

Spanningen tussen Frankrijk en Nederland op Air France-KLM



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°784, 30 november 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*

#### > **Spanningen** tussen Frankrijk en Nederland op Air France-KLM

(bron: Les Echos) 26 november - De herkapitalisatie van Air France-KLM, die in 2021 gefaseerd zal plaatsvinden, zou de gelegenheid kunnen bieden om de greep van het Franse hoofdkantoor op de Nederlandse luchtvaartmaatschappij te versterken. Dat is althans wat de Franse autoriteiten willen, op het gevaar af dat de ruzie met sommige KLM-medewerkers en Nederlandse politici, die de autonomie van de nationale luchtvaartmaatschappij willen behouden, weer oplaait. **De Franse autoriteiten willen de lopende besprekingen met hun Nederlandse collega's** over de noodzakelijke versterking van het eigen vermogen van Air France-KLM aangrijpen **om de verantwoordelijkheden te "verduidelijken"** en een einde te maken aan wat zij als "disfuncties" in het bestuur van een particuliere internationale groep beschouwen. **Deze verduidelijking zou intern leiden tot een verdere vermindering van de autonomie van KLM op belangrijke punten zoals het beheer van haar vloot, bestemmingen en haar goedkope dochteronderneming Transavia.** Het doel is om de synergieën met Air France te versterken en de efficiëntie en winstgevendheid te verhogen.

In een interview in "Les Echos" op 13 november stelde Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, zelf het onderwerp integratie

aan de orde en onderstreepte hij het ontbreken van een "echte groepsstrategie". Dit was genoeg om een verontrustende reactie uit te lokken in de Nederlandse pers. **De minister van Transport, Jean-Baptiste Djebbari, voegde daar** op 22 november tijdens het Parijse Luchtvaartforum **aan toe dat** "de staat bereid is zijn kapitaal aanzienlijk te verhogen", maar **dat het belangrijkste onderwerp is om te weten "of we klaar zijn voor een grotere integratie met onze Nederlandse vrienden"**.

Achter de schermen gebruiken sommigen echter minder diplomatieke termen tegenover "de Nederlandse vrienden" van Air France-KLM, die ervan beschuldigd worden een "separatistische stroming" te herbergen. "Air France-KLM is een particuliere internationale groep, waarvan KLM een dochteronderneming is. Het is echter zeer paradoxaal dat de managers van een dochteronderneming weigeren deel uit te maken van een groepsstrategie, zoals in Parijs is opgemerkt. Dit bestaat nergens anders".

Dit is **voldoende om een nieuwe stormloop te veroorzaken bij de KLM, maar ook in Den Haag**, waar de zorg om een zo groot mogelijke autonomie voor de KLM nooit heeft geaarzeld, ondanks 17 jaar samenwonen met Air France. In naam van het behoud van de Nederlandse belangen heeft minister van Financiën Wopke Hoekstra in februari 2019 een verrassingsbeursinval uitgevoerd om het aandeel van de Nederlandse staat op het niveau van de Franse staat te brengen, dat wil zeggen op 14%. Uitgenodigd om commentaar te geven op de Franse uitspraken, **verhulde Wopke Hoekstra overigens niet een zekere irritatie. "Het is niet zeker dat het beter wordt met meer integratie. Voorlopig ben ik hier niet enthousiast over"**, vertelde hij de Nederlandse televisie.

Het onderwerp ligt in Nederland des te gevoeliger omdat de huidige regeringscoalitie en haar minister van Financiën bij de algemene verkiezingen van maart voor hun toekomst spelen, met name over het beheer van het KLM-dossier, waarin de meningen verdeeld zijn, zowel over de financiële steun aan het bedrijf als over de gevolgen voor het milieu van het vliegverkeer. Te veel concessies aan de Fransen op het gebied van de autonomie van de KLM, na de circa 700 miljoen euro die in 2019 is geïnvesteerd en de 3,4 miljard euro aan leningen die in september met moeite zijn verstrekt, zouden het risico met zich meebrengen dat dit politiek gezien veel kost. (...) **De Franse autoriteiten en de bestuurders van de groep zijn** zich bewust van deze moeilijkheden en **lijken hun Nederlandse partners zoveel mogelijk te willen sparen**. "Dit is niet om de nationale gevoeligheid en het belang van de KLM en de luchthaven Schiphol in

Nederland te ontkennen, zoals de Franse kant aangeeft. We zijn ook niet in conflict met de Nederlandse staat. Het doel is dat deze [herkapitalisatie]-operatie wordt gekalmeerd", zo staat te lezen in Parijs (...).

### > **Fransen willen macht over Transavia (De Fransen willen macht over Transavia)**

(bron De Telegraaf vertaald met deepl) 28 november - Air France-KLM heeft de aanval op de vrijetijdsluchtvaartmaatschappij Transavia en de resterende autonomie van haar moedermaatschappij KLM heropend. De Franse krant Les Echos berichtte donderdagavond in zeer duidelijke bewoordingen dat de Franse staat, de hoofdaandeelhouder van Air France-KLM, en de raad van bestuur van de luchtvaartholding van plan waren alle macht binnen de onderneming in Parijs te concentreren (...).

