

4 miljard ecotaks: het zwarte scenario dat het Franse luchtvervoer achtervolgt



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°773, 14 september 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

> 4 miljard ecotaks: het zwarte scenario dat het Franse luchtvervoer achtervolgt

(bron La Tribune) 7 september - Paniek onder alle spelers in de Franse luchtvaartsector, maar ook buitenlandse bedrijven die in Frankrijk gevestigd zijn. **Nu al op de bodem van het gat vanwege de impact van Covid-19 op hun activiteiten, vrezen allen voor een fiscale schok van ongekeerde omvang voor het luchtverkeer met de wet op de onderwerpen van het** voor november geplande **burgerklimaatverdrag**. Het tijdschema is inderdaad aan het versnellen. Eind september moet er een wetsvoorstel worden ingediend en de tekst die aan het eind van het parlementaire debat in stemming wordt gebracht, zal al in 2021 van toepassing zijn.

Volgens onze informatie **heeft het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart** (DGAC) op donderdag 3 september de hoofden van verschillende beroepsverenigingen samengebracht, zoals de Board Airlines Representatives (BAR), de Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM), het Syndicat des Compagnies Autonomes (SCARA), de Union des Aéroports Français (UAF) en Anne Rigail, de CEO van Air France, om hen **de impactstudie te presenteren die zij heeft uitgevoerd met betrekking tot de zeven voorstellen van het burgerverdrag inzake de luchtvaart. Ze kwamen verdoofd weg.** Het voorstel, dat gericht is op een aanzienlijke verhoging van de

ecotaks op vliegtuigpassagiers, zou leiden tot een verhoging van de belasting op de sector met bijna 4 miljard euro op basis van het in 2019 geregistreerde passagiersverkeer.

Terwijl de **belasting momenteel varieert van 1,5 euro in economy class voor een binnenlandse vlucht en een vlucht binnen de EU tot 18 euro in business class voor een vlucht buiten de EU, beveelt het Burgerverdrag aan de belasting te verhogen tot 30 euro in economy class en 180 euro in business class voor vluchten van minder dan 2 000 kilometer, en tot 60 euro in economy class en 400 euro in business class voor vluchten van meer dan 2 000 kilometer**. Privé-jets zouden nog meer worden getroffen: 360 euro voor vluchten van minder dan 2.000 kilometer en 1.200 euro voor langere vluchten.

Uiteindelijk, nog steeds op basis van het verkeer in 2019, **zou de opbrengst van deze belasting 4,2 miljard euro bedragen tegenover 440 miljoen euro in 2020, rekening houdend met de geplande verhoging aan het begin van het jaar**. Ter herinnering: terwijl de milieubelasting waartoe vorig jaar is besloten, in feite heeft geleid tot een verhoging van de solidariteitsbelasting (Chirac-belasting) voor de financiering van gezondheidsprogramma's in ontwikkelingslanden, **zouden de door de burgerconventie aanbevolen bedragen worden toegevoegd aan de bestaande belasting, die al tot de hoogste in Europa behoort. Een dergelijk belastingniveau zou het verkeer met 14 tot 19% verminderen en het verlies van 120.000 tot 150.000 banen veroorzaken, volgens de impactstudie (...)**.

Een dergelijke explosie van de luchtverkeersbelasting zou niet zonder gevolgen blijven voor de luchtverbindingen van de gebieden. Nog meer dan voor de crisis kiezen buitenlandse goedkope luchtvaartmaatschappijen ervoor om hun vliegtuigen op de meest rendabele routes te plaatsen en de luchthavens met de laagste passagierskosten te bevoordelen. De **Franse luchthavens** worden al als duur beschouwd in vergelijking met veel van hun Europese burens, maar ze **lopen het risico de grote verliezers te zijn in het herstel**. Daarom vragen de spelers in het luchtvervoer om een verlaging van de belastingen, die nu tot de hoogste in Europa behoren. "Er is een risico van massale vernietiging van de luchtverbindingen voor Frankrijk. De toegankelijkheid van de lucht is een van de belangrijkste criteria voor bedrijven die zich in de regio's vestigen. Als dit afneemt of niet meer bestaat, bestaat het risico van verplaatsing", legt Thomas Juin, voorzitter van de Union des Aéroports Français, uit.

