

CEO SNCF wil paraffinebelasting op luchtvaart



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

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en  
voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°837, 6 december 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](#)  [.hetishier](#)  [vindtudezehier](#) 

### Redactie

*Beste lezers,*

*De werknemers van Air France zullen hun winstdeling voor 2019 in de komende dagen ontvangen. Deze winstdeling had eind 2020 moeten zijn uitbetaald. Een overeenkomst tussen de vakbonden en de directie van Air France had Air France in staat gesteld haar cashflow tijdelijk te verlichten door de betaling met een jaar uit te stellen.*

*De betrokken werknemers ontvingen een brief of een e-mail van Natixis waarin zij tot 14 december 2021 de tijd kregen om hun voorkeur kenbaar te maken:*

*==> INVESTEREN: Ik spaar en geniet een belastingvrijstelling ==>  
INVESTEREN EN ONTVANGEN: Ik investeer een deel en ontvang het andere deel*

*==> ONTVANGEN: Het bedrag wordt opgenomen in mijn belastbaar inkomen*

*Als u niet antwoordt, wordt het bedrag automatisch opgeslagen op de PEE (op het geldmarktfonds) en dus gedurende 5 jaar geblokkeerd.*

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

*Dank u voor uw loyaliteit.  
François*

## **Persoverzicht van maandag**

**> De CEO van de SNCF wil een paraffinebelasting op de luchtvaart: "De treinen zijn niet duur, het zijn de vliegtuigen die niet duur genoeg zijn" (Farandou)**

(bron La Tribune) 1 december - De tijd dat de directeurs van de SNCF, Air France en Aéroports de Paris vreedzaam overleg voerden over de samenwerking tussen vliegtuigen en treinen lijkt al lang voorbij. Toch was het **nog maar enkele maanden geleden**, op 21 juni om precies te zijn, dat Jean-Pierre Farandou, **de CEO van de spoorwegmaatschappij, naar het Paris Air Forum kwam om te debatteren met Anne Rigail, de CEO van Air France, Augustin de Romanet, de CEO van ADP, en Florent Menegaux, de CEO van Michelin, over het thema "hoe de trein en het vliegtuig met elkaar te verzoenen"**. Enkele dagen eerder had hij in het tijdschrift "T" van La Tribune het volgende over dit onderwerp gezegd:

"De relatie met het luchtvervoer zal altijd ambivalent zijn. We zijn in 'coëtitie'. Maar **deze concurrentie is een beetje achterhaald en het verdient de voorkeur een logica van complementariteit aan te gaan**. De wet kan zeker de cursor zetten voor deze complementariteit, maar wij moeten samenwerken met de luchtvaartmaatschappijen om deze te ontwikkelen.

**Vandaag heeft Jean-Pierre Farandou, ver van dit welwillende discours, het zware geschut tegen de luchtvaart te voorschijn gehaald en opgeroepen zijn concurrent in de lucht zwaarder te belasten.**

"Het is niet de trein die te duur is, het is het vliegtuig dat niet duur genoeg is", zei hij tegen de commissie duurzame ontwikkeling van de Nationale Assemblee, nadat hem gevraagd was naar de hoge kosten van treinkaartjes in vergelijking met vliegreizen naar bepaalde bestemmingen in Frankrijk. Hij

vroeg: "Berekenen we de kosten van het koolstofeffect van vliegreizen door in het vliegticket of niet?", en voegde eraan toe:

**"Ik begrijp niet waarom luchtvaartmaatschappijen zijn vrijgesteld van elke belasting op paraffine.** Ik betaal belasting op mijn energie, op mijn diesel..."

(...)

**Hoewel Jean-Pierre Farandou feitelijk gelijk heeft wanneer hij wijst op het ontbreken van belastingen op paraffine, vergeet hij dat het luchtvervoer een van de meest belaste sectoren is, soms meer dan andere wanneer het de enige sector is die de Chirac-belasting betaalt**

om gezondheidsprogramma's in bepaalde ontwikkelingslanden te financieren. Of wanneer zij kolossale bedragen moet betalen om drastische veiligheidsmaatregelen te financieren, terwijl de spoorwegen wordt gevraagd veel lichtere maatregelen te nemen die grotendeels door de belastingbetaler worden gefinancierd. Bovenal verzuimt Jean-Pierre Farandou te vermelden dat Air France en Easyjet al hun koolstofemissies op binnenlandse vluchten compenseren.

