

AF-KLM, TOTAL, ADP en AIRBUS bundelen krachten om het luchtvervoer koolstofvrij te maken



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

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 809, 24 mei 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct 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](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 26 mei 2021 zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere vergadergerechtigden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.*

*Ik wil alle aandeelhouders bedanken die mij hun volmachten hebben gestuurd. Ik zal mijn stem uitbrengen overeenkomstig de instructies in mijn [Flash nr. 85](#).*

*Bovendien publiceer ik aan het eind van deze brief de derde en de vierde infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Zij geven nieuwe antwoorden op de vragen die door de tegenstanders van de luchtvaart zijn gesteld.*

*Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.*

*Veel leesplezier  
François*

## **Persoverzicht van maandag**

### **AIR FRANCE-KLM, TOTAL, ADP en AIRBUS bundelen krachten om het luchtvervoer koolstofvrij te maken**

((bron AOF) 18 mei - **Air France-KLM, Total, ADP Group en Airbus hebben de handen ineengeslagen om de eerste langeafstandsvlucht te maken met duurzame vliegtuigbrandstof**, of SAF, die in Frankrijk wordt geproduceerd. Vlucht 342 van Air France is dinsdag om 15.40 uur opgestegen van Terminal 2E van de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle naar Montréal, Canada, met voor het eerst duurzame vliegtuigbrandstof aan boord die door Total in zijn Franse fabrieken wordt geproduceerd.

**De vlucht weerspiegelt het gemeenschappelijke doel van de vier groepen om het luchtvervoer koolstofvrij te maken en een Franse industrie voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstof te ontwikkelen**, wat een voorwaarde is voor het wijdverbreide gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof op Franse luchthavens. **"Biobrandstoffen kunnen worden ingebouwd zonder veranderingen aan de logistieke infrastructuur voor opslag en distributie, of aan de vliegtuigen of motoren,"** leggen de groepen uit.

Een geleidelijk wereldwijd gebruik ervan moet het mogelijk maken de CO2-emissies van het luchtvervoer aanzienlijk te verminderen, in overeenstemming met de doelstellingen van de Verenigde Naties inzake duurzame ontwikkeling.

### **Was vlucht AF 342 Parijs-Montreal echt de "eerste" langeafstandsvlucht met biobrandstof?**

((bron RTBF) 19 mei - De operatie was een groot succes, veel media en websites spraken erover, vooral in Frankrijk en Canada (...). Het was genoeg om op zijn minst een beetje nieuwsgierigheid te wekken.

**In de tanks van de Airbus A350 van Air France die op 18 mei om 15.40 uur vanuit Parijs opsteeg in de richting van Montreal, bevond zich niet alleen kerosine, de traditionele vliegtuigbrandstof: er was ook 16% "duurzame vliegtuigbrandstof", die volgens het persbericht was vervaardigd uit afgewerkte bak- en braadolie.** In luchtvaartjargon wordt dit SAF genoemd, voor "duurzame vliegtuigbrandstof". Door de toevoeging van 16% biobrandstof aan de brandstoftanks van het vliegtuig werd de uitstoot van 20 ton CO2 vermeden.

In hun gezamenlijke persbericht met als titel **"Air France-KLM, Total, ADP Group en Airbus mobiliseren zich voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer en voeren de eerste langeafstandsvlucht uit met in Frankrijk geproduceerde duurzame vliegtuigbrandstof (SAF)"**, leggen de

vier Franse groepen uit **dat "deze vlucht concreet gestalte geeft aan de gemeenschappelijke ambitie** van de vier groepen om het luchtvervoer koolstofvrij te maken en **een Franse productiesector voor duurzame vliegtuigbrandstoffen te ontwikkelen**, een essentiële voorwaarde voor de veralgemening van het gebruik ervan in Franse luchthavens.

De luchtvaartsector is echter al enkele jaren geïnteresseerd in "groenere" brandstoffen, waaronder waterstof.

(...)

**De ervaring met biobrandstof in de lucht is verre van nieuw, de eerste tests dateren van 2008, 2009 voor passagiersvluchten**, en alle tests hebben aangetoond dat het gebruik van een dergelijke brandstof geen gevolgen heeft voor de betrouwbaarheid van de operaties. Er zij op gewezen dat deze "duurzame vliegtuigbrandstof" in vliegtuigtanks kan worden ingebouwd zonder enige aanpassing aan de logistieke infrastructuur voor opslag en distributie, of aan de vliegtuigen of motoren.