De burgerconventie beveelt nog zes andere maatregelen aan, waaronder het beëindigen van het luchtverkeer op binnenlandse vluchten tegen eind 2025 "alleen op routes waar een koolstofarm alternatief bestaat in minder dan 4 uur". Met andere woorden, om

verder te gaan dan de door de regering vastgestelde 2,5-uursdrempel. Emmanuel Macron heeft zich al over dit onderwerp uitgesproken. Tijdens het interview van 14 juli legde hij uit dat het vliegtuig in meer dan 2u30 al zijn relevantie had op de door de trein aangeboden routes. "Als je de trein hebt die 3, 4, 5, 6 uur duurt, is de binnenlandse vlucht, de vliegtuiglijn dan gerechtvaardigd? Ja, want je moet naar Brive. We moeten ons blijven ontwikkelen in Toulouse, in Pau, de industrie. We moeten blijven gaan naar steden die departementale hoofdsteden zijn, zelf metropolen, waar de industrie zich begint te ontwikkelen. We gaan niet van de ene op de andere dag zeggen: "We vliegen niet meer". Dus we moeten het daar ook met gezond verstand doen", zei het staatshoofd.

Het Burgerklimaatverdrag beveelt ook aan om de bouw van nieuwe en de uitbreiding van bestaande luchthavens te verbieden, de recreatieve luchtvaart meer te belasten, het idee van een Europese milieubijdrage te bevorderen, ervoor te zorgen dat emissies die niet kunnen worden geëlimineerd, volledig worden gecompenseerd door koolstofputten, en ten slotte het onderzoek naar en de ontwikkeling van een biobrandstofindustrie voor vliegtuigen te ondersteunen.

Gezien de versnelling van de dienstregeling, zullen de beroepsbeoefenaars in het luchtvervoer binnenkort worden gehoord door de leden van de burgerconventie, die vergezeld zijn van leden van bepaalde ministeries.

Zelfs als het wetsvoorstel niet alle aanbevelingen van de burgerconventie bevat en zelfs als het niveau van eventuele nieuwe belastingen ver achterblijft bij het voorstel van de burgerconventie, vrezen sommigen dat deze om politieke redenen onvermijdelijk zullen zijn.

Mijn opmerking: Het Klimaatverdrag voor de burger heeft zeven voorstellen gedaan om de CO₂-uitstoot van het luchtverkeer te verminderen. Een daarvan, de versterkte ecokilometerbelasting, heeft sinds de publicatie van bovengenoemd artikel een groot aantal reacties opgeleverd.

Sommige reacties vragen om commentaar.

*Hebben de leden van het Burgerklimaatverdrag alleen gewerkt?
Nee. Voor dit werk heeft het Burgerverdrag voor Klimaat de steun gekregen van een bestuurscommissie, technische en juridische experts en professionals in collectieve participatie en overleg. Drie borgstellers zorgden voor de neutraliteit en oprechtheid van de debatten.*

Is het doel van dit verdrag om het aantal vluchten te verminderen?

Nee. De doelstelling die in het verslag van het verdrag wordt beschreven, is "het verminderen van de CO2-uitstoot die door het luchtvervoer wordt veroorzaakt". De luchtvaartsector is vandaag de dag verantwoordelijk voor een gematigd aandeel in de uitstoot. Op de korte termijn zal het effect op de emissies dus relatief bescheiden zijn; maar op de middellange en lange termijn zullen deze maatregelen helpen voorkomen dat de emissies van de luchtvaartsector te snel toenemen, met een aanzienlijk effect op de emissies".

Van de zeven voorgestelde maatregelen heeft er slechts één tot doel het aantal binnenlandse vluchten van minder dan vier uur te verminderen. Dit voorstel is een van de weinige die door de president van de Republiek zijn afgewezen.

Is de eco-belasting een nieuwe belasting?

Nee, het is een wijziging van een bestaande belasting, het artikel hierboven geeft een duidelijke toelichting. De verbeterde ecometerheffing is gemodelleerd naar de Air Passenger Duty, die in het Verenigd Koninkrijk al meer dan tien jaar bestaat.

Zal deze belasting de concurrentie verstoren?

Ja, het is veel hoger dan een vergelijkbare belasting voor grote Europese luchtvaartmaatschappijen in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland of Nederland. Bovendien zou het een aanvulling zijn op de belastingen die in Frankrijk bestaan, maar die in andere Europese landen niet bestaan.