**De luchtvaartsector zal er waarschijnlijk ook op wijzen dat bij de vaststelling van de koolstofvoetafdruk van treinen rekening moet worden gehouden met de CO2-uitstoot die gepaard gaat met de aanleg van hogesnelheidslijnen en het herstel van het spoorwegnet. Deze berekening zou de kloof tussen de twee vervoersmodaliteiten, die door de SNCF regelmatig wordt genoemd, verkleinen.** Volgens cijfers van Ademe, het Franse agentschap voor milieu- en energiebeheer, stoten vliegtuigen 80% meer CO2 uit dan treinen. Dit is te wijten aan het aandeel van kernenergie in de elektriciteit in Frankrijk.

Tot slot zal Jean-Pierre Farandou , door uit te leggen dat de SNCF niet duur is, het debat over de hoge kostenstructuur van de spoorwegmaatschappij en haar productiviteit opnieuw aanzwengelen.

De SNCF-baas betreurde ook dat het Europese wegvervoer over lange afstand is vrijgesteld van elke koolstofheffing. "Als ik één wens zou moeten formuleren, dan zou dat een reflectie zijn over de uitbreiding van de koolstofheffing tot de gehele vervoersactiviteit", vatte hij samen.

***Mijn commentaar: Wat heeft de CEO van de SNCF gebeten?***

*Er waren veel reacties. De FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) heeft erop gewezen dat de luchtvaartmaatschappijen zwaar worden belast.*

*De FNAM nam het voorbeeld van een vliegticket Parijs-Nice, dat voor 90 euro wordt verkocht (mediaanprijs voor 2018). De meervoudige belastingen en heffingen (ongeveer tien) bedragen 48 euro, de kosten van koolstofcompensaties niet meegerekend. Ter herinnering: Air France compenseert sinds 2019 alle koolstofemissies op het binnenlandse netwerk.*

*De minister van Vervoer, Jean-Baptiste Djebbari, heeft de bestuursvoorzitter van de SNCF het volgende geantwoord: "Ik kan mijn verbazing niet verbergen dat ik u opnieuw uw anti-luchtvaartstandpunt hoor verkondigen, terwijl de staat nog nooit zoveel in de spoorwegen heeft geïnvesteerd. En de minister voegde eraan toe dat "treinen en vliegtuigen elkaar aanvullen" en beschuldigde hem er zelfs van een contraproductieve polemiek op gang te brengen.*

*Ik zal verder geen commentaar geven. Ik nodig u echter uit te luisteren naar de wetenschapper Aurélien Barrau op youtube in zijn video getiteld "Quelques maux sur la SNCF". Het is erg interessant.*

## > KLM deelt code met ITA Airways

(bron Air Journal) 6 december - **KLM Royal Dutch Airlines heeft een codeshare-overeenkomst gesloten met ITA Airways**, waardoor elk kan profiteren van het netwerk van de ander buiten Amsterdam en Rome of Milaan.

Net als bij de soortgelijke overeenkomst die met het thans ter ziele gegane Alitalia werd gesloten, zal de Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij ITA Airways onder de KL-code vluchten naar meer bestemmingen in Italië en Zuidoost-Europa kunnen aanbieden. KLM-passagiers zullen met ITA via de luchthavens van Rome-Fiumicino of Milaan naar acht "nieuwe bestemmingen" kunnen reizen: Palermo, Reggio Calabria, Bari, Brindisi, Lamezia-Terme en Triëst in Italië, alsook naar Malta en de Albanese hoofdstad Tirana.

(...)

ITA Airways, dat op 15 oktober officieel van start is gegaan, zal onder de AZ-code toegang hebben tot "een groot aantal Europese bestemmingen", waaronder bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië.

"Het is **zeer goed nieuws dat KLM en ITA Airways na het verlies van Alitalia zo snel tot een overeenkomst hebben kunnen komen**, waardoor zij kunnen samenwerken op Europese routes. Italië is een belangrijke markt voor de Europese luchtvaartindustrie, zowel voor zakenreizigers als voor vakantiegangers. Samenwerkingsverbanden als deze zijn belangrijk om onze klanten, die vanuit alle hoeken van de wereld via Schiphol reizen, zo goed mogelijk van dienst te kunnen zijn", **aldus Pieter Elbers, CEO van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij in de SkyTeam alliantie.**

ITA Airways is officieel toegetreden tot de SkyTeam-alliantie, naast onder meer Air France-KLM, Delta Airlines en China Eastern Airlines, en net als Alitalia daarvoor.

