl de Europese groep en zijn hele bevoorradingsketen de volledige impact van het uitstel van de leveringen voor zijn gamma's commerciële vliegtuigen en civiele helikopters ondervinden (...).

De aanzienlijke financiële middelen die zijn geconcentreerd op onderzoek in verband met de toekomstige "koolstofarme" vliegtuigen zijn uiteraard welkom, terwijl de fabrikanten gedwongen zijn hun uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling te verminderen om de meest urgente behoeften te dekken, vooral omdat zij zich er samen met de luchtvaartmaatschappijen al toe hebben verbonden de kooldioxide-uitstoot tegen 2050 met 50% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005. Een echte stimulans om de vliegtuigvloten sneller te vernieuwen, met name in Europa, zou een verstandige maatregel zijn geweest om sneller uit de crisis te geraken.

Maar hier zijn we dan, **als de aangekondigde projecten, zoals** dat van de opvolger van de A320 (neo?) met een stijging van het brandstofverbruik met 30 procent, compatibel zijn met een overstap naar waterstof als brandstof, of dat van een nieuw regionaal ultra-

nuchter en hybride elektrisch vliegtuig, dat zelfs op waterstof draait, **zich natuurlijk afvragend afvragend, is hun datum van ingebruikname**, hoewel aangekondigd op een voorwaardelijke basis, **eenvoudigweg niet realistisch**, en niet alleen vanwege de wetenschappelijke versnelling die nodig is voor een dergelijke technologische sprong.

Natuurlijk

dromen vliegtuig- en motorfabrikanten ervan, maar ze zijn er niet zeker van dat luchtvaartmaatschappijen, leasemaatschappijen, financiële instellingen en aftermarket-spelers dezelfde mening zijn toegedaan als ze weer winst maken, ook al is het Airbus-assortiment van commerciële vliegtuigen de afgelopen vijf jaar volledig vernieuwd.

Dit "en tegelijkertijd" laat eindelijk een indruk van politieke communicatie achter die het optimisme dat voortkomt uit de broodnodige economische maatregelen van dit steunplan enigszins bederft.

> **EASA-certificering voor de Velis Electro**

(bron Aerovfr) 10 juni - Vandaag **hebben EASA en de fabrikant Pipistrel de eerste certificering ter wereld van een vliegtuig met een volledig elektrische motor aangekondigd**. Dit is de Velis Electro, de nieuwste ontwikkeling van de elektrische tweezitter van de Sloveense fabrikant uit de Sinus/Virus reeks, die voorheen Alpha Electro heette.

De fabrikant richt zich op de schoolmarkt met deze side-by-side tweezitter, die is gecertificeerd voor "minder dan drie jaar". De aangekondigde autonomie moet het vliegtuig beperken tot lokale lessen op een vliegveld, de voortzetting (navigatie...) kan worden bereikt door het SW121-model van de fabrikant, met thermische motor. Het vermogen van de Velis Electro komt van de eerste elektrische motor die op 18 mei door EASA is gecertificeerd, de E-811-268MVLC - deze 57,6 kW, vloeistofgekoeld (...). **De accu's (2 maal 24,8 kWh) zijn vloeistofgekoeld. Eén pack bevindt zich aan de voorkant van het vliegtuig, het tweede aan de achterkant van de cabine**. Slechts één is geschikt voor opstijgen en klimmen (...).

Het vliegtuig, met een maximum gewicht van 600 kg en 428 kg onbeladen, is toegestaan voor VFR per dag.

Wat de prestaties betreft, kondigt de fabrikant een kruissnelheid van 90 Kt

aan voor 98 van de maximumsnelheid in horizontale vlucht, met een kraam bij 45 Kt en een Vne bij 108 Kt. De beste klimsnelheid (75 Kt) maakt het mogelijk om een klimsnelheid van 3,3 m/s te bereiken. Het composiet casco en de goede hoogte-breedteverhouding van de

overkapping (12) maken het mogelijk om een glijverhouding van 15 te bereiken. De autonomie kan oplopen tot 50 mn (zonder de "VFR-reserve" mee te tellen) (...).

Mijn commentaar: De bekende technologische beperkingen staan ons niet toe om te denken aan vliegtuigen die zijn uitgerust met elektromotoren die meer dan tien of vijftien passagiers vervoeren.

> **Vakantie: besluiten de Fransen om de trein en het vliegtuig niet te nemen?**

(bron France2) 12 juni - Zullen de Fransen mokken over de trein en het vliegtuig om deze zomer op vakantie te gaan? De SNCF, die op een terugkeer naar een normaal verkeersniveau rekent, heeft haar prognoses naar beneden bijgesteld. De spoorwegmaatschappij heeft besloten om deze zomer 5% van haar treinen te korten, vanwege te weinig boekingen. **Tot op heden is er slechts 15% bezetting op de treinen in juli en 6% in augustus.**

Voor sommige gebruikers was het nog te vroeg om het openbaar vervoer te hervatten. "No way. Die mogelijkheid heb ik meteen helemaal uitgesloten", legt een man uit. Dezelfde trend voor de luchtvaartsector.

Voor Air France zijn de starts traag. De luchtvaartmaatschappij is van plan om slechts 35% van haar vliegtuigen te vliegen in juli en 40% in augustus, in vergelijking met haar gebruikelijke schema.

Autoverhuurbedrijven zien op hun beurt een toename van het aantal boekingen.

Mijn commentaar: De boekingen van reizen, met het vliegtuig of met de trein, zijn erg laag. Dit leidt ertoe dat operators rotaties annuleren, waardoor de (weinig) klanten die hebben geboekt boos worden.

> **Wat als vliegtickets onder de 40 euro worden verboden?**

(bron Europa1) 11 juni - Naar aanleiding van de crisis in de luchtvaartsector als gevolg van het coronavirus heeft Oostenrijk besloten een bodemprijs voor vliegtickets in te voeren. Over deze maatregel bestaat geen consensus en de kans dat er in Frankrijk een equivalent wordt gevonden is klein.

Een bodemprijs op tickets ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie is de keuze die Oostenrijk heeft gemaakt.

Geconfronteerd met een luchtvaartsector die zwaar getroffen is door de coronaviruscrisis, heeft de regering de minimumprijs van een vliegticket vastgesteld op 40 euro. Er werd ook een reeks maatregelen voorgesteld om het luchtvervoer te verduurzamen. **In Frankrijk "zijn er een aantal**

zeer aantrekkelijk geprijsde vliegtickets naar Europa om reizigers aan te trekken", benadrukte Richard Vainopoulos, voorzitter van Tourcom, over Europa 1. Maar **deze lage prijzen zijn soms lager dan de productiekosten, wat** door sommige luchtvaartmaatschappijen aan de kaak wordt gesteld, die een soortgelijke bodemprijismaatregel als in Oostenrijk zouden toejuichen.

De Oostenrijkse minister van Milieu heeft haar steun aan de belangrijkste nationale luchtvaartmaatschappij, Austrian Airlines, een dochteronderneming van Lufthansa, duidelijk gemaakt. Ze maakte van de gelegenheid gebruik om een waarschuwing te geven aan luchtvaartmaatschappijen die tickets verkopen. "Wij zijn de pioniers tegen sociale dumping door goedkope luchtvaartmaatschappijen", zei Elisabeth Köstinger. Een coherente maatregel volgens Pascal de Izaguirre, de CEO van Corsair. "Het lijkt me een vrij gezonde maatregel. Het zou verkeerd zijn als sommige bedrijven van de crisis zouden profiteren om te proberen concurrenten die zich in een moeilijke situatie bevinden, uit te schakelen door tarieven aan te rekenen die niet in overeenstemming zijn met de economische realiteit. Het **aanbieden van prijzen onder de productiekosten mag niet worden toegestaan**".

***Mijn commentaar:** Ondanks de Oostenrijkse wetgeving biedt Ryanair tickets van Frankrijk naar Wenen aan voor minder dan 60 euro per retourvlucht.*

Wil een dergelijke maatregel echt effectief zijn, dan moet hij door alle Europese landen worden toegepast. Met het risico dat de hervatting van de reis wordt vertraagd. Durven de regeringen deze beslissing te nemen?

Beurspersoverzicht

> Air France - KLM zit in een speculatieve wervelwind

12 juni - Het **aandeel van Air France heeft de afgelopen weken zeer sterke schommelingen doorgemaakt**. Het aandeel is recentelijk surrealistisch gestegen met meer dan 80% tot € 6,50 alvorens als een soufflé terug te vallen met de marktcorrectie.

Deze korte speculatieve beweging mag ons echter niet doen vergeten dat de sector een grote crisis doormaakt. Vandaag de dag is er geen reden om zo'n snel herstel te verwachten en in tegendeel, alle uitdagingen waar de onderneming voor staat worden misschien niet

goed in aanmerking genomen door de investeerders. De zomer en de hervatting van de trans-Atlantische vluchten zullen extra licht werpen op de snelheid van de terugkeer naar het normale, maar de verwachtingen van vandaag zijn iets te optimistisch.

We blijven negatief over deze kwestie en verwachten een terugkeer naar een break-even punt van ongeveer vier euro.

Mijn commentaar: De afgelopen twee weken heeft het aandeel van Air France-KLM enorm gevarieerd: het ging van €4,28 naar €6,04 (+41,2%) en daalde daarna weer naar €4.682 (-22,5%). Bovendien waren de uitgewisselde volumes zeer hoog (4 tot 6 keer de gebruikelijke volumes).

De belangrijkste reden is short selling. Dit bestaat uit een professionele verkoop van aandelen die hij niet bezit. Daarbij zet hij in op de prijs die moet dalen.

Al bij het begin van de gezondheidscrisis was deze situatie waargenomen, waarbij het aandeel van 9,7 tot 4,3 euro is gestegen. Gezien het belang van het fenomeen is deze praktijk tussen 18 maart 2020 en 18 mei 2020 verboden.

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 15 juni af op 4.682 euro. Het is een zeer scherpe daling van 22,5% over een week, nadat het de vorige week met 41,2% was gestegen. Lees de gedetailleerde uitleg in de sectie "Stock Market Press" hierboven. 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 4,59 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 gedaald van \$1 naar \$40. Aankondigingen van de start 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](#). 10547 mensen ontvangen dit persoverzicht live