

Ben Smith: Onze inspanningen leveren echte resultaten op



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 864, 13 juni 2022

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,

*In verband met de **OMNES-conferentie** op maandag wordt deze brief 24 uur van tevoren gepubliceerd.*

*Zoals vorige week vermeld, vindt de conferentie vandaag, **maandag 13 juni, plaats op het hoofdkantoor en per videoconferentie.***

Degenen onder u die vanmiddag beschikbaar zijn en niet naar het hoofdkwartier kunnen komen, kunnen de conferentie op afstand volgen door verbinding te maken via de onderstaande link

<https://primetime.bluejeans.com/a2m/live-event/etrgetbx>

Met toestemming van de deelnemers zijn wij van plan een samenvatting van de bijeenkomst te maken, die later kan worden ingezien.

Het thema: werknemers van Air France en ecologische kwesties

Anne Rigail heeft toegezegd deel te nemen en zal de vergadering inleiden.

Tegelijkertijd zullen wij een becommentarieerde presentatie geven van de infografieken over duurzame luchtvaart die wij vorig jaar op sociale netwerken hebben gepubliceerd.

Philippe FONTA, (voormalig milieudirecteur van Airbus) zal een rondetafelgesprek leiden over 3 onderwerpen:

- Welke energiebronnen moeten paraffine vervangen?*
- Werknemers in het luchtvervoer die geconfronteerd worden met de ecologische transitie: een rol in de objectivering van het maatschappelijk debat?*
- De milieudoelstellingen van de sector behoren tot de meest ambitieuze die er bestaan, wat zijn de belangrijkste factoren om ze te bereiken (beleid, investeringen, instellingen...)*

Dank u voor uw loyaliteit.

François

Persoverzicht van maandag

> Ben Smith: Onze inspanningen leveren echte resultaten op

(bron Journal du dimanche) 12 juni - Ben Smith, die bijna vier jaar geleden aan het hoofd kwam te staan van de groep Air France-KLM, heeft talrijke beslissingen genomen om het kapitaal, het netwerk en de vloot te herstructureren en om het merk Air France te herpositioneren. Ontspannen, in bijna perfect Frans, legt de Canadees aan JDD uit hoe het bedrijf zich voorbereidt op een uitzonderlijke zomer. Hij rechtvaardigt ook de komst van een nieuwe aandeelhouder, de scheepvaartgigant CMA CGM, om zich in het vrachtvervoer te ontwikkelen.

Dinsdag rondt u een tweede herkapitalisatie in twee jaar af. Is de situatie gestabiliseerd?

Ik had nooit gedacht dat ik in mijn carrière zo'n ongelooflijke situatie zou meemaken: van 54 miljoen passagiers in 2019 naar 18 het jaar daarop! **De Franse regering heeft ons in staat gesteld 7 miljard euro aan leningen te verkrijgen. Onze andere aandeelhouders, de Nederlandse staat, Delta Air Lines en China Eastern, steunden ons ook.** In 2021 hebben wij een eerste herkapitalisatie uitgevoerd, met China Eastern en de Franse staat. De operatie die wij dinsdag afsluiten, zal ons helpen deze leningen terug te betalen, binnen het zeer precieze kader dat door Brussel is vastgesteld.

Waarom is CMA CGM de ideale partner?

Wij zijn vorig jaar begonnen met commerciële onderhandelingen over de vrachtactiviteiten. CMA CGM had de ambitie om te diversifiëren naar luchtvracht, we hebben de expertise in deze sector en een vloot waarvoor we net vier extra 100% vrachtvliegtuigen hadden besteld. Het idee van een partnerschap met een kapitaaldimensie werd geboren tijdens de besprekingen. Het doel is om, in eerste

instantie, 20 vliegtuigen onder ons te hebben. CMA CGM wordt een referentieaandeelhouder op lange termijn, geëngageerd voor tien jaar. **De krachten bundelen met de derde grootste scheepvaartgroep ter wereld, die Frans is, geeft ons een onmiskenbaar voordeel, terwijl Lufthansa dichterbij komt van MSC, een andere scheepvaartreus**

Kunt u de storingen vermijden die zich in het luchtruim en op de Europese luchthavens steeds vaker voordoen?