**Air France en KLM doen veel dingen samen en zijn bijvoorbeeld al bezig met het verfijnen van het netwerk en het aanschaffen van de vloot.** Transavia is nog steeds volledig eigendom van KLM en de twee bedrijven werken nauw samen op de Nederlandse markt. Maar als Transavia Nederland wordt gefuseerd met Transavia France, om een afzonderlijke divisie binnen de holdingmaatschappij te vormen, zal KLM minder gewicht hebben in termen van routes of bestemmingen. Het management van KLM is dan ook fel gekant tegen dit plan.

Transavia Nederland stelt in reactie daarop dat zij niet op de hoogte is van een voorstel voor een andere oriëntatie van het vrijetijdsbedrijf. "We zijn gericht op het overleven van deze crisis," zegt een woordvoerder. KLM wil niet reageren.

**Minister Hoekstra**, zelf aandeelhouder van Air France-KLM, **zei** vrijdag in een reactie op de Telegraaf dat hij een eventueel voorstel zou overwegen. Air France-KLM heeft nieuw kapitaal nodig om haar financiële positie te versterken, omdat de schuldenberg als gevolg van de coronaviruscrisis enorm is gegroeid.

"Het is **niet duidelijk of we deelnemen aan een kapitaalinjectie. We zullen er voorwaarden aan verbinden**". De minister zegt niet of hij al op de hoogte is van een voorstel om de autonomie van de KLM af te schaffen, waar de Franse staat en Air France-KLM om vragen. "Het is **duidelijk dat de netwerkfunctie van Schiphol belangrijk is voor de Nederlandse economie. We willen deze hubfunctie beschermen. Het is een fundamenteel onderdeel van elke overeenkomst die we sluiten**", zegt de minister (...).

Vijf jaar geleden was de afscheiding van het vrijetijdsbedrijf van de KLM al onderwerp van een zware strijd, maar die is mislukt. Transavia Nederland heeft 41 vliegtuigen en meer dan 2000 medewerkers. De

heer Smith heeft de laatste tijd regelmatig over Transavia gesproken, wat hij ziet als een manier om de prestaties van de groep te verbeteren.

***Mijn opmerking:*** In de twee bovenstaande artikelen herhalen de ministers eenvoudigweg wat ze al meerdere malen hebben gezegd.

*De besprekingen over een mogelijke herkapitalisatie van de groep worden voortgezet tussen de belangrijkste aandeelhouders. De uiteindelijke beslissing wordt genomen door de Raad van Bestuur van Air France-KLM, die deze eventueel ter goedkeuring aan de algemene vergadering van aandeelhouders zal moeten voorleggen.*

### > **Eindejaarsvakantie: Air France verdrievoudigt capaciteit op het binnenlandse netwerk**

(bron: Déplacements pros) 26 november - In deze periode **zal Air France haar capaciteit op het binnenlandse netwerk verdrievoudigen ten opzichte van het huidige beperkte aanbod**, om in 2019 tot 55% van het voor dezelfde periode geplande programma te bereiken.

Deze verhoging van de frequenties heeft betrekking op de routes met vertrek vanuit Parijs en die van de regio naar de regio, waarbij met name de heropening van de routes van Air France is opgeschort sinds de (...)

De overzeese diensten zullen ook worden versterkt bij het vertrek uit Parijs-Orly naar Cayenne, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France en Saint-Denis de La Réunion. Vanaf 14 december zal Air France vluchten naar Pointe-à-Pitre en Fort-de-France uitvoeren vanuit Parijs-Charles de Gaulle, naast de dienst vanuit Parijs-Orly, waardoor verbindingen met het gehele netwerk van Air France mogelijk worden.

Air France moedigt haar klanten aan om zich vóór elke reis vertrouwd te maken met de geldende formaliteiten, met name wat betreft de Covid-tests (...). Ter herinnering, de presentatie van een negatieve Covid-test is momenteel verplicht voor alle reizen naar de Franse overzeese departementen en gebieden.

***Mijn commentaar:*** Vanaf dinsdag 15 december, als de gezondheidsindicatoren in de goede richting gaan, zullen de Fransen zonder toestemming buiten hun regio kunnen reizen.

*Deze aankondiging van de regering ligt ten grondslag aan de verhoging van het aanbod en de reserveringen van Air France.*

### > **Amelia International: codesharingovereenkomst met**

## Air France

(bron TourMag) 27 november - **Amelia International heeft zojuist een code-sharing-overeenkomst met Air France getekend.** Deze overeenkomst heeft betrekking op de routes Parijs Orly - Rodez en Parijs Orly - Clermont-Ferrand.

De klanten van de luchtvaartmaatschappij krijgen zo gemakkelijker toegang tot het Amelia-netwerk. Tegelijkertijd zal Amelia International ook passagiers van Air France op haar routes verwelkomen.

Deze overeenkomst zal worden uitgebreid tot alle door Amelia International, de aangekondigde luchtvaartmaatschappij, geëxploiteerde luchtroutes.