**Bijna 40 luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, SAS, Lufthansa, United Airlines, American Airlines en Quantas Cathay Pacific, maken er vandaag regelmatig gebruik van.** Zij zijn te vinden in luchthavens als Oslo, Stockholm, München en Londen aan deze kant van de Atlantische Oceaan, maar ook in Los Angeles, San Francisco, Chicago, Toronto, Montreal en Brisbane in Australië. En zoals blijkt uit een dossier van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) heeft de Nederlandse maatschappij **KLM in 2012 haar eerste vluchten met biobrandstof naar Brazilië gemaakt, alvorens in 2013 een wekelijkse vlucht tussen Amsterdam en New York in te voeren.**

(...)

*Drie vragen aan Waldo Cerdan, luchtvaart expert*

*Behalve communicatie, wat stelt deze langeafstandsvlucht eigenlijk voor?*

"Dat het mogelijk is een vliegtuig te laten vliegen met iets anders dan kerosine en zo de koolstofvoetafdruk van het luchtvervoer te verkleinen. Maar zelfs als de richting goed is, moeten we toegeven dat het marginaal blijft. Het probleem is dat er niet echt één oplossing is, of liever gezegd één soort brandstof die door de hele wereldvloot, of zelfs de Europese, zou kunnen worden geproduceerd en gebruikt.

*Is "duurzame vliegtuigbrandstof" DE oplossing?*

"Nee. Allereerst is het belangrijk te weten dat het "duurzame" karakter van een brandstof niet afhangt van de aard of de herkomst van de brandstof, maar van het gebruik dat ervan wordt gemaakt, of beter gezegd van de bron, die noodzakelijkerwijs hernieuwbaar moet zijn. Brandstof uit biomassa, die van nature hernieuwbaar is, kan alleen als

duurzaam worden beschouwd als de onttrekkingen voor de productie ervan niet groter zijn dan het vermogen van het ecosysteem om zichzelf te vernieuwen. Natuurlijk moeten wij de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen aanmoedigen, maar de hele kwestie hangt, vanuit het oogpunt van een mogelijke globale oplossing, af van de energie die wij bereid zijn uit te trekken voor het luchtvervoer, wetende dat de hulpbronnen niet oneindig zijn. Dus zeggen dat een brandstof duurzaam is, betekent niets, waardoor het de facto wordt uitgesloten als DE oplossing".

*Vanaf 2030 zal de Europese Unie een eis van 5% "duurzame luchtbrandstof" (SAF) opleggen. Is dit realistisch en haalbaar?*

"Het hangt allemaal af van de prioriteit die aan het luchtvervoer wordt gegeven in vergelijking met andere industriële sectoren. Het Europese potentieel voor de productie van alternatieve brandstoffen met een lagere koolstofvoetafdruk, omdat deze nooit nul is, is lager dan de energiebehoeften, wereldwijd. Wetende dat de groei van het luchtverkeer gemiddeld (exclusief "Covid") 5% per jaar bedraagt en dat Europa de ambitie heeft de BKG-uitstoot in het luchtvervoer met 50% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, is het duidelijk dat deze verplichting om in 2050 5% SAF te gebruiken slechts de weg wijst naar het basiskamp aan de voet van de Everest; we moeten hem nog beklimmen.

**De netelige kwestie van de concurrentie met luchtvaartmaatschappijen van buiten Europa is nog niet opgelost.**

Ongetwijfeld zal er in de toekomst nog meer geruzie volgen.

***Mijn commentaar:** Door een intercontinentale vlucht uit te voeren met Franse duurzame vliegtuigbrandstof laten de vier Franse groepen (Air France-KLM, Total, ADP-groep en Airbus) de regering zien dat zij bereid zijn zich meer in te zetten voor de strijd tegen de opwarming van de aarde.*

*Om de investeringen veilig te stellen die nodig zijn om een Franse duurzame luchtvaartbrandstofindustrie te ontwikkelen, verwachten de fabrikanten dat de regering aanzienlijke gebruiksdoelstellingen vaststelt.*

**> Brussel had staatssteun aan KLM niet mogen toestaan**

((Volkskrant bron vertaald met DeepL) 19 mei - **De Europese Commissie had de 3,4 miljard steun die de Nederlandse regering vorig jaar aan KLM gaf om de coronaire crisis het hoofd te bieden, niet mogen goedkeuren. Brussel moet zijn besluit opnieuw met redenen omkleden**, zo heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie in Luxemburg geoordeeld.