Wordt deze belasting gebruikt om de CO2-uitstoot van de luchtvaart te verminderen?

Nee. Zoals het wordt gepresenteerd, zal het niet worden gebruikt voor de financiering van onderzoek naar een alternatieve brandstof voor kerosine, hoewel er plannen zijn om derde generatie brandstoffen en het gebruik van waterstof te ontwikkelen. Deze projecten zouden, indien ze worden uitgevoerd, het mogelijk maken om de CO2-uitstoot van het luchtverkeer in de komende 15 jaar tot nul te reduceren.

Hebben luchtvaartmaatschappijen actie ondernomen, zullen zij actie blijven ondernemen om hun CO2-voetafdruk te verminderen?

Ja. Het onderstaande artikel herinnert ons hier tijdig aan.

Weigeren Franse luchtvaartprofessionals enige belasting?

Nee. Zij eisen dat de inspanningen die de luchtvaartmaatschappijen moeten leveren om de opwarming van de aarde tegen te gaan, op Europees niveau worden vastgesteld en geharmoniseerd. Zij vragen dat deze ecotaks wordt gebruikt voor de financiering van projecten om de

CO2-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen te verminderen. Zij vragen ook dat deze belasting pas wordt ingevoerd als de luchtvaartmaatschappijen weer in financieel evenwicht zijn.

> Het vliegplan voor het luchtvervoer moet in 2035 "nul-emissie" zijn.

(bron: Les Echos) 11 september - Hoewel de belangrijkste maatregelen die in het "burgerakkoord" worden aanbevolen, zoals de super-ecotax van 4,2 miljard euro, door de **Franse luchtvaartsector** als potentieel "catastrofaal" worden beschouwd, zijn ze **al goed op weg om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen**. In afwachting van de aankomst, rond 2035, van de eerste "zero-emission" vliegtuigen, die helemaal geen utopie zijn, zoals Airbus-baas Guillaume Faury dinsdag tijdens een vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opnieuw heeft bevestigd.

Air France is daar de beste illustratie van. Zoals alle Europese luchtvaartmaatschappijen neemt de Franse luchtvaartmaatschappij al sinds 2012 deel aan het Europese programma ter compensatie van de CO2-uitstoot. De luchtvaartmaatschappij is ook een van de eerste vrijwillige deelnemers aan het wereldwijde CORSIA-programma, dat naar verwachting ook CO2-compensatieprojecten zal financieren. **In 2020 heeft Air France zich er ook toe verbonden de CO2-uitstoot van zijn binnenlandse vluchten, d.w.z. ongeveer 500 dagelijkse vluchten vóór de crisis, voor 100% te compenseren en de CO2-uitstoot van zijn binnenlands netwerk tegen 2025 met 50% te verminderen** door de modernisering van de vloot en de sluiting van de routes - met inbegrip van Orly-Bordeaux.

Op langeafstandsdiensten, die goed zijn voor twee derde van de emissies, blijven de beschikbare hefbomen om concurrerend te blijven ten opzichte van internationale concurrenten die niet aan dezelfde beperkingen onderhevig zijn, echter beperkt tot twee. Namelijk de aankoop van nieuwe vliegtuigen zoals de A350 en de 787, die ongeveer 20% tot 25% meer brandstof verbruiken dan de vorige generatie, en de toevoeging van biobrandstof aan de traditionele kerosine. En beide vereisen grote investeringen.

Het gebruik van bepaalde biobrandstoffen, verdund tot 50% in de huidige vliegtuigen, zou de uitstoot van broeikasgassen met wel 80% verminderen. Zonder technische aanpassingen. Air France gebruikt ze al op haar vluchten vanuit San Francisco. Maar het enige probleem is dat er geen biokerosineproductieplaats in Frankrijk is en slechts één plaats in Europa. Bovendien zijn deze biobrandstoffen nog steeds vier tot vijf keer duurder om te produceren dan conventionele "vliegtuigbrandstof A1".

De Franse regering heeft inderdaad een "routekaart" aangekondigd met als doel 2% biobrandstoffen te bereiken tegen 2025, 5% tegen 2030 en 50% tegen 2050. Maar er zijn nog geen oproepen tot het indienen van projecten gedaan. En potentiële kandidaten voor de productie van biobrandstoffen, zoals Total, willen eerst weten wat het wettelijk kader is dat deze doelstellingen zal omlijnen en welke overheidssteun de investeringen kan vergezellen.