***Mijn commentaar:** Amelia International is sinds 2019 de nieuwe naam van de Regourd Aviation Group. Het bedrijf heeft ongeveer twintig vliegtuigen, waaronder 10 Embraer (135 en 145) en 3 ATR (42 en 72). De laatste ATR 72, die vroeger door HOP! werd geëxploiteerd, is begin november aan de vloot toegevoegd.*

## > Delta Airlines: naar de terugkeer van vluchten zonder quarantaine

(bron: CercleFinance) 26 november - **Delta Airlines heeft aangekondigd dat het samenwerkt met de luchthavens van Rome (Italië) en Atlanta (VS) in een eerste trans-Atlantisch testprogramma voor vluchten die Italië binnenkomen zonder een quarantaineperiode.**

Zorgvuldig ontworpen COVID-19 testprotocollen zijn de beste manier om internationale reizen veilig en zonder quarantaine te hervatten totdat de vaccinaties grotendeels op hun plaats zijn," zei Steve Sear, voorzitter van Delta-International (...). Op basis van de modellering die we hebben gedaan... **kunnen we voorspellen dat het risico op een COVID-19 infectie - op een 60 procent volledige vlucht - dicht bij één op een miljoen zou moeten liggen,**' zei Henry Ting, een van de Mayo Clinic-deskundigen die door het bedrijf is ingehuurd.

Delta heeft ook nauw samengewerkt met het ministerie van Volksgezondheid van Georgië om een plan te ontwikkelen voor overheden om belangrijke internationale reismarkten te heropenen.

***Mijn opmerking:** Luchtvaartmaatschappijen stellen alles in het werk om hun passagiers te vervoeren zonder ze bloot te stellen aan het risico van besmetting. Dit is de beste manier om ze te overtuigen om weer te*

vliegen.

## > IAG: een steeds lagere prijs voor Air Europa

(bron Air Journal) 23 november - **IAG** (die reeds eigenaar is van Iberia, British Airways, Aer Lingus, Vueling en Level) **had in november 2019 aangekondigd de Spaanse particuliere luchtvaartmaatschappij voor 1 miljard euro te willen kopen** volgens de door beide partijen aangekondigde overeenkomst. Maar de Covid-19-pandemie is voorbij, en vorige week heeft Air Europa de goedkeuring gekregen van de lokale overheid voor een hulpprogramma van 475 miljoen euro in de vorm van leningen. Volgens het dagblad El Confidencial heeft **IAG** vervolgens haar aanbod voor het op de luchthaven van Madrid gevestigde bedrijf aanzienlijk verlaagd en **wil het nu tussen de 300 en 400 miljoen euro betalen, verdeeld over contant geld en aandelen van de groep.**

Het argument is al maanden bekend: de Covid-19-pandemie heeft het luchtvervoer en met name Air Europa (de alliantie maatschappij SkyTeam had in juni vorig jaar haar vluchten hervat) geschaad, en de waarde ervan is dan ook lager omdat zij veel minder passagiers vervoert.

Volgens de krant zou de familie Hidalgo, de hoofdaandeelhouder van Air Europa, de voorkeur geven aan een overeenkomst die de verkoopprijs verlaagt boven het vooruitzicht om de luchtvaartmaatschappij te controleren (...). En in Groot-Brittannië zou de Verenigde Unie voorstander zijn van de prijsverlaging - in de hoop de aangekondigde ontslaggolf bij British Airways te verminderen (...).

**Als alles goed gaat, zal IAG vijf merken in Spanje aanbieden: Iberia en Air Europa, en de goedkope Iberia Express, Vueling en Level. Het zal nog steeds nodig zijn om het obstakel van de Europese mededingingspolitie te passeren, ook** al heeft de Commissie de regels voor staatssteun, maar ook voor concentraties met een "defensieve roeping" vanwege de gezondheids crisis, versoepeld.

***Mijn commentaar:*** Toen Iberia de overname van Air Europa door Iberia aankondigde (vóór de gezondheids crisis), hadden analisten de kosten op een zeer hoog of zelfs te hoog niveau ingeschat.

*Het nieuwe aanbod lijkt meer in overeenstemming met de waarde van de Spaanse luchtvaartmaatschappij. Zou er een overbieding kunnen zijn? Het is onwaarschijnlijk dat de luchtvaartmaatschappijen die waarschijnlijk geïnteresseerd zijn, niet over de nodige cashflow beschikken.*

## > Corsair: het reddingsplan bedraagt 297 miljoen euro en

## het is ondertekend!

(bron La Tribune) 26 november - Het is ondertekend. **Alle partijen die betrokken zijn bij het reddingsplan van Corsair** (1.200 werknemers) **hebben het bemiddelingsprotocol ondertekend**, dat op 1 december ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de handelsrechtbank van Créteil.

(...) Volgens onze informatie **zal Corsair** inderdaad **profiteren van een totale financiering van 297 miljoen euro**. Een kolossaal bedrag voor de omvang van het bedrijf, bevestigd door Corsair, die in een persbericht spreekt van "een totale financiële bijdrage van bijna 300 miljoen euro", maar zonder de verdeling tussen de verschillende partijen te geven.

Volgens onze bronnen bedraagt het **door de Staat verstrekte pakket 141 miljoen euro en omvat het verschillende instrumenten: directe lening, participatielening, vrijstelling van kosten** (...).

TUI is de andere grote bijdrager aan de redding. Als enige aandeelhouder van 2002 tot 2019 alvorens zich terug te trekken, draagt de Duitse toerismegroep ook een pakket van 126 miljoen euro bij in de vorm van een schuldkwijtschelding en een schenking van een Airbus A330-300.

Tot slot dragen de een vijftiental aandeelhouders 30 miljoen euro in contanten bij. Onder hen zijn Eric Kourry, oprichter van Air Caraïbes, voorzitter van K Finance en de GAI Group, eigenaar van Air Antilles en Air Guyane, en Patrick Vial-Collet, voorzitter van de hotelketen "Des hôtels et des îles", en voorzitter van de Kamer van Koophandel en Industrie van Guadeloupe (CCI) (...).

**Dit is dus een nieuwe start voor het bedrijf.** Na de vervroegde terugtrekking uit de vloot van de laatste drie B747's in juni, vertrekt de luchtvaartmaatschappij met een vloot van vijf A330's en handhaaft haar plan om nog eens vijf A330 Neo-vliegtuigen te leveren, die binnen twee jaar zullen worden afgeleverd. Het **doel van het bedrijf is om op lange termijn een vloot van negen vliegtuigen te exploiteren.** (...)

"We hebben een ambitieus project voor ons liggen, evenals de financiële

middelen die nodig zijn om het uit te voeren en van Corsair DE luchtvaartmaatschappij voor overzees Frankrijk te maken," zei Pascal de Izaguirre, de CEO van de luchtvaartmaatschappij, die in zijn functie zal doorgaan, in het persbericht.

Hij prees "de inzet van al het personeel dat, door het aanvaarden van aanzienlijke inspanningen, sterke steun voor het project heeft uitgesproken".



**Mijn commentaar:** De Corsair redding ligt op schema.

Wanneer de operatie door de handelsrechtbank wordt goedgekeurd, zullen de twee belangrijkste huidige aandeelhouders (de Duitse toerismegroep TUI en het eveneens Duitse bedrijf Intro Aviation) hun volledige belang aan de nieuwe aandeelhouders verkopen.

> **Ryanair zegt dat de vaccins de weg vrijmaken voor een "zeer indrukwekkende" zomer.**

(Reuters bron) 24 nov. - Als gevolg van de recente maatregelen om het coronavirus in te dammen, zal **Ryanair deze winter minder passagiers vervoeren dan verwacht, maar dankzij de vaccins zal de zomer naar verwachting "zeer indrukwekkend" zijn** en de passagiersaantallen **zouden** tegen de herfst terug **moeten** keren naar het niveau van vóór de pandemie, vertelde **directeur Michael O'Leary aan** Reuters.

De grootste low-cost luchtvaartmaatschappij van Europa is van plan om in de kerstperiode van dit jaar slechts 30% van haar pre-pandemische capaciteit te exploiteren, maar dat cijfer zal naar verwachting vanaf het voorjaar met de komst van de eerste VIDOC-vaccins-19 stijgen tot 60-80% ... O'Leary zei in een interview.

"We zullen onze hotels, restaurants, toeristische voorzieningen en stranden tegen de zomer van 2021 moeten openen, omdat ik denk dat de cijfers zeer indrukwekkend zullen zijn, aangezien de mensen er volgende zomer voor zullen kiezen om naar Europa te reizen in plaats van ver weg te gaan".

**O'Leary riep op tot steun van de Europese regeringen**, met name voor de afschaffing van de passagiersbelasting en de vervanging van de quarantainemaatregelen door tests vóór het vertrek van VIDOC-19 voor meer reizigers (...).

**Mijn opmerking:** Tijdens het door La Tribune georganiseerde luchtvaartforum in Parijs heeft Karima Delli (de voorzitter van de Europese Commissie voor vervoer en toerisme) opgeroepen tot de tenuitvoerlegging van de overeenkomst van Parijs; deze overeenkomst heeft tot doel de opwarming van de aarde onder de 2 graden te beperken. Ze zei dat het akkoord van Parijs de opwarming van de aarde onder de 2 graden Celsius zou houden, maar ze heeft de doelstellingen voor de vermindering van de CO2-uitstoot in het Europese luchtvervoer niet gespecificeerd.