**KLM hoeft de staatssteun niet onmiddellijk terug te betalen.** De Europese rechter stelt zich coulant op vanwege de nadelige gevolgen van de pandemie voor de Nederlandse economie en het vliegverkeer. Een faillissement van KLM zou nog meer schade hebben berokkend aan Nederland, dat hard werd getroffen door de pandemie. Om deze reden werd de annulering opgeschort.

**De procedure tegen de Europese Commissie is ingeleid door Ryanair.** De Ierse lagekostenluchtvaartmaatschappij is van mening dat de overheidssteun aan KLM de concurrentie vervalst. Ryanair heeft een reeks procedures ingeleid tegen steunprogramma's voor nationale luchtvaartmaatschappijen zoals Lufthansa, Finnair en TAP Portugal. **In februari verloren de Ieren in Luxemburg omdat het hof zijn zegen gaf aan de goedkeuring door Brussel van steun aan Air France en SAS.**

Een van de redenen waarom het Europese Hof verschillend oordeelde over de staatssteun aan KLM en die aan Air France, houdt verband met de structuur van de groep waartoe de twee luchtvaartmaatschappijen behoren.

De bestreden beschikking bevat geen gegevens over de samenstelling van het aandeelhouderschap van Air France en KLM, noch over de functionele, economische of organische banden tussen de holding Air France-KLM en haar dochterondernemingen, terwijl uit deze beschikking blijkt dat de holding betrokken is bij de toekenning en het beheer van zowel de steun aan KLM als die aan Air France", aldus het Gerecht.

Het Gerecht merkt op dat de Europese Commissie evenmin is ingegaan op het mogelijke bestaan van een mechanisme dat zou verhinderen dat steun die aan Air France wordt verleend via de holding Air France-KLM, ten goede komt aan KLM en vice versa via die holding.

Tijdens de hoorzitting heeft Brussel evenmin bewezen dat KLM zou worden verhinderd te profiteren van de Franse steun aan Air France.

***Mijn commentaar:*** Het standpunt van het Europese Hof van Justitie is gebaseerd op een eenvoudig beginsel: tijdens een gezondheids crisis kan staatssteun alleen ten goede komen aan een onderneming die is gevestigd in het land dat de steun verleent.

*De Europese Commissie heeft de aan Air France verleende steun kunnen bepleiten. Het zou niet moeilijk moeten zijn om snel dezelfde argumenten te herhalen ten gunste van de aan KLM verleende steun.*

## Singapore Airlines lijdt grootste jaarlijkse verlies ooit

((AFP bron) 19 mei - **Singapore Airlines** (SIA) rapporteerde woensdag het ergste jaarlijkse nettoverlies in haar geschiedenis, na net als haar rivalen te zijn getroffen door de gevolgen van de Covid-19 pandemie. In haar boekjaar 2020/21 (afgesloten op 31 maart), "het moeilijkste in haar geschiedenis", is de Singaporese luchtvaartmaatschappij **aanzienlijk in de rode cijfers gezakt, met een nettoverlies van 2,7 miljard euro** (4,3 miljard Singaporese dollar), vergeleken met -130 miljoen euro in het vorige boekjaar.

Wereldwijd heeft het virus de luchtvaartindustrie in een historische crisis gestort, waarbij veel vliegtuigen aan de grond worden gehouden als gevolg van door de overheid opgelegde reisbeperkingen. De omzet van de groep is bijna verviervoudigd, van bijna 9,9 miljard euro in 2019/20 tot 2,3 miljard euro in 2020/21.

(...)

**Hoewel deskundigen verwachtten dat de maatschappij verlies zou lijden, zijn de jaarresultaten van Singapore Airlines "abysmal",** oordeelde luchtvaartindustrie-analist Shukor Yusof van Endau Analytics. Hij zei dat Singapore Airlines een barometer voor de sector is. **"Deze resultaten suggereren dat we luchtvaartmaatschappijen met zwakkere ruggen zouden kunnen zien instorten,"** voegde hij eraan toe.

## > EasyJet bereid om 90% van zijn vloot in te zetten ondanks twijfels over zomer

((Reuters bron) 20 mei - EasyJet, dat zijn verliezen in de eerste helft van het jaar zag oplopen, is klaar om zijn vlucht slots voor het zomerseizoen te verhogen.

(...)

**"We hebben de capaciteit om ons snel aan te passen en in de zomerperiode 90 procent van onze huidige vloot in te zetten om aan de vraag te voldoen",** aldus Johan Lundgren, chief executive van de groep, in de verklaring over de resultaten.