Vandaar de steun van de luchtvaartmaatschappijen voor het enige voorstel van de burgerconventie, dat volgens hen een goed voorstel is: de ontwikkeling van een biobrandstofindustrie in Frankrijk. We zouden zelfs voorstander zijn van ambitieuzere doelstellingen, met een versnelde implementatie", legt een vertegenwoordiger van de sector uit. Maar bovenal willen we dat de opbrengst van de ecotaks gaat naar de financiering van de biobrandstofindustrie en de ecologische transitie van het luchtverkeer, en niet naar de modernisering van het spoorwagennet. Want hoe meer geld de staat uit het luchtvervoer haalt, hoe minder de bedrijven zich kunnen veroorloven om nieuwe vliegtuigen te kopen en te investeren in biobrandstoffen.

Mijn opmerking: vorige week heb ik ook de inspanningen genoemd die Air France de afgelopen jaren heeft geleverd: tussen 2005 en 2018 heeft Air France zijn netto-CO₂-uitstoot met 7 procent vermindert, in een context van toenemend verkeer.

> **Hoekstra: personeel KLM ontsnapt niet aan een offer (Hoekstra : le personnel de KLM n'échappera pas au sacrifice)**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met DeepL) 14 september - **Als de KLM de Covid-19-crisis wil overleven, ontsnapt het personeel niet aan de offering.** Dat zei minister Wopke Hoekstra (Financiën) gisteren in het televisieprogramma Buitenhof. Als je de omstandigheden ziet waarin dit bedrijf en de sector zich bevinden, zul je alles moeten doen wat in je macht ligt om deze fase te overleven.

De luchtvaartmaatschappij krijgt 3,4 miljard euro aan overheidsleningen en -garanties om door de crisis heen te komen. Voorwaarde is wel dat de kosten van de KLM drastisch worden gereduceerd. Het bedrijf ontvangt ook enkele miljoenen aan loonsubsidies.

Eind vorige maand zijn de vakbonden en KLM onderhandelingen gestart over kostenreducties om het bedrijf door de Covid-19-crisis te loodsen.

KLM moet vóór 1 oktober een herstructureringsplan indienen. De heer Hoekstra zegt dat de bedoelingen van de KLM nog niet duidelijk zijn. De minister heeft het plan nog niet gezien, zei hij

tegen Buitenhof.

Intussen is er veel discussie over hoe de inspanning te verdelen. De vakbonden en de Tweede Kamer zijn van mening dat het personeel dat tot 1,5 keer het gemiddelde verdient, zoveel mogelijk moet worden gespaard. Vorige maand besloot de KLM eenzijdig een salarisverhoging uit te stellen. De FNV-bond dreigt de zaak voor de rechter te brengen.

Als de huidige crisis tot eind volgend jaar voortduurt, is het niet zeker dat Air France-KLM zal overleven. Het is niet automatisch", aldus de minister. Daarom drong hij er ook bij het bedrijf op aan om "een nieuwe koers uit te zetten".

Hoekstra zei in het Buitenhof dat een verdere opoffering door de KLM geen uitzondering zou zijn in Europa. British Airways snijdt duizenden banen af. Bij de Duitse luchtvaartgigant Lufthansa overhandigen de piloten hun salaris.

***Mijn opmerking:** De woorden van de Nederlandse minister van Financiën, de heer Hoekstra, hebben in Frankrijk voor opschudding gezorgd.*

Deze emotie werd veroorzaakt door verschillende vertalingen van zijn woorden, zoals blijkt uit de kop van een Reuters-verzending: "De toekomst van Air France-KLM wordt bedreigd als het bedrijf niet op zijn kosten bezuinigt".

Bovenstaand artikel geeft een beter inzicht in de betekenis van de verklaring van de heer Hoekstra. De Nederlandse minister van Financiën vestigt de aandacht van de KLM-werknemers op de noodzaak om bij te dragen aan het herstructureringsplan, dat naar verwachting eind september wordt afgerond.