Ze noemde echter wel de excessen "als een weekendje Barcelona, aangemoedigd door de zeer lage tarieven van de goedkope



*luchtvaartmaatschappijen". Deze verklaring heeft de CEO van Ryanair niet gestoord. Misschien betwijfelt hij of de Europese Unie in staat is de uitbreiding van goedkope luchtvaartmaatschappijen te beperken?*

*Ryanair is een van de tien grootste CO2 -uitstoters van Europa, de andere negen zijn kolencentrales.*

**> "Je moet nog meer ultra low-cost zijn!" (József Váradi, CEO van Wizz Air)**

(bron La Tribune) 25 november - **Oprichter en CEO van de lowcostmaatschappij Wizz Air, József Váradi** was dinsdag 24 november te gast bij de zevende editie van het Paris Air Forum, georganiseerd door La Tribune. Hij is ervan overtuigd dat zijn gunstige financieringsvoorwaarden het bedrijf in staat zullen stellen om uit te breiden. En hij **protesteert tegen het behoud van start- en landingsslots voor luchtvaartmaatschappijen die er geen gebruik van maken.**

Deze Europese beslissing is onrechtvaardig en onhoudbaar," zei hij. We zijn in gesprek met de regelgevende instanties om de oorspronkelijke regelgeving in ere te herstellen. Het publiek heeft behoefte aan infrastructuur die wordt geëxploiteerd en aan bedrijven die banen creëren. En als József Váradi zijn zaak niet wint, is hij bereid naar de rechter te gaan om dat te doen.

Omdat hij sterk gelooft in de bijdrage van goedkope bedrijven. **De oprichter van Wizz Air is ook woedend als deze bedrijven worden beschuldigd van het vergroten van de CO2-voetafdruk van de sector omdat ze het luchtvervoer hebben gedemocratiseerd.**

**"Door hun modernere vloot is de CO2-voetafdruk van goedkope luchtvaartmaatschappijen de helft van die van de historische luchtvaartmaatschappijen",** zegt hij.

Dit gezegd zijnde, is de voorgestelde schatting in zijn voordeel omdat deze per passagier wordt berekend. Maar er zijn er meer in de vliegtuigen van de goedkope luchtvaartmaatschappijen... Tot slot protesteert hij ook tegen het idee dat vakbonden absoluut noodzakelijk zijn voor een goede sociale dialoog in het bedrijf. Terwijl Wizz Air dus binnenkort met binnenlandse vluchten in Noorwegen zou moeten beginnen, wordt het bedrijf geconfronteerd met vijandigheid van de Noorse vakbondsfederaties, vanwege de afwezigheid van vakbonden bij Wizz Air. József Váradi onderstreept in zijn verdediging dat "50% van de Noren geen vakbondsleden zijn" en voegt eraan toe dat hij "niet van plan is om een bedrijfsmodel dat werkt op te geven"...

**Voor de rest heeft József Váradi vertrouwen. Allereerst in zijn bedrijfsmodel.** (...) Zozeer zelfs dat Wizz Air een van de weinige luchtvaartmaatschappijen is die momenteel nieuwe vliegtuigen in ontvangst neemt (...). **Dit bedrijfsmodel is ook gebaseerd op het leasen van de helft van de vliegtuigen.** Ook dit "verlaagt de productiekosten in vergelijking met de meeste andere luchtvaartmaatschappijen", zegt hij. Dit geldt met name voor de historische bedrijven, die "ten koste van alles door de staten worden gesubsidieerd". Bovendien is Váradi van mening dat een aantal van deze laatsten het moeilijk zullen hebben om te overleven. Hij is er dan ook van overtuigd dat "low-cost bedrijven na de crisis marktaandeel zullen winnen".

En er is geen sprake van om deze filosofie te veranderen. **In het licht van de concurrentie van andere low-cost bedrijven, "moet je nog meer 'ultra low-cost' zijn!"** Hij roept. Er is ook geen sprake van een verdere venturing in de zakelijke reismarkt, die op dit moment slechts 5 tot 10% van de activiteiten van Wizz Air vertegenwoordigt. Noch om een partnerschap aan te gaan met easyJet om Ryanair tegen te gaan. Hoewel "deze mogelijkheid kan worden geëvalueerd", zegt hij. Hij bankiert vooral op organische groei.

**Na de verovering van Midden-Europa heeft de luchtvaartmaatschappij, die al actief is in 46 landen, de afgelopen maanden geïnvesteerd in tien nieuwe landen** en is van plan zich in de nabije toekomst in Sint-Petersburg te vestigen, net zoals zij een zeer geavanceerd project heeft in Abu Dhabi. Wizz Air is ook in gesprek met andere luchthavens, "die ons smeken om te komen, gezien het feit dat lokale luchtvaartmaatschappijen niet noodzakelijkerwijs levensvatbaar zijn", aldus haar baas. Dankzij haar dochteronderneming in Abu Dhabi heeft zij als doel zich uiteindelijk te verspreiden over het gehele Golfgebied en tot aan India. Kortom, hij kijkt naar het noorden, zuiden, oosten en westen. De enige wens is ten eerste dat de staten, met name de Europese, meer samenwerken in hun strijd tegen de pandemie, zodat de quarantaines voor passagiers kunnen worden opgeheven, en ten tweede dat ze de markt in de hele wereld wat meer dereguleren.

***Mijn commentaar:*** De standpunten van de CEO van Wizz Air zijn extremer dan die van de CEO van Ryanair. Hij aarzelt niet om sterk te reageren op de kritiek van Karima Delli (zie commentaar op het vorige artikel) op de koolstofvoetafdruk van goedkope luchtvaartmaatschappijen.