***Mijn commentaar:** De samenwerking tussen Alitalia en de luchtvaartmaatschappijen van de groep Air France-KLM heeft zijn ups en downs gekend. Hoewel pogingen tot een kapitaalfusie alle zijn mislukt, zijn commerciële overeenkomsten altijd gunstig geweest voor de partners.*

*De tussen ITA en KLM ondertekende overeenkomst zou ook aan beide maatschappijen ten goede moeten komen.*

## > Airbus verkoopt A220, A320neo en A330neo aan Italia

## Trasporto Aereo (ITA), groot contract!

(bron Capital) 1 december - Weer een commercieel succes voor Airbus.

**De voormalige Italiaanse luchtvaartmaatschappij Italia Trasporto Aereo (ITA) heeft 28 vliegtuigen besteld: 7 A220 single-aisle vliegtuigen, 11 A320neo en 10 A330neo langeafstandsvliegtuigen.**

Een contract dat het op 30 september aangekondigde memorandum van overeenstemming bevestigt. Tegen de laatste catalogusprijs die de vliegtuigbouwer in 2018 publiceerde, maar nooit in werkelijkheid heeft toegepast vanwege de toegestane kortingen, bedraagt de transactie bijna 4,7 miljard euro. "Bovendien zal de Italiaanse luchtvaartmaatschappij haar plannen om A350's te leasen voortzetten om de modernisering van haar vloot te voltooien," voegde Airbus er in een verklaring aan toe.

**ITA, dat op 15 oktober is begonnen te vliegen, had eind september een overeenkomst ondertekend met de leasemaatschappij Air Lease Corporation (ALC) voor nog eens 31 Airbus-vliegtuigen van de nieuwe generatie voor de korte, middellange en lange afstand.**

(...)

***Mijn commentaar:** Door nieuwe vliegtuigen aan te schaffen rust ITA zich uit met de middelen om de met de Europese Commissie aangegane verbintenissen inzake de vermindering van de CO2-uitstoot na te komen.*

## > China keurt Boeing 737 MAX wijzigingen goed

(bron Journal de l'Aviation) 1 december - **China heeft een luchtwaardigheidsrichtlijn uitgevaardigd waardoor de Boeing 737 MAX binnenkort weer de lucht in kan na meer dan twee en een half jaar stilstand.** Een datum voor de terugkeer naar de dienst is nog niet gegeven, maar naar verluidt bereiden de exploitanten zich voor op begin volgend jaar.

De CAAC zegt dat zij na een voldoende beoordeling de corrigerende maatregelen als "adequaat" beschouwt.

De Chinese regelgevende instantie had eerder dit jaar in samenwerking met de Amerikaanse FAA een volledige en grondige technische evaluatie van de Boeing 737 MAX uitgevoerd en deze zomer werden ter plaatse tests uitgevoerd. **Vijftien luchtvaartmaatschappijen vliegen met 737 MAX's in China**, geleverd vóór het vliegverbod van maart 2019. Boeing had gezegd dat bijna een derde van de ongeveer 370 737 MAX-vliegtuigen in opslag reeds voor Chinese klanten bestemd waren.

***Mijn commentaar:** De goedkeuring heeft betrekking op beide operationele versies van de B737 Max: de B737-8 (189 tot 197 zitplaatsen) en de B737-9 (200 tot 215 zitplaatsen).*

*De B737-10 (capaciteit 219-230 zitplaatsen), die momenteel in de VS wordt gecertificeerd, wordt niet getroffen.*

## > Monumentaal succes voor Dassault Aviation: 80 Rafales in de Verenigde Arabische Emiraten

(bron Journal de l'Aviation) 3 december - Het was een historisch contract dat Emmanuel Macron te wachten stond tijdens zijn officiële bezoek aan de Verenigde Arabische Emiraten. **Abu Dhabi heeft bij Dassault Aviation 80 Rafale-gevechtsvliegtuigen besteld, een vast contract dat op 14 miljard euro wordt geraamd, exclusief de wapens die ook zullen worden geleverd.** Dit is de grootste order die ooit door Dassault Aviation is ondertekend, en een van de grootste defensiecontracten die ooit door Frankrijk zijn ondertekend. Het gaat ook om meer vliegtuigen dan oorspronkelijk in de aanbesteding was gepland (63).

(...)

**De Verenigde Arabische Emiraten zijn het zesde land ter wereld dat Rafales aanschaft,** naast Frankrijk, wat de vermenigvuldiging van exportcontracten voor de straaljager van Dassault Aviation sinds 2015 bevestigt.

(...)

) Het Rafale-aankoopcontract gaat vergezeld van een specifiek contract voor de bewapening ervan met MBDA (Mica NG-luchtdoelraketten en Black Shaheen kruisraketten). De Amerikaanse luchtmacht wordt dus de tweede gebruiker van de Rafale F4. In totaal is het totale contract meer dan 16 miljard euro waard.

(...)

De CEO van Dassault Aviation kondigde tevens aan dat dit nieuwe contract de huidige productiecapaciteit van het gevechtsvliegtuig "meer dan verdubbelt", gezien de record orderportefeuille. In het hele ecosysteem van 400 bedrijven die aan het Rafale-programma meewerken, kunnen de komende jaren duizenden banen worden gecreëerd.

**Dit jaar alleen al is het gevechtsvliegtuig van Dassault opnieuw verkocht aan Egypte** (30 toestellen naast een eerste bestelling van 24, een contract dat sinds 15 november van kracht is), **aan Griekenland** (6 nieuwe toestellen en 12 overgenomen uit de vloot van de Franse luchtmacht, met een aankondiging van nog eens 6 nieuwe toestellen) **en aan Kroatië** (twee tweezitters en tien eenzitters volgens de F3R-norm, overgenomen uit de Franse vloot vanaf 2023).

En de Rafale is nog steeds interessant voor India (potentieel voor 114 extra Rafales), Indonesië (36) en Finland (aangeboden voor 64 vliegtuigen).

**Mijn commentaar:** De vraag is altijd dezelfde: rechtvaardigen de in

*Frankrijk gecreëerde arbeidsplaatsen de verkoop van wapens, vooral als de koper weinig respect heeft voor de mensenrechten?*

## > Airbus: CMA CGM bestelt 4 A350F-vrachtvliegtuigen

(bron Boursier) 22 november - CMA CGM Group en Airbus hebben een memorandum van overeenstemming getekend voor de aankoop van vier A350F-vrachtvliegtuigen. De bestelling, die naar verwachting in de komende weken zal worden afgerond, brengt de Airbus-vloot die door CMA CGM wordt geëxploiteerd op 9 vliegtuigen, waaronder 5 A330-200F's.

**Het vliegtuig zal worden geëxploiteerd door CMA CGM AIR Cargo, de onlangs gelanceerde luchtvrachttak van CMA CGM.**

***Mijn commentaar:** De CMA CGM Group is een wereldleider in zeevervoer, met een vloot van bijna 600 schepen. Het heeft de financiële middelen om te slagen in luchtvracht.*

*Haar nieuwe vliegtuigen zullen naar verwachting op Roissy Charles de Gaulle worden gestationeerd, waardoor zij een serieuze concurrent van de Air France-KLM groep wordt.*

## **Einde van het persoverzicht**

### > **Betaling van de winstdelingsregeling Air France 2019. Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

**De werknemers van Air France zullen hun winstdeling voor 2019 in de komende dagen ontvangen. Deze winstdeling had eind 2020 moeten zijn uitbetaald.** Een akkoord tussen de vakbonden en de directie van Air France heeft Air France in staat gesteld haar cashflow tijdelijk te verlichten door de betaling met een jaar uit te stellen.

**De betrokken werknemers hebben van Natixis een brief ontvangen waarin zij tot 14 december 2021 de tijd krijgen om hun voorkeur kenbaar te maken:**

==> **INVESTEREN** Ik spaar en geniet een belastingvrijstelling\*

==> **INVESTEREN EN ONTVANGEN** Ik investeer een deel en ontvang het andere deel

==> **ONTVANGEN** Het bedrag wordt opgenomen in mijn belastbaar inkomen

Om te voorkomen dat u telkens vergeet uw adres te wijzigen, raad **ik u**



**aan een persoonlijk e-mailadres op te geven.** Deze 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, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

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

**Het aandeel Air France-KLM is op maandag 6 december gesloten op 3,953 euro. Het is deze week sterk gestegen met +4,47%.**

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

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 euro.** Het hoogste koersdoel is 5,5 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 gezondheids crisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week licht gestegen met \$1 tot \$74.**

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

**Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien,** gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De prijs van aardgas blijft stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

**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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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](#). 10977 mensen ontvangen dit persbericht live