Nu het zomerseizoen nadert, pleit de sector voor een versoepeling van de beperkingen. Zij wil met name dat de Britse regering afziet van quarantainemaatregelen voor reizigers die zijn gevaccineerd of die afkomstig zijn van bestemmingen die als weinig riskant worden beschouwd.

De "groene lijst" van het Verenigd Koninkrijk van landen waarvoor geen beperkingen gelden, zal in de komende weken worden herzien, maar de regering heeft al gewaarschuwd dat de Indiase variant, die als besmettelijker wordt beschouwd, het tempo van de heropening van het

vervoer verder zou kunnen vertragen.

**In de zes maanden tot 31 maart boekte easyJet een verlies vóór belastingen van 701 miljoen pond (811 miljoen euro), vergeleken met een verlies van 193 miljoen in dezelfde periode een jaar geleden.**

De omzet daalde met 90% tot 240 miljoen pond, terwijl de maatschappij in die periode slechts 4,1 miljoen passagiers vervoerde.

**EasyJet, dat zei dat het op schema ligt om dit jaar 500 miljoen pond te besparen, heeft geen vaste capaciteitsprognose gegeven voor zijn fiscale vierde kwartaal, dat loopt van juli tot september, vanwege de onzekerheid over het zomerseizoen.**

(...)

***Mijn commentaar:** De prognoses inzake het herstel van de economische activiteit die door de luchtvaartmaatschappijen worden bekendgemaakt, moeten met de nodige voorzichtigheid worden onderzocht.*

*Sinds enkele weken communiceren de luchtvaartmaatschappijen over het aantal aangeboden bestemmingen of het aantal beschikbare vliegtuigen, niet over het aantal geplande vluchten.*

*Dit voorspelt geenszins het aantal passagiers dat van deze vliegtuigen gebruik zal maken, noch de potentiële omzet.*

### > **Problemen voor de regio Réunion: Air Austral**

((bron LINFO Réunion) 20 mei - **Sinds de gezondheids crisis heeft Air Austral tweemaal financiële steun gevraagd aan het Gewest**, dat de afgelopen tien jaar meer dan 150 miljoen euro in haar "dochteronderneming" heeft gestoken. Geconfronteerd met een steeds heviger wordende concurrentie, vraagt de regionale luchtvaartmaatschappij zich af wat haar toekomst is op lange-afstandsvluchten.

(...)

Indien een deel van deze uitgaven ten laste van de staat wordt genomen in het kader van de deelactiviteit op lange termijn, wordt de **luchtvaartmaatschappij, die voor het grootste deel in handen is van de regio Réunion** (via een semi-overheidsbedrijf, Sematra), bijzonder kwetsbaar. Niet alleen heeft zij inkomsten moeten derven door het nagenoeg wegvallen van het verkeer, maar zij **heeft** ook te kampen met een steeds fellere concurrentie van Franse **luchtvaartmaatschappijen**, die trachten al hun gesloten routes in het overzeese Frankrijk te compenseren.

**Air Austral ondervindt concurrentie van Corsair in Mayotte, terwijl**

**Air France bezig is Reunion opnieuw te verbinden met haar hub in Roissy, twee van haar favoriete bestemmingen. Deze offensieven doen haar twifelen aan de relevantie van haar aanwezigheid op lange-afstandsvluchten.**

In mei 2020 heeft Air Austral een aanvraag ingediend voor het mechanisme van door de staat gegarandeerde leningen, waardoor zij 120 miljoen euro aan leningen kon aantrekken. Van dit bedrag was 30 miljoen euro afkomstig van een aandeelhouderslening van Sematra. Meer recentelijk, in maart jongstleden, werd een nieuwe verlenging van 60 miljoen euro aangevraagd, 50/50 verdeeld tussen de staat en Sematra.

Dit is de vierde keer sinds 2012 dat de regio wordt gevraagd Air Austral te herfinancieren. In de afgelopen tien jaar heeft de regionale overheid meer dan 150 miljoen euro geïnvesteerd in haar "dochteronderneming", die 950 mensen in dienst heeft en een omzet heeft van ongeveer 400 miljoen euro.