*Hij gaat zelfs zo ver dat hij beweert dat zijn bedrijf half zoveel CO2 uitstoot als de historische luchtvaartmaatschappijen. Zijn argument is*

*onjuist; zijn nieuwe vliegtuigen stoten ongeveer 15% minder CO2 uit dan de vliegtuigen van de vorige generatie. Zelfs rekening houdend met een betere beladingsgraad van zijn vliegtuigen (bijna 95%, tegenover 87% voor Air France-KLM), zijn de cijfers die hij beweert vals.*

## > IATA lanceert koolstofcompensatieprogramma

(bron Le Journal de l'Aviation) 26 november - **Na jaren van slechte communicatie probeert het luchtvervoer voortdurend zijn inzet voor de vermindering van de CO2-uitstoot te tonen.** Als het enige doel van de luchtvaartmaatschappijen op korte termijn hun overleving is, blijven ze naar de langere termijn kijken en zich inzetten voor een duurzamere bedrijfsvoering. Met dit in het achterhoofd hebben ze een gecentraliseerd koolstofcompensatieprogramma ontwikkeld binnen IATA: de ACE (Aviation Carbon Exchange).

Tot nu toe kon elke luchtvaartmaatschappij haar eigen compensatieprogramma voorstellen aan haar passagiers en de duurzame projecten kiezen waarvan zij haar koolstofkredieten wilde verwerven. Aangezien de proeffase van het CORSIA-programma (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation) op 1 januari in de vrijwillige landen van kracht wordt, krijgen **de luchtvaartmaatschappijen ook toegang tot een "gemeenschappelijke markt" van hoogwaardige koolstofcompensatiesystemen, die** zijn geïntegreerd in het IATA Clearing House (ICH)-factureringsstelsel.

"De ECA zal een belangrijk instrument zijn om luchtvaartmaatschappijen te helpen deze belangrijke transacties efficiënt te beheren", aldus Alexandre de Juniac, directeur-generaal van de IATA. Het zal „helpen [de luchtvaart] [zijn] klimaatverplichtingen blijven ontmoeten door vereenvoudigde en transparante toegang tot erkende en derde verklaarde koolstofcompensaties te verstrekken," toegevoegde Robin Hayes, CEO van JetBlue.

Hayes was ook degene die het platform op 25 november inaugureerde. JetBlue heeft kredieten verworven voor de ontwikkeling van het Larimar-windturbinepark in de Dominicaanse Republiek.

De door het CEA geselecteerde projecten omvatten bosbouwprojecten, activiteiten op het gebied van schone windenergie, de bescherming van ecosystemen en afgelegen gemeenschapsprojecten om de uitstoot te verminderen. Het programma is ontwikkeld met Xpansiv CBL Holding.

***Mijn opmerking:*** de gemeenschappelijke markt voor koolstofcompensatiesystemen is zeker een goed instrument voor

*luchtvaartmaatschappijen. Het zal het met name mogelijk maken de inspanningen van degenen die er gebruik van maken te vergelijken.*

*Er is nog één probleem dat moet worden opgelost: hoe kan worden beoordeeld of de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartmaatschappijen voldoende is?*

*De enige CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen zijn in 2016 door de luchtvaartmaatschappijen zelf vastgesteld in het kader van het Corsia-programma (een acroniem voor het Carbon Offsetting and Reduction Scheme voor de internationale luchtvaart).*

*Op 24 september 2019 hebben de 193 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opnieuw hun steun uitgesproken voor het wereldwijde koolstofcompensatiemechanisme (Corsia), dat de luchtvaartmaatschappijen verplicht hun emissies vanaf 2020 te stabiliseren. Door de terughoudendheid van China, Rusland en India zijn er echter geen harde toezeggingen gedaan.*

## **> Biobrandstoffen voor de luchtvaart: start gepland in 2022, turbulentie verwacht.**

(bron AgraPresse) 27 november - De regering is van plan om in 2022 te beginnen met de integratie van biobrandstoffen voor de luchtvaart, met een streefcijfer van 1% in kerosine, dat beide kamers hebben gevalideerd in het kader van de financieringswet voor 2021 (...).

De koers is dus uitgezet: **aangezien de waterstofvliegtuigen pas na 10 of zelfs 15 jaar klaar zijn voor commerciële ontwikkeling, zijn biobrandstoffen dringend noodzakelijk.** Dit moet worden vastgelegd in het kader van de financieringswet (PLF) voor 2021, waarvan de twee kamers in eerste lezing artikel 15 hebben aangenomen, dat voorziet in een streefcijfer van 1% geavanceerde biobrandstoffen voor de luchtvaart in vliegtuigen vanaf 2022. Op fiscaal vlak gaat deze politieke doelstelling gepaard met een uitbreiding van de fiscale stimulans voor de invoering van biobrandstoffen (Tirib) tot het luchtvervoer op dezelfde datum, waarbij het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart eraan wordt herinnerd.

Maar hoewel de Senaat en de Vergadering hetzelfde doel nastreven, zijn de middelen om dit te bereiken onderwerp geweest van een levendig parlementair debat. **Wat zal worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaart,** vraagt de Senaat zich af. De tekst van de regering sluit de eerste generatie biobrandstoffen uit. Het aanbod moet daarom gebaseerd zijn op gebruikte olie en dierlijke vetten (...)