> KLM: spanningen en onzekerheden rond het reddingsplan

(bron Les Echos) 14 september - **In Frankrijk en Nederland gaat het niet in hetzelfde tempo.** Terwijl Air France al is begonnen met het gebruik van de 7 miljard euro aan krediet die de Franse overheid en de banken haar ter beschikking hebben gesteld, wacht haar partner KLM nog steeds op de 3,4 miljard euro die haar overheid heeft toegezegd. **Het vrijgeven van de middelen, waarvan het voortbestaan van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij afhankelijk is, blijft afhankelijk van de uitvoering van een bezuinigingsplan, dat in theorie op 1 oktober aan de Nederlandse regering moet worden voorgelegd,** maar waarover nog moeizame onderhandelingen tussen de vakbonden, het management en de overheid moeten worden

gevoerd. De

spanningen worden geïllustreerd door de laatste verklaringen van minister van Financiën Wopke Hoekstra op zondag dat het voortbestaan van Air France-KLM "niet automatisch" is en zal afhangen van haar vermogen om "haar concurrentievermogen te herstellen" door middel van kostenbesparende maatregelen.

In grote lijnen voorziet dit besparingsplan in een aanzienlijke vermindering van het personeelsbestand van maximaal 5.000 van de 33.000 werknemers van de KLM-groep (inclusief Transavia), die gepaard gaat met loonsverlagingen. Op dit tweede punt lijken de onderhandelingen te stagneren. Want hoewel iedereen het erover eens is dat de KLM de zeilen en de kosten moet verlagen, verdeelt de verdeling van de inspanningen zoals die voor ogen staat de bonden. **"Alle werknemers onder het mediaanloon van het bedrijf - ongeveer 36.500 euro per jaar - zullen niet worden getroffen door de loonsverlagingen, legt een goede kenner van de kwestie uit . Maar voor de anderen zou de verlaging van het loon 10% tot tweemaal het mediane loon bedragen en 20% vanaf driemaal het mediane loon".**

Deze distributiemethode, opgelegd door een stemming van de Nederlandse parlementsleden, past bij de vakbonden van de laagstbetaalde categorieën grondpersoneel (grondpersoneel op tussenstops, onderhoud, vracht en cabinepersoneel), maar het past uiteraard niet bij de bestbetaalde categorieën, in de eerste plaats piloten. Verschillende vakbonden, waaronder de VNV-pilotenbond, hebben zelfs besloten om in beroep te gaan bij de Europese Commissie tegen de voorwaarden die aan het reddingsplan van de KLM worden gesteld.

We vragen niet om loonsverlagingen voor de laagbetaalden, maar **we willen niet de enige zijn die het slachtoffer worden van het herstel van de KLM", legt een piloot uit.** Iedereen moet op de een of andere manier deelnemen aan de inspanning. Daarnaast heeft Greenpeace Holland opnieuw beroep aangetekend, ditmaal tegen het steunplan van de overheid voor KLM, dat volgens haar in strijd is met de Nederlandse toezeggingen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Net als Air France heeft ook KLM zich gecommitteerd aan het terugdringen van haar CO₂-uitstoot, maar ook aan haar nachtvluchten naar Amsterdam-Schiphol, die worden teruggebracht van 32.000 naar 25.000 per jaar, conform de eisen van de lokale bewonersverenigingen.

Maar **Greenpeace is hier niet tevreden mee. Greenpeace, dat zich onlangs heeft onderscheiden door de meest radicale voorstellen van het "burgerverdrag" in Frankrijk te verdedigen, voert campagne voor een "vermindering van het luchtverkeer met een**

derde op Europees niveau tegen 2040" en voor een volledig verbod op kortereafstandsvluchten die internationale vluchten vanaf Amsterdam-Schiphol voeden. Met andere **woorden, het overlijden van de KLM-hub.**

Het debat over de toekomst van de KLM wordt uiteraard versterkt door de nabijheid van de algemene verkiezingen in Nederland in maart 2021, waarvan de uitkomst zeer onzeker is. De huidige coalitieregering heeft al haar absolute meerderheid in het hogere huis verloren en moet het hoofd bieden aan de druk van zowel nationalistisch rechts als milieugericht links. Het lijkt geen twijfel dat de behandeling van het KLM-dossier zal wegen op de balans.

Mijn commentaar: Naast de grote inspanningen die van de KLM-medewerkers worden gevraagd, benadrukt dit artikel de bereidheid van de Greenpeace-vereniging om het aantal vluchten in Nederland en Frankrijk drastisch te verminderen.