***Mijn commentaar:** Staatssteun is bedoeld om luchtvaartmaatschappijen in leven te houden tijdens de gezondheids crisis.*

*Maar wanneer de vluchten worden hervat, totdat de activiteit weer bijna 100% bedraagt, zal de concurrentie groter zijn dan in 2019.*

*Dat is het moment waarop de zwakkere luchtvaartmaatschappijen waarschijnlijk zullen verdwijnen.*

## **Europa open voor gevaccineerde toeristen**

((bron Libération en AFP) 19 mei - Een internationale inentingpas. **De Europese landen zullen niet-Europese toeristen kunnen ontvangen indien zij de nodige doses van de op continentaal niveau toegestane vaccins tegen runderachtigen hebben gekregen.** Met het zomerseizoen in aantocht hebben de ambassadeurs van de EU-27 woensdag hun goedkeuring gehecht aan deze door de Europese Commissie voorgestelde aanbeveling, die echter niet bindend is voor de staten.

**De Europese Unie tracht haar maatregelen aan de buitengrenzen te coördineren, gezien de gevolgen ervan voor het vrije verkeer binnen het blok.** De EU sloot in maart 2020 haar buitengrenzen voor "niet-essentiële" reizen en stelde vanaf juni een regelmatig herziene shortlist op van derde landen waarvan de inwoners - gevaccineerd of niet - het blok kunnen binnenkomen.



De vertegenwoordigers van de lidstaten hebben ook ingestemd met een versoepeling van de criteria voor de incidentiegraad van het virus die voor de opstelling van de lijst worden gehanteerd. Het percentage is de afgelopen 14 dagen gestegen van 25 naar 75 gevallen per 100 000 inwoners. Er zij op gewezen dat verscheidene Europese landen, waaronder Frankrijk, nog ruim boven deze drempel zitten.

**Momenteel kunnen ingezetenen van zeven landen (Australië, Nieuw-Zeeland, Rwanda, Singapore, Zuid-Korea, Thailand en Israël) naar Europa komen.** Verwacht wordt dat deze lijst daardoor aanzienlijk zal groeien. China zou kunnen worden opgenomen als het Europeanen toestaat naar zijn grondgebied te reizen. Tegelijkertijd zijn de lidstaten overeengekomen een gecoördineerd noodmechanisme in te stellen om de aankomsten uit een derde land snel op te schorten indien de gezondheidssituatie verslechtert door het opduiken van varianten.

**De harmonisatie van de Europese gezondheidspas laat daarentegen langer op zich wachten.** De onderhandelingen tussen de leden van het Europees Parlement en de lidstaten over het Europees gezondheidscertificaat hebben nog steeds niet tot een akkoord geleid. Een derde ronde van besprekingen eindigde dinsdagavond zonder succes. **De tijd dringt voor de invoering van dit geharmoniseerde systeem, dat het reizen in de EU in de aanloop naar de zomer gemakkelijker moet maken.**

De EU-gezondheidspas is bedoeld voor mensen die kunnen aantonen dat zij zijn ingeënt tegen Covid-19, negatief zijn getest of immuun zijn voor besmetting. **Een van de discussiepunten is of de tests gratis moeten zijn, een maatregel waartegen sommige lidstaten gekant zijn vanwege de kosten voor hun overheidsfinanciën.**

De leden van het Europees Parlement hebben daarom voorgesteld gebruik te maken van EU-financiering, het "instrument voor noodhulp", en een "substantieel bedrag" uit te trekken om ervoor te zorgen dat burgers zich gratis kunnen laten testen, aldus een persmededeling van het Europees Parlement. Dit instrument is reeds tijdens de pandemie gebruikt om onder meer vaccins aan te kopen.

**Een ander punt van discussie is de vraag of de gezondheidspas het mogelijk moet maken af te zien van quarantaine aan de grens.**

De Lid-Staten willen geen afstand doen van deze nationale bevoegdheid, met name wanneer zich een variant voordoet.

Voor donderdag is een nieuwe onderhandelingsronde over dit Europese certificaat gepland. De situatie wordt dringend, aangezien verschillende landen reeds begonnen zijn met de invoering van hun eigen gezondheidspas. Het EU-gezondheidscertificaat staat op de agenda

van de top van staatshoofden en regeringsleiders die voor maandag en dinsdag in Brussel is gepland. Een eventuele overeenkomst zal vervolgens formeel moeten worden goedgekeurd door het Parlement, waarvan de plenaire vergadering van 7 tot 10 juni in Straatsburg is gepland.

De lidstaten hebben bedreigd het certificaat in te voeren door middel van een eenvoudige, niet-bindende aanbeveling. In tegenstelling tot de voorgestelde wetgeving zou hiervoor geen goedkeuring van het Parlement nodig zijn.