Maar voor een aantal senatoren **zal het verzamelen van gebruikte olie en dierlijke vetten in Frankrijk niet voldoende zijn** (...). Van de 100.000 ton afgewerkte olie die in Frankrijk beschikbaar is, is al 45.000 ton in gebruik (waarvan een groot deel wordt geproduceerd door een dochteronderneming van Veolia, die biodiesel produceert - nota van de uitgever). Daarnaast **is de keten van de invoer van afgewerkte olie bezoedeld door fraude met neppe afgewerkte olie uit China, die in Nederland werd verkocht en die in feite goedkopere palmolie was** (...).

Air France zelf stelt dat "het duidelijk is dat er tegen 2022 in Frankrijk waarschijnlijk weinig of geen duurzame biobrandstoffen voor de luchtvaart zullen worden geproduceerd. Aan de andere kant zal het mogelijk zijn om de productie in Europa te vinden, waarschijnlijk in Nederland. De volumes zullen klein zijn, en er zal nog geen markt zijn, in die zin dat er niet meerdere verkopers zullen zijn", wijst Constance Thio, directeur duurzame ontwikkeling van de groep Air France-KLM (...).

Kristell Guizouarn, voorzitter van Estérifrance, de professionele organisatie van biodieselfabrikanten, vreest dat de datum van 2022 "een valse start" is. "Het gevolg van de uitsluiting van plantaardige oliën van eerste persing is de ontwikkeling van importkanalen", zegt ze, en voegt eraan toe dat frauduleuze afgewerkte olie die uit China in Nederland wordt ingevoerd, de vraag doet rijzen naar de betrouwbaarheid van de leveranciers. **"We zullen de luchtvaartsector moeten doen inzien dat het gebruik van olie van eerste persing als biobrandstof niet in strijd is met de doelstelling van de menselijke voeding . In het geval van koolzaad en zonnebloemen genereert de productie ervan eiwitrijke koek voor veevoer.** "Als de luchtvaartsector dit ziet in tegenstelling tot de voederfunctie, "dan is dat vooral te wijten aan een gebrek aan kennis van de coproductie van olie/eiwitten", zegt ze. "Het is jammer, want we hebben een decarbonatieoplossing die tegelijkertijd de eiwitbron versterkt en de activiteit van de gebieden stimuleert", betreurt ze.

(...) Waar staat de Franse biobrandstofindustrie voor de luchtvaart na 2022? **In de routekaart wordt een streefcijfer van 2% biobrandstofinbreng in 2025, 5% in 2030 en 50% in 2050 vastgesteld.** Met het oog hierop hebben de ministeries van Ecologie en Landbouw in januari een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling (AMI) gelanceerd om het ontstaan van projecten ter bevordering van de productie te stimuleren.

**De ontwikkelaars van hun kant schatten dat de enorme**

**geavanceerde biobrandstofcentrales niet voor 2025 in gebruik zullen worden genomen (...)** volgens Raphaël Lemaire, projectmanager "biobrandstoffen" in de innovatieafdeling van de groep Avril (...) Een vergelijkbaar tijdschema bij Suez. Volgens Laurent Galtier, verantwoordelijk voor de verwerking van organisch afval bij de technische afdeling van Suez (...).

***Mijn opmerking: het is moeilijk om duidelijk te zien wat het onderwerp van de biobrandstoffen is. Tot nu toe was ik ervan overtuigd dat biobrandstoffen op basis van koolzaad en zonnebloem (de zogenaamde eerste generatie biobrandstoffen) meer nadelen dan voordelen hadden. Volgens de verklaringen van de president van Estérifrance is dit niet het geval.***

*Maar wat de gekozen oplossing ook moge zijn, het lijkt erop dat de doelstellingen van de integratie van biobrandstoffen in 2025 en 2030 moeilijk te verwezenlijken zullen zijn. De huidige vliegtuigmotoren zijn echter ontworpen om tot 50% biobrandstof te accepteren.*

## **Bonus artikel**

### **> Stoot één Duitse kolencentrale echt "meer CO2 uit dan de hele Franse luchtmacht"?**

(bron LCI) 6 oktober - Ondanks zeer ambitieuze energietransitiedoelstellingen - 80% hernieuwbare energie (RE) in hun totale elektriciteitsproductie - **worden de Duitsers regelmatig uitgekozen. Zij worden ervan beschuldigd bijzonder vervuilende kolencentrales te gebruiken om de** sluiting van hun kerncentrales te compenseren, in afwachting van de overname van windmolens en andere zonne-energiecentrales in de toekomst.

Om de uitstoot van deze kolencentrales te benadrukken, **hebben internetgebruikers een vergelijking gemaakt met een sector die bekend staat als zeer vervuilend: het luchtvervoer. "Een enkele kolencentrale in Duitsland stoot meer CO2 uit dan alle Franse binnenlandse en internationale vliegtuigen samen"**, zegt een sterk becommentarieerde tweet. En om daar nog aan toe te voegen: "Duitsland heeft meer dan 80 kolencentrales".