Air France is niet in staking! Deze week was het een sociale beweging onder de brandweerlieden van de Parijse luchthavens die het verkeer beïnvloedde en, daarvoor, de onderbezetting bij de beveiliging en de passagierscontrole. Het is jammer, zelfs frustrerend, gezien de inspanningen die we ons getroosten om deze zomer klaar te zijn. Tientallen luchtvaartmaatschappijen moeten vluchten in Europa en de Verenigde Staten schrappen. Wij daarentegen zetten in op een krachtig herstel en bereiden ons al maanden voor op deze sleutelperiode in onze strategie. **Vandaag beschikken wij over voldoende piloten, stewardessen, grondpersoneel en mecaniciens om een maximaal aantal klanten in de beste omstandigheden te ontvangen. We hebben onze verantwoordelijkheden genomen. Het is aan de andere spelers in de sector om hetzelfde te doen.**

Hoe ziet de zomerperiode eruit?

Ons vluchtschema is terug op 90% van onze capaciteit van voor de crisis.

Onze aanvoer naar de VS is zelfs groter dan in 2019. De vraag van de Amerikanen, die vorige zomer al zeer groot was, blijft zeer dynamisch. Net zoals de paleizen en grote restaurants in Parijs een hogere bezettingsgraad laten zien dan in 2019 - met veel hogere prijzen - zitten onze business classes vol. We hebben afgelopen herfst besloten om 300 piloten aan te nemen. **Wij hebben ook een aantal van onze vliegtuigen geherpositioneerd op transatlantische routes naar Azië.** Het langeafstandsverkeer is er nog steeds zeer beperkt, en de oorlog in Oekraïne maakt de reis enkele uren langer. Dit leidt tot extra kosten die niet kunnen worden gecompenseerd door de beladingsgraad van het vliegtuig.

Zullen de ticketprijzen stijgen?

Wij berekenen de stijging van de paraffine door in onze prijzen, ook al maken wij gebruik van indekkingsinstrumenten. Ik weet niet of deze stijgingen de vraag zullen afstraffen, maar ik **merk één positief element op: de ontwikkeling van een luxueuze vrijetijdsklantenkring, die voor hun plezier in business class reizen.** Dit compenseert de daling van het aantal zakenreizigers. Onze eerste vlucht is nog voller dan voor de crisis, en vaak volgeboekt in het weekend naar bestemmingen als Los Angeles.

Hebt u er vertrouwen in dat u na een verlies van bijna 4 miljard euro vorig jaar weer overeind zult krabbelen?

Vóór de crisis waren wij erin geslaagd onze eenheidskosten te verlagen als

geen enkele andere luchtvaartmaatschappij in Europa. In het eerste kwartaal van dit jaar hebben wij betere resultaten geboekt dan de groepen Lufthansa of British Airways. **Onze inspanningen hebben tastbare resultaten opgeleverd.** Toen ik aankwam, had een staking de groep net meer dan 300 miljoen euro gekost. De dialoog met de 17 vakbonden was niet tot rust gekomen. Op de middellangeafstandsroute kon Transavia slechts 40 vliegtuigen inzetten, terwijl EasyJet er 350 had en Ryanair meer dan 450. Op de langeafstandsroute wist een passagier nooit aan boord van welk type toestel hij of zij zou gaan. **De vloot van Air France was een van de meest gecompliceerde ter wereld.** Het merk was niet duidelijk. Het business model bracht niet genoeg geld op. **Vandaar ons besluit om de vloot zo snel mogelijk te vereenvoudigen.**

(...)

Gaat het snel genoeg met de ontwikkeling van Transavia?

Zo snel mogelijk. De vloot zal deze zomer worden uitgebreid tot 61 vliegtuigen, tegenover 38 vóór de crisis, en tot 100 in de komende jaren. Er is geen limiet. Voor de goede orde: in 2019 verloren we 250 miljoen euro in de binnenlandse sector met 50% van de slots op Orly.

Is er een recept van Ben Smith?