***Mijn commentaar: De Europese Commissie probeert twee verschillende "gezondheidspassen" in te voeren :***

- . één voor passagiers die binnen Europa reizen*
- . één voor passagiers die van buiten de Europese Unie komen.*

*De voorwaarden voor reizen binnen Europa moeten minder restrictief zijn dan voor andere passagiers.*

## **Parijse luchthavenbaas maakt zich zorgen over 'wachtijd-apocalyps' deze zomer**

((bron AFP) 18 mei - De baas van de Parijse luchthavens zei dinsdag dat hij zich zorgen maakte over een mogelijke "wachtijden-apocalyps" bij het opstijgen van vliegtuigen deze zomer, gezien de vermenigvuldiging van controles als gevolg van de gezondheidssituatie.

**"Wat mij vooral zorgen baart is het beheer van de veelheid aan controles, tests en de dubbele controle van de grenspolitie"**, aldus Augustin de Romanet, CEO van de groep Aéroports de Paris (ADP), ondervraagd op een persconferentie gewijd aan hernieuwbare brandstoffen voor de luchtvaart.

(...)

**De wachttijden voor de aankomstformaliteiten zijn momenteel draaglijk, maar de zomerdrukke zou ze onhandelbaar maken, gezien de beperkingen die zich sinds het begin van de Covid-19-crisis hebben opgestapeld, aldus ADP.**

"We hebben een toevoeging van controles die worden opgelegd aan passagiers vanwege de gezondheidssituatie, eerst politiecontrole met paspoorten, dan verplichte PCR-test voor mensen die uit scharlaken landen komen (de meest risicovolle, noot van de redactie), dan tweede passage voor de politie," somde Augustin de Romanet op. "Wat vandaag bovenaan mijn lijst van zorgen staat, is de discussie met het

ministerie van Binnenlandse Zaken om te voorkomen dat deze zomer een apocalyps van wachttijden voor passagiers wordt," benadrukte hij.

***Mijn commentaar:** Om de controles te vergemakkelijken worden digitale gezondheidspassen getest; Air France experimenteert met de AOK-pas; IATA (International Air Transport Association) heeft haar "Travel Pass" ontwikkeld en gelanceerd.*

*Ondanks deze instrumenten zal de duur van de passagierscontroles bij vertrek en aankomst van vluchten aanzienlijk zijn.*

## **De EU zal zich bij de herziening van de belasting op fossiele brandstoffen richten op de luchtvaart.**

((bron: Financial Times, vertaald met DeepL) 20 mei - **De Europese Unie komt dichterbij een akkoord over een luchtvaartbelasting, als onderdeel van een grootscheepse hervorming van de belastingen op fossiele brandstoffen** om ambitieuze emissiedoelstellingen te halen.

De ministers van Financiën van de EU hebben zaterdag in Lissabon hun brede steun uitgesproken voor de komende voorstellen voor een EU-belasting op vliegtuigbrandstof, zo hebben ambtenaren de Financial Times laten weten. De voorbije jaren heeft Brussel moeite gehad om zijn brandstofbelastingregels uit te breiden tot sectoren zoals de luchtvaart en de scheepvaart, maar **de zaak is nieuw leven ingeblazen door de verbintenis van de Europese Unie om de koolstofemissies in het volgende decennium met 55% te verminderen en tegen 2050 tot nul terug te brengen.**

De luchtvaartsector, die hard is getroffen door de pandemie, heeft al zijn bezorgdheid geuit over de voorgestelde EU-belasting op vliegtuigbrandstof.

In juli zal de Europese Commissie een ingrijpende herziening voorstellen van haar richtlijn inzake energiebelasting, waarin minimumbelastingtarieven voor fossiele brandstoffen zijn vastgesteld en die al bijna twee decennia niet meer is bijgewerkt. Het akkoord over de wijzigingen is vastgelopen omdat alle 27 lidstaten unaniem moeten instemmen.

**Brussel verklaarde dat het de belastingregels zou uitbreiden tot sectoren zoals de luchtvaart en de scheepvaart, die tot dusver van het systeem waren vrijgesteld.** Maar de ministers van Financiën van de EU waren minder voorstander van uitbreiding van de richtlijn tot de scheepvaart, waarbij landen in de geografische periferie van Europa

hun bezorgdheid over het plan uitspraken, aldus ambtenaren.

**De herziening van de energiebelastingrichtlijn wordt een van de politiek gevoeligste onderdelen van de Brusselse green deal-agenda, aangezien elk land in feite een veto heeft over het**

**belastingbeleid.** Valdis Dombrovskis, vicevoorzitter van de EU en commissaris voor economie, zei dat de richtlijn "achterhaald" was en dat de ministers "het juiste politieke momentum hadden gevonden om veranderingen aan te brengen".