Om deze informatie te verifiëren, wordt eerst gekeken naar de CO2-uitstoot die aan de Franse luchtvaartsector kan worden toegeschreven. Gegevens verzameld door het Ministerie van Ecologische Overgang,

dat hierover verslag uitbrengt in een nota die in januari wordt onthuld. Zo leren we dat in "2018 de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor het luchtvervoer in Frankrijk 22,7 Mt (miljoen ton) bedroeg, waarvan 17,9 Mt (79,1%) voor het internationale luchtvervoer (Tarmaac-raming) en 4,8 Mt (20,9%) voor het binnenlandse vervoer (met inbegrip van het vervoer overzee)". Hoe zit het dan met de Duitse kolencentrales? Ten eerste moet worden opgemerkt dat er in Duitsland geen 80, maar 46 kolencentrales zijn. Sommige centrales combineren meerdere productie-eenheden op dezelfde locatie, tot 7 voor de grootste, wat betekent dat er 78 functionele eenheden zijn in het hele land. Met variabel vermogen (en dus uitstoot).

Om de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot te analyseren, moeten we die van kolencentrales en die van bruinkoolcentrales, een soort steenkool van mindere kwaliteit maar op grote schaal gebruikt over de hele Rijn, toevoegen. **Voor 2018 schat het Fraunhofer-onderzoeksinstituut ISE een totaal van 213,6 miljoen ton CO<sub>2</sub> (149,8 miljoen ton bruinkool, 63,8 miljoen ton steenkool). Dit is bijna 10 keer meer dan de Franse luchtvaartsector. Het is ook correct om erop te wijzen dat de grootste emitterende elektriciteitscentrale van Duitsland (Neurath), met zijn zeven productie-eenheden alleen al, meer uitstoot dan de Franse luchtvaartindustrie, namelijk 32,2 miljoen ton.**

Hoewel deze vergelijkingen misschien verrassend zijn, is het nodig om een beetje hogerop te gaan om ze beter te kunnen analyseren. Als we bijvoorbeeld kijken naar de emissies van de luchtvaartsector in Frankrijk, moet worden opgemerkt dat deze slechts een zeer klein deel uitmaken van de emissies die aan het vervoer in het algemeen kunnen worden toegeschreven. De Libération herinnerde er zo aan dat in 2015 95% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het vervoer toe te schrijven was aan auto's en vrachtwagens.

In haar verslag van 2019 wees Citepa, een staatsexploitant namens het ministerie van Milieu- en Solidariteitstransitie, erop dat het luchtvervoer in Frankrijk verantwoordelijk is voor iets meer dan 1 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, terwijl het vervoer in het algemeen verantwoordelijk is voor meer dan een derde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Frankrijk. Dit zijn interessante gegevens, maar ze hebben alleen betrekking op kooldioxide. Er moet worden gekeken naar andere gassen om de vervuiling die door het luchtvervoer wordt veroorzaakt, gedetailleerder en vollediger te kunnen beoordelen.

Tot slot lijkt het nuttig om, naast deze vergelijkingen tussen Frankrijk en Duitsland, te kijken naar een aanvullende indicator: die van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per geproduceerd kilowattuur. Het benadrukt de aanzienlijke uitstoot van Duitsland vandaag (419 gCO<sub>2</sub>/kWh) in vergelijking met Frankrijk (67 gCO<sub>2</sub>/kWh), volgens de gegevens die het Europees



Milieuagentschap voor het jaar 2017 heeft verstrekt. De Duitse emissies nemen weliswaar af, maar liggen nog steeds ruim boven het Europese gemiddelde van 294 gCO<sub>2</sub>/kWh.

Tot slot is het dus juist om te stellen dat de grootste kolencentrale van Duitsland meer vervuult dan de Franse luchtvaartsector als geheel. Deze vergelijking moet echter worden gezien in de context van de CO<sub>2</sub>-productie, waarbij het luchtvervoer in Frankrijk slechts een kleine rol speelt in vergelijking met bijvoorbeeld het wegvervoer.

**Mijn commentaar:** Dit artikel illustreert hoe het luchtvervoer ten onrechte wordt beschuldigd van een van de belangrijkste oorzaken van de opwarming van de aarde. Dit ontslaat hem niet van de verplichting om zijn ecologische voetafdruk te verkleinen.

*Ik wil een onjuistheid rechtzetten: in Duitsland zijn kolen- (of gas-) centrales niet alleen bedoeld om de sluiting van kerncentrales te compenseren. Ze worden ook gebruikt om productietekorten van windturbines of zonne-energiecentrales in afwezigheid van wind en/of zon te compenseren.*

## Einde persoverzicht

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 5.000 euro bij** het sluiten van de beurs op maandag 30 november. **Het is +12,28% gestegen** in één week tijd, ondanks een daling van 7% op maandag. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin op 6 november is het aandeel met 70% gestegen.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg de koers van het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,00 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) stijgt met \$1 tot \$47.** Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met 8 dollar (+20%)

gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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.

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](#). 10769 mensen ontvangen dit persoverzicht live