> **Lufthansa kan meer banen schrappen dan verwacht...**

(bron Boursier com) 11 september - **Lufthansa zou haar vloot verder kunnen inkrimpen dan eerder verwacht.** Een nieuw alarmerend signaal voor de luchtvaartindustrie. Volgens de door Bloomberg verkregen indiscreties overweegt de Duitse nationale luchtvaartmaatschappij al haar A380-, A340- en Boeing 747-400-vliegtuigen uit de vaart te nemen, evenals verschillende vliegtuigen met een smalle romp die langeafstandsroutes aandrijven. In totaal zou de inkrimping van de vloot dus groter zijn dan de 100 vliegtuigen die Lufthansa tot nu toe heeft laten zien, na aftrek van de nieuwe leveringen.

Deze verandering in grootte zou kunnen leiden tot het elimineren van extra posities, terwijl Lufthansa momenteel rekent op het elimineren van 22.000 fulltime posities om zich aan te passen aan de nieuwe omgeving. De Duitse groep heeft tot nu toe verklaard dat zij ernaar streeft om volgend jaar ongeveer 300 vliegtuigen in reserve te houden, 200 in 2022, terwijl haar vloot van 760 vliegtuigen vanaf 2023 met ongeveer 100 vliegtuigen zal moeten worden ingekrompen.

"Het huidige paradigma, zoals ook geïllustreerd door Air France KLM of IAG, lijkt te zijn dat we ons onmiddellijk ontdoen van ongewenste vliegtuigen", zegt Davy analist Stephen Furlong. **"Wat ook de verdere inkrimping van de vloot moge zijn, Lufthansa moet ook haar bedrijfsmodel heroverwegen door af te stappen van zakenreizen, aansluitende vluchten en grote vliegtuigen"**. Hoewel er nog geen definitieve beslissing is genomen, kan Lufthansa besluiten om een

handvol van haar jongste A340-600's te houden en zo enige capaciteit op haar drukste routes te behouden.

Harry Hohmeister, een lid van de raad van bestuur van Lufthansa, zei twee weken geleden dat de vraag niet was gestegen zoals gehoopt en dat bezuinigingen op grote schaal "onvermijdelijk" zouden zijn, hoewel het bedrijf ontkende te melden dat het tot 40.000 banen kon bezuinigen.

Net als zijn concurrenten heeft de vervoerder in het tweede kwartaal zware verliezen geleden. In de loop van de periode boekte zij een aangepast bedrijfsverlies van 1,7 miljard euro bij een omzet die met 80% daalde tot 1,9 miljard euro. Zij heeft ook 9 miljard euro aan staatssteun gekregen om haar door de ergste crisis in haar geschiedenis heen te helpen.

***Mijn commentaar:** Zakelijke klanten komen nog steeds niet terug naar de vliegtuigen; slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen die het grootste deel van hun winst maken in dit klantensegment.*

> **Alitalia: EU valideert 199,45 miljoen euro aan staatssteun**

(bron: TourMaG) 11 september - **De Europese Commissie heeft de steun van de Italiaanse staat aan Alitalia ten bedrage van 199,45 miljoen euro ter compensatie van de verliezen in verband met de pandemie van het coronavirus verenigbaar met de gemeenschappelijke markt bevonden.**

De steun wordt verleend in de vorm van een rechtstreekse subsidie.

Margrethe Vestager, Executive Vice-President verantwoordelijk voor het mededingingsbeleid, zei: ^{3c}Deze maatregel zal Italië in staat stellen om Alitalia te compenseren voor de schade die rechtstreeks wordt veroorzaakt door de reisbeperkingen die nodig zijn om de verspreiding van het coronavirus in te dammen. (...)

Tegelijkertijd lopen **onze onderzoeken naar steunmaatregelen in het verleden waarvan Alitalia heeft geprofiteerd, nog steeds** en staan we in contact met de Italiaanse autoriteiten over hun plannen en de naleving van de EU-regels.