Ik ben tweeëndertig jaar geleden in de luchtvaartsector begonnen als passagiersagent, en in die tijd was ik vakbondsman. Ik kon zien waar de echte prioriteiten lagen. **Toen ik aan het hoofd kwam te staan van Air France-KLM, trof ik een groot professionalisme aan en een immense trots om voor onze merken te werken. Dit is een aanzienlijke troef.** Vanaf het begin heb ik iedereen rond de tafel gebracht om de realiteit van de situatie van onze groep te begrijpen en te delen. De staat was niet van plan Air France te renationaliseren, ondanks wat sommigen beweren, en dat is maar goed ook als je naar Alitalia kijkt. Elke keer dat er een conflict is bij Air France, is het een geschenk voor Lufthansa en British Airways. Elke keer als ze iemand aannemen, is er een persoon minder hier. Dit niet begrijpen betekende iedereen verliezen. De herkapitalisatie en onze aanzienlijke inspanningen om de onderneming om te vormen, hebben ons de tijd teruggegeven die we niet meer hadden

Mijn commentaar: Om het recept van Ben Smith te kunnen beoordelen, moet het in zijn context worden geplaatst.

Ben Smith arriveerde in 2018, te midden van een interne crisis bij Air France, een crisis die had geleid tot het vertrek van de CEO van de groep na een ongunstig overleg,

Zoals gewoonlijk, zou ik zeggen. De aankomst aan het hoofd van de groep van de heer De Juniac of de heer Janillac had zich ook voorgedaan in delicate situaties.

Dus hoe kunnen we verklaren wat nu als een succes wordt beschouwd?

In de eerste plaats heeft Ben Smith dankzij zijn grote deskundigheid tijd kunnen winnen ten opzichte van zijn voorgangers. Hij hoefde zijn CEO's niet uitvoerig te ontmoeten om zich een beeld te vormen van de situatie van de groep, noch bij Air France, noch bij KLM.

In de maanden na zijn aankomst vonden er verschillende veranderingen plaats:

- . een verandering in de leiding van de SNPL, de machtige pilotenvakbond van Air France,*

- . de komst van de Nederlandse staat in de hoofdstad van Air France-KLM,*

- . de reactie van de Franse staat, die Martin Vial, het hoofd van de APE (Agence des Participations de l'État), in de raad van bestuur heeft benoemd. Zijn kennis van de luchtvaartsector - hij had enkele jaren daarvoor Aéropostale en de Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) geleid - was een echte troef.*

- . de scheiding van de functies van voorzitter en CEO heeft ook een gunstig effect gehad op de relatie tussen de twee belangrijkste dochterondernemingen (Air France en KLM) en hun toezichhoudende autoriteiten. Het besluit werd genomen zodra het vertrek van de heer Janailac werd aangekondigd.*

Ten slotte, en dit kan paradoxaal lijken, was de gezondheids crisis begin 2020 een versneller op verschillende gebieden:

- . de uitvoering van het herstructureringsplan van de twee belangrijkste dochterondernemingen,*

- . de ontwikkeling van Transavia France,*

- . de aanvaarding van de post van Anne Rigail, die sneller bleek dan verwacht.*

Tenslotte begint nu het moeilijkste deel, ook al mogen we de inspanningen niet onderschatten die nodig zijn om de duurzaamheid van de groep Air France-KLM te garanderen tijdens de twee jaar van gezondheids crisis.

Wij zullen de hervatting van de activiteiten in goede banen moeten leiden, terwijl het gebrek aan vaardigheden op de luchthavens (vooral bij de onderaannemers) waarschijnlijk gevolgen zal hebben voor de kwaliteit van de dienstverlening.

De loonkwestie zal ook gevoelig liggen, met minder dan een jaar te gaan voor de beroepsverkiezingen binnen de Air France-groep. Volgens INSEE zal de stijging van de consumptieprijzen in juni 2022 een nieuw record in enkele decennia bereiken: 5,4% in één jaar.

> KLM betaalt 350 miljoen euro schuld aan de staat terug

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 3 juni - **KLM betaalt vandaag ruim 350 miljoen euro van haar schuld aan de Nederlandse staat terug**, zei CFO Erik Swelheim in een interview met RTL Z. De luchtvaartmaatschappij heeft tijdens de Covid-19 crisis in totaal 942 miljoen euro ontvangen.