(...)

**Sommige EU-landen hebben het initiatief genomen om een einde te maken aan belastingvrijstellingen voor vliegtuigbrandstof, waarbij Nederland heeft toegezegd een nationale luchtvaartbelasting in te voeren als er geen Europees akkoord komt.**

Met de hervorming van Brussel wordt ook beoogd de vrijstellingen af te schaffen die veel lidstaten aan sectoren als de landbouw, de kolenindustrie en de dieselsector hebben verleend. De Commissie overweegt ook een strenger systeem waarbij de minimumaccijnzen op brandstof geleidelijk zouden worden verhoogd over een periode van tien jaar, aldus een ambtenaar.

**Energieheffingen zijn een van de belangrijkste regelgevingsinstrumenten waarover Brussel beschikt om de uitstoot te helpen verminderen** door technologieën met een hoge uitstoot duurder te maken voor consumenten en bedrijven. Het **andere belangrijke koolstofbeprijzingsinitiatief dat de Commissie wil hervormen, is de EU-regeling voor de handel in emissierechten (ETS)**, die Brussel ook overweegt uit te breiden tot de scheepvaart, de luchtvaart en auto's.

**Tijdens de bespreking uitten sommige ministers van Financiën hun bezorgdheid over het opleggen van een dubbele last aan schepen en luchtvaartmaatschappijen** door deze op te nemen in het ETS en de regels inzake energiebelasting te herzien, aldus diplomaten die bekend zijn met de bespreking.

**De Commissie heeft de ministers ook een eerste plan voorgelegd voor de invoering van een koolstofheffing aan de grens, waarbij importen in de EU worden belast op basis van hun koolstofvoetafdruk.** De maatregel, die in juli wordt gepubliceerd, heeft tot bezorgdheid geleid van landen als Rusland en Oekraïne. Brussel heeft aangevoerd dat de belasting noodzakelijk is om het concurrentievermogen van de Europese industrie te beschermen en om te voorkomen dat bedrijven worden benadeeld door buitenlandse bedrijven die niet aan emissiedoelstellingen gebonden zijn.

Dombrovskis zei dat de grensheffing slechts "geleidelijk" zou worden ingevoerd, en **aanvankelijk beperkt zou blijven tot invoer met een hoge uitstoot, zoals cement, staal en meststoffen.** "Wij hebben er

alle vertrouwen in dat wij een consensus zullen bereiken over een voorstel voor een CO<sub>2</sub>-afhankelijke grensaanpassing die in de loop van de tijd progressief is," zei hij.

***Mijn commentaar:*** *In de strijd tegen de opwarming van de aarde is het belasten van fossiele brandstoffen een van de mogelijke oplossingen.*

*Maar om echt doeltreffend te zijn, zal deze maatregel moeten worden aangevuld met bepalingen die de fabrikanten ertoe aanzetten over te schakelen op andere soorten brandstof, zoals waterstof.*

*Bovenal moeten deze bepalingen van toepassing zijn op de gehele sector op wereldniveau, ten einde concurrentievervalsing te voorkomen.*

## **Bonus van de week**

### **Duurzame alternatieve brandstoffen verminderen de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80%.**

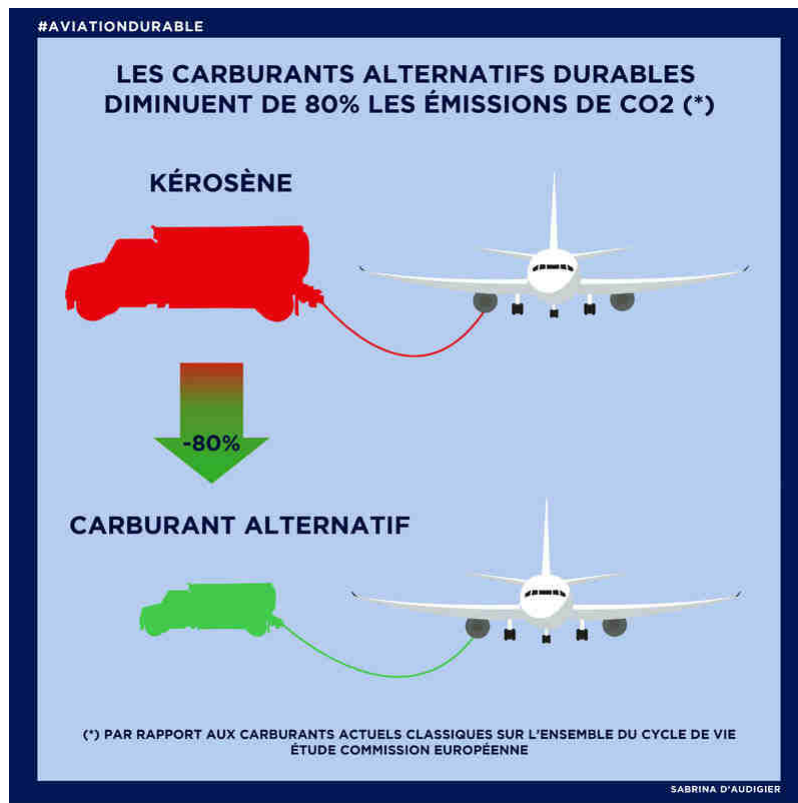
((bron #aviationdurable) 11 mei - **Alternatieve duurzame brandstoffen (ASF) kunnen het klimaat effect van vlieg reizen tot 80% verbeteren in vergelijking met een traditionele brandstof.**

**SAF mag niet concurreren met de natuur** (geen palmolie...) **of met voedsel** (geen maïs, bieten...), in tegenstelling tot "biobrandstoffen" voor het wegverkeer.

FAS wordt geproduceerd uit landbouwresidu's of afgewerkte olie, en **de nieuwe generaties zullen worden geproduceerd uit plantaardig afval** (boombladeren, algen....) **of uit de rechtstreekse vastlegging van CO<sub>2</sub> uit de lucht.**

Vliegtuigen kunnen momenteel vliegen op een mengsel dat 50% SAF bevat, en er wordt gewerkt aan de validering van het gebruik ervan bij 100%.

**In Europa zou tegen 2030 10% van de brandstof duurzaam kunnen zijn, wat ook een sector van werkgelegenheid zou creëren op alle grondgebieden.**



*Mijn commentaar: In eerste instantie zullen duurzame alternatieve brandstoffen worden gemaakt van reststoffen of afval.*

*De meest doeltreffende oplossing op lange termijn lijkt de productie van synthetische brandstof uit CO<sub>2</sub> in de atmosfeer te zijn. Deze techniek wordt momenteel getest in fabrieken in Zwitserland en Noorwegen.*

**Optimalisering van de vliegroutes zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart in Europa met 10% verminderen.**

((bron #aviationdurable) 4 mei - **Het Europese luchtruim is complex en versnipperd**: elk land heeft zijn eigen luchtverkeersleidingssysteem en maakt geen directe en geoptimaliseerde langeafstandsvluchten mogelijk omdat historische waypoints de norm blijven.

**De afstand die door vliegtuigen wordt gevlogen, wordt daardoor onnodig verlengd met gemiddeld 42 kilometer, wat resulteert in een langere vliegtijd, een hoger brandstofverbruik en een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot.**

**Het huidige project "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim" beoogt de uitstoot van de sector met 10 % te verminderen door het luchtverkeer in Europa beter te organiseren om het efficiënter te maken:**

- modernisering van de luchtvaartnavigatiesystemen,
- betere coördinatie van de Europese diensten,
- beter gebruik van instrumenten en gegevens om de trajecten te optimaliseren.



**Mijn opmerking:** Het project "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" is in 2004 van start gegaan.

Het is met name gebaseerd op het SESAR-programma, dat de modernisering van de verkeersbeheerssystemen en de operationele procedures beoogt.

De onderzoeks- en ontwikkelingsfase van SESAR zal volgens plan in 2024 aflopen.

Een soortgelijk project, NextGen, wordt in de Verenigde Staten uitgevoerd. Het zou rond 2025 kunnen worden ingezet.

Deze projecten hebben tot doel het verkeer op het vasteland efficiënter te beheren. De huidige systemen zijn bijna verzadigd. Zij hebben ook moeite met het beheer van weersomstandigheden.

## **Einde van het persoverzicht**

### **> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

**De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.**

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

**Het aandeel Air France-KLM is op maandag 24 mei gesloten op 4,488 euro.** Het is -2,03% gedaald in een week.

Sinds de aankondiging van de herkapitalisatie is de koers van het aandeel met 15,5% gedaald.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,27 euro.** Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald met \$1 tot \$68 per vat.** Het is boven zijn pre-pandemisch niveau.

**Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of**



**een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.**

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...**

Tot ziens.

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

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

## **François Robardet**

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.**

**Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10905 mensen ontvangen dit persbericht live