> **easyJet herziet zijn ambities naar beneden, de koers van het aandeel daalt**

(bron Boursier.com) 8 september - **easyJet**, dat in het vierde kwartaal [van het boekjaar dat eind september afloopt] met ongeveer 40% van zijn capaciteit van voor de crisis hoopte te kunnen vliegen, herziet zijn ambities naar beneden. De goedkope luchtvaartmaatschappij haalt het

afnemende vertrouwen van klanten in de planning van reizen aan als gevolg van de zich ontwikkelende overheidsbeperkingen in heel Europa en de quarantainemaatregelen in het Verenigd Koninkrijk. De Britse luchtvaartmaatschappij **is nu van plan om in de drie maanden tot eind september met minder dan 40% van de tot nu toe geplande capaciteit te gaan werken.**

"**Gezien** de vele veranderingen in de overheidsbeperkingen sinds de resultaten van het derde kwartaal, het **gebrek aan zichtbaarheid en de aanhoudende onzekerheid**, zou het voorlopig niet gepast zijn om de financiële prognoses voor de begrotingsjaren 2020 en 2021 te handhaven. **easyJet zal ook zijn liquiditeit regelmatig blijven evalueren om eventuele verdere financieringsmogelijkheden te beoordelen**", aldus de groep.

Johan Lundgren, Chief Executive Officer van easyJet, zei: "Het is moeilijk om de impact van de pandemie en het bijbehorende overheidsbeleid op de industrie als geheel in te schatten. **We roepen de regering opnieuw op om de luchtvaart sectorspecifiek te ondersteunen, onder meer door middel van een uitgebreid pakket maatregelen, waaronder de afschaffing van de belasting op vliegtuigpassagiers gedurende ten minste twaalf maanden**, de verlaging van de luchtverkeersleidingstarieven en de handhaving van de vrijstelling van de regels inzake slots. Deze maatregelen zullen het behoud van vaardigheden in de sector bevorderen, waardoor de werkgelegenheid wordt ondersteund en de connectiviteit wordt bevorderd".

Na deze aankondigingen staat het aandeel in Londen onder druk, met een daling van bijna 4%.

Mijn commentaar: De goedkope luchtvaartmaatschappij easyJet kampt met dezelfde problemen als de traditionele luchtvaartmaatschappijen. De vooruitzichten op een terugkeer naar een financieel evenwicht zijn aan het wegglijden.

EasyJet vraagt in het bijzonder om de opschorting van de vliegbelasting in 2021, de belasting die de basis vormde voor de werkzaamheden van het Burgerklimaatverdrag.

> Verhoging van de regionale bijdrage aan de luchthaven van Tours: milieuactivisten hekelen een geschenk aan Ryanair

(bron France Bleu Touraine) 12 september - De gekozen ecologen zijn tegen de verhoging van de bijdrage van de regio Centre-Val-de-Loire

aan de luchthaven van Tours. Een verhoging waartoe op vrijdagochtend is besloten door het permanent comité van de regionale raad van het Centre-Val de Loire. De **financiële bijdrage van het Gewest voor 2020 aan het Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours-Val de Loire zal worden verhoogd tot 1,273 miljoen euro, d.w.z. 283.000 euro meer dan het bedrag dat was voorzien bij de** goedkeuring van de oorspronkelijke begroting voor 2020.

Een onaanvaardbaar besluit volgens de milieugroepering die het beleid van de president van de regio, François Bonneau, aan de kaak stelt. "Wetende dat veel vluchten van Ryanair dit jaar zijn geannuleerd vanwege de Covid-19-pandemie, had men logischerwijs liever gezien dat de begroting voor 2020 van het Joint Syndicaat voor de luchthaven en dus indirect de bijdrage van de regio naar beneden zou worden bijgesteld", oordelen zij.

Zij spreken van een overhaaste beslissing die niet in overleg met het departement Indre-et-Loire en het metropolitane gebied Tours is genomen. Vooral omdat volgens hen "**niemand zich meer op zijn gemak lijkt te voelen met het feit dat de vluchten vanaf de luchthaven van Tours door Ryanair met overheidsgeld worden uitgevoerd**".

Mijn commentaar: De Franse luchtvaartmaatschappijen hebben met spanning uitgekeken naar de bekendheid die de gekozen functionarissen hebben met de subsidies aan Ryanair.

Met deze subsidies kan de (zeer) goedkope maatschappij tarieven aanbieden die lager zijn dan de prijs van de luchthavenbelastingen.

> Airbus wil de V-vlucht van wilde ganzen gebruiken om het brandstofverbruik te verminderen

(bron 20 Minuten met agentschappen) 10 september - **Vliegende lijnvliegtuigen in formatie, geïnspireerd door wilde ganzen, kunnen volgens Airbus 5 tot 10% brandstof besparen.** De vliegtuigfabrikant kondigde woensdag de ondertekening aan van een overeenkomst met luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersorganisaties om de operationele haalbaarheid ervan aan te tonen.

"Vogels zoals wilde ganzen vliegen in een V-vormige formatie om hun energie te behouden. Er wordt een soort lift aangeboden door de loden vogel aan degenen die volgen", verklaarde Jean-Brice Dumont, directeur engineering bij Airbus, tijdens een online conferentie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Elke vliegtuigmotor

produceert een vortex in zijn kielzog met een updatevliegtuig dat een splend vliegtuig kan helpen om de stuwkracht te verminderen en zo het brandstofverbruik te verminderen.

In 2016 toonde een testvlucht met een A350 die drie kilometer achter een A380 vloog "een onmiddellijke besparing van meer dan 10% op het brandstofverbruik" aan, aldus Jean-Brice Dumont. De operationele haalbaarheid van dit project, bekend als fello'fly, is nog niet bewezen.

Airbus heeft daarom een overeenkomst gesloten met de luchtvaartmaatschappijen Frenchbee en SAS Scandinavian Airlines, evenals met de luchtverkeersorganisaties (DSNA in Frankrijk, Nats in het Verenigd Koninkrijk en Eurocontrol) **om manieren te bestuderen om vluchten te organiseren om deze vliegtuigformaties te kunnen creëren**, kondigt de Europese vliegtuigbouwer in een persbericht aan. "Tegelijkertijd zal Airbus blijven werken aan technische oplossingen om de piloot te helpen bij het veilig positioneren van het vliegtuig", voegde de directeur van de afdeling Engineering eraan toe. Er zijn het hele jaar door testvluchten met twee A350's gepland, volgens de vliegtuigfabrikant, die verwacht in het midden van het decennium in dienst te komen.

***Mijn commentaar:** De luchtvaartwereld concurreert met elkaar in vindingrijkheid om het brandstofverbruik van vliegtuigen en daarmee de productie van broeikasgassen te verminderen. Na het door de KLM bestudeerde V-vormige vliegtuig, is hier nu de vlucht van V-vormige formatievliegtuigen.*

Beurspersoverzicht ...

> Geschokt door de pandemie verhoogt IAG (British Airways) €2,7 miljard.

(bron Reuters) 10 september - **IAG**, de moedermaatschappij van de luchtvaartmaatschappij British Airways, **kondigde donderdag een kapitaalverhoging van 2,74 miljard euro aan**, met een aanzienlijke korting, om haar financiële situatie, die met de coronacrisis is verslechterd, te versterken (...).

IAG, waarvan de aandelen op het einde van de ochtend tegen 3,3% werden verhandeld op de Londense beurs, verklaarde in een persbericht dat haar hoofdaandeelhouder **Qatar Airways Group, die een belang van 25,1% heeft, zich ertoe had verbonden op deze operatie in te schrijven naar rato van haar aandeelhouderschap.**

De verkregen middelen zullen worden gebruikt om de schuld van de groep te verminderen en het hoofd te bieden aan de ineenstorting van het luchtverkeer, zei IAG. De moedermaatschappij van British Airways wijst erop dat de vooruitzichten voor de rest van het jaar en voor 2021 zijn verslechterd sinds de aankondiging van de kapitaalverhoging in juli.

De IAG verwacht dat haar capaciteit van september tot december 60% onder het niveau van 2019 zal liggen. In de vorige raming verwachtte de groep een daling van slechts 46%. Voor 2021 wordt nu een daling van 27% verwacht, tegenover -24% voorheen.

***Mijn opmerking:** de capaciteitsprognoses van IAG voor het einde van het jaar wijzen op een verslechtering van de situatie: aan het begin van de zomer had geen enkel bedrijf een dergelijk laag activiteitsniveau voorzien.*

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3.668 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 14 september. **Het is -4,05% lager dan** een week.

Vóór 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 3,24 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is aanzienlijk gedaald van 3 dollar naar 39 dollar. Dit is de laagste prijs sinds 1 juni. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar.

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

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

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

Ik zie je binnenkort.

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

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

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

| François Robardet

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.

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

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

Om me te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10666 mensen ontvangen deze persrecensie live.