Van dit bedrag is **311 miljoen euro reeds vorige maand terugbetaald. Met het bedrag van vandaag: 354 miljoen om precies te zijn, blijft er 277 miljoen euro schuld over.**

De oorspronkelijke toezegging voor staatssteun aan KLM in geval van een financiële crisis was veel hoger, namelijk 3,4 miljard, bestaande uit een staatslening van 1 miljard en nog eens 2,4 miljard in de vorm van commerciële leningen en garanties. Geleidelijk aan werd duidelijk dat KLM minder hulp nodig had en **nu de reismarkt zich snel herstelt, is het bedrijf in staat uitstaande schulden af te lossen.**

De heer Swelheim hoopt dat het resterende bedrag later dit jaar naar "Den Haag" kan worden overgemaakt. **Naast de leningen heeft KLM tijdens de crisis ook een subsidie ontvangen om de salarissen te kunnen blijven betalen, via de NOW-regeling. Hiermee was een bedrag van 1,7 miljard euro gemoeid. De luchtvaartmaatschappij hoeft dit geld niet terug te betalen.**

***Mijn commentaar:** De steun die door de Franse en Nederlandse regeringen aan hun luchtvaartmaatschappijen werd verleend was zeer verschillend, veel gunstiger voor KLM dan voor Air France.*

Dit is een van de redenen waarom KLM reeds tweederde van deze steun heeft kunnen terugbetalen.

Goed om te weten: om economische redenen zou het onmogelijk zijn geweest om de Franse steun te modelleren naar de Nederlandse steun. De totale enveloppe zou veel hoger zijn geweest dan het Franse "wat het ook kost".

> Arbeidsconflicten en personeelstekorten op Europese luchthavens

(bron NU.nl) 9 juni - Niet alleen **Schiphol, maar ook andere luchthavens in Europa kampen met problemen door gebrek aan personeel.** Luchthavens zijn wanhopig op zoek naar nieuwe werknemers, terwijl de huidige werknemers staken voor betere lonen en voorwaarden. Dit leidt tot geannuleerde vluchten en lange wachtrijen voor reizigers in heel Europa tijdens het zomerseizoen

Luchthavens hebben tijdens de pandemie veel personeel verloren en hebben

moeite om snel nieuw personeel te vinden. Onder meer Duitsland, Spanje en Ierland hebben te kampen met een tekort aan luchtvaartpersoneel. In Italië en Frankrijk staakt het personeel deze week voor hogere lonen en betere voorwaarden. De stakingen in Italië hebben niet alleen voor problemen gezorgd voor reizigers in het land zelf, maar ook in de rest van Europa, met geannuleerde vluchten tot gevolg. Op Schiphol heeft de staking woensdag geleid tot de annulering van verschillende vluchten van KLM en easyJet.

De personeelsproblemen van de luchtvaartmaatschappijen zijn een grote tegenslag voor de luchtvaartmaatschappijen. Zij rekenden op een drukke zomer na de zware verliezen geleden tijdens de Covid-19 crisis. Veel Europese landen rekenden ook op een toename van het toerisme om hun zwaar getroffen economieën te stimuleren. Deze landen hebben genoeg van de situatie

In verschillende landen worden maatregelen genomen om de problemen in de luchthavens tegen te gaan. In Nederland bijvoorbeeld bereikten de vakbond FNV en de luchthaven Schiphol na de staking in april een akkoord over betere voorwaarden en hogere lonen.

In Ierland zal extra personeel worden aangeworven. Tot dan wordt het personeel dat overuren maakt driemaal meer betaald. Ook in Engeland en Spanje zal extra personeel worden ingehuurd, vooral om de paspoortcontroles op drukke luchthavens te vergemakkelijken

In Italië en Frankrijk wordt nog naar een passende oplossing gezocht. Het valt niet uit te sluiten dat het personeel van de luchtvaartmaatschappijen opnieuw zal staken.

Mijn commentaar: De meeste luchtvaartmaatschappijen hebben voor juli annuleringen van vluchten aangekondigd (Lufthansa schrapt 900 vluchten in juli).

Wiens schuld is het dat het zomerseizoen verstoord is?

Waarschijnlijk van niemand. In januari, toen met de aanwerving had moeten worden begonnen, kon geen enkele luchtvaartmaatschappij de luchthavenbeheerders en hun onderaannemers een activiteitsniveau voor de zomer garanderen. Het uitbreken van de invasie in Oekraïne bemoeilijkte vervolgens de prognose.

Hoe zit het met de volgende seizoenen?

Het is aan de luchtvaartsector, en met name aan de Franse, om de aantrekkelijkheid van de aangeboden banen in te schatten.

Tijdens de gezondheids crisis werd het contract van een groot aantal werknemers niet verlengd. Het lijkt erop dat een groot aantal van hen een andere baan is gaan

zoeken, niet noodzakelijkerwijs beter betaald, maar met betere arbeidsvoorwaarden en werktijden: geen ploegendiensten, minder reistijd.

> Portugal: stijgende brandstofprijzen bemoeilijken herstructureringsplan TAP

(bron Le Figaro met AFP) 9 juni - **De stijging van de brandstofprijzen is een van de grootste problemen bij de uitvoering van het herstructureringsplan van de** in 2000 gehernationaliseerde **luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal**, zei de directeur-generaal van de groep dinsdag.

"Hogere brandstofprijzen en de waarde van de dollar bemoeilijken de uitvoering van het herstructureringsplan", zei Christine Ourmières-Widener, algemeen directeur van TAP, tijdens een parlementaire hoorzitting. **Deze verhoging heeft een impact van "300 miljoen euro"**, zei zij, eraan toevoegend dat de luchtvaartmaatschappij probeert "deze kosten te verzachten" door de verhoging van de ticketprijzen door te berekenen. De Portugese luchtvaartgroep, waarvan de financiële moeilijkheden nog waren verergerd door de pandemie, werd in 2020 door de staat gered.

(...)

Mijn commentaar: De stijging van de prijs van vliegtuigbrandstof, die veel hoger is dan de stijging van de olieprijs, doet de kosten van de luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk stijgen.

Om te begrijpen waarom paraffine zo sterk stijgt, lees verder de paragraaf "Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen".

> Wizz Air baas zegt dat uitgeputte piloten harder moeten werken

(Bron: The Guardian) 10 juni - Voor de luchtvaartmaatschappijen en de klanten die hun vliegtuigen hopen te gebruiken, **lijkt een zomer van gevaar in het verschiet te liggen**. De sterke toename van de vraag na de pandemie, in combinatie met ernstige tekorten aan grond- en luchtpersoneel, kan leiden tot duizenden geannuleerde vluchten en chaos op de luchthavens

Voor József Váradi, baas van de Hongaarse low-cost maatschappij Wizz Air, is er een oplossing: meer werken, ondanks de uitputting. Het personeel van de firma, en in het bijzonder de piloten, hebben zich de laatste dagen nogal laatdunkend uitgelaten over zijn zeer Stakhanovistische toespraak. **We zijn allemaal uitgeput, maar soms moet je een stapje extra zetten,"** zei Váradi tegen zijn verbijsterde troepen. We kunnen dit bedrijf niet runnen als elke vijfde persoon op een basis zich ziek meldt omdat hij moe is"

(...)

Kortom, het is een kwestie van geen risico's nemen en bereid zijn om iets meer van zichzelf te geven voor het goed functioneren van de Wizz Air machine. Op zich zou dit problematisch zijn in elk bedrijf dat zich bekommert om de gezondheid van zijn

werknemers

Maar naast deze fundamentele sociale overwegingen zijn er nog andere overwegingen, deze keer betreffende de collectieve veiligheid van de betrokken vluchten. **Piloten die zeggen dat ze moe zijn vragen extra inspanningen te leveren is "alsof je de sleutels van een auto aan een dronken bestuurder geeft", aldus een vertegenwoordiger van de European Cockpit Association, een ad hoc vakbond.**

De ECA, die 40.000 piloten in Europa vertegenwoordigt, dringt er bij de Europese regelgever, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, op aan de toespraken en praktijken van József Váradi en Wizz Air te onderzoeken.

(...)

Een woordvoerder van de maatschappij antwoordde aan de Guardian dat de opmerkingen van József Váradi die door zijn personeel werden bekritiseerd, deel uitmaakten van een langere toespraak van 15 minuten en dat de veiligheid van zowel passagiers als bemanning uiteraard de hoogste prioriteit van de maatschappij is.

Mijn commentaar: De CEO van Wizz Air heeft aangekondigd dat hij zijn luchtvaartmaatschappij meer low-cost dan Ryanair wil maken!

Wij kennen nu een van de middelen die hij wil gebruiken om dit te bereiken: de bemanning laten werken, ook al zijn ze moe.

De (lichte) ontkenning van de woordvoerder van Wizz Air kan de tegenstanders maar moeilijk overtuigen.

> SAS: Denemarken bereid kapitaal op te halen en schulden af te schrijven

(bron Air Journal) 11 juni - **De Deense regering heeft gisteren aangekondigd dat zij schulden zal kwijtschelden en geld zal injecteren in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS om deze uit de ernstige financiële moeilijkheden te helpen.**

De Deense staat, de grootste aandeelhouder samen met de Zweedse staat met elk 21,8%, zal zijn aandeel verhogen tot 30%, kondigde de Deense minister van Financiën Nicolai Wammen aan op een persconferentie: "SAS bevindt zich in een zeer ernstige situatie... Er bestaat een consensus dat de staat zijn deel van de verantwoordelijkheid op zich moet nemen om SAS weer gezond te maken," zei hij. Na een politiek akkoord met verscheidene partijen in het Parlement zal Denemarken "nieuw aandelenkapitaal" in SAS (voor Scandinavian Airlines System) verschaffen om een aandeel tussen het huidige niveau "en maximaal ongeveer 30%" te

bereiken. Ook zal de Deense staat "een korting en een conversie van zijn bestaande financiële instrumenten" in SAS "tegen marktvoorwaarden" aanvaarden, aldus de Deense minister van Financiën. Concreet zal **Kopenhagen een schuld van 3,5 miljard kronen (ongeveer 470 miljoen euro) van de luchtvaartmaatschappij kwijtschelden.**

Terwijl de Deense regering heeft besloten in te grijpen om SAS van het faillissement te redden, **kondigde de Zweedse regering dinsdag aan dat zij niet zal deelnemen aan de voorgestelde kapitaalverhoging van bijna een miljard euro.** (...)

Mijn commentaar: Niet alles is verloren voor SAS. De Zweedse regering heeft aangekondigd dat zij overweegt SAS toe te staan schulden aan de Zweedse staat om te zetten in aandelen.

> Historisch klimaatpakket waarover deze week in Europees Parlement wordt gestemd

(bron Pascal Canfin, lid van het Europees Parlement) 6 juni - **Aanstaande woensdag stemt het Europees Parlement over een omvangrijk pakket klimaatwetgeving dat het ecologische landschap van ons continent zal veranderen. Deze acht teksten** (die zullen worden aangevuld met zes andere waarover in september wordt gestemd) veranderen de spelregels voor auto's, voor onze industrieën, voor de luchtvaart, voor de maritieme sector, voor het beheer van onze bossen, enz. en **introduceren een wereldprimeur: de befaamde "koolstofheffing aan de grens".** T

(...)

We gaan stemmen over een verbod op de verkoop van auto's die niet emissievrij zijn in 2035.

(...)

Nu we de regels van de koolstofmarkt zo veranderen dat Europese fabrikanten de juiste prijs voor koolstof betalen en aangezien **wij het gebied ter wereld zijn waar deze koolstofprijs veruit het hoogst is (momenteel ongeveer 80/90 euro per ton CO2), is het logisch ervoor te zorgen dat producten die op de Europese markt komen ook dezelfde prijs betalen om klimaatdumping en oneerlijke concurrentie te voorkomen.** Het Parlement steunt dit mechanisme en wij zullen stemmen over verschillende modaliteiten om het te versterken door bijvoorbeeld de werkingssfeer uit te breiden tot kunststoffen of door producten die uit aluminium of staal zijn vervaardigd, zoals auto's en hun uitrusting (versnellingsbakken, enz.), in het toepassingsgebied op te nemen. Met deze "koolstofheffing aan de grens" worden klimaat- en handelsregels verder aan elkaar gekoppeld. Met andere Green Deal-teksten waarover ook wordt onderhandeld, zoals de spiegelclausules voor landbouwproducten of het stopzetten van de invoer van producten die het resultaat zijn van ingevoerde ontbossing, veranderen we de regels van de wereldhandel. Met de nieuwe regels die wij invoeren, zal de industrie veel meer betalen voor de

CO2 die zij uitstoot. Historisch gezien bedroeg de prijs van koolstof minder dan 10 euro per ton; hij ligt nu structureel rond 80-90 euro en zou snel op 100 euro per ton moeten komen. We bevinden ons dus in de zone waar de prijs van koolstof voldoende begint te worden om economische modellen te veranderen, groene investeringen rendabel te maken, enz. Naarmate de prijs van CO2 stijgt, stijgen ook de fondsen die koolstofarme investeringen ondersteunen. In de periode 2023-2030 zal ongeveer 80 miljard euro beschikbaar zijn voor de financiering van concrete projecten om te komen tot een koolstofvrije industrie in de sectoren staal, aluminium, cement, chemie, kunststoffen, enz

Tot nu toe hebben luchtvaartmaatschappijen geprofiteerd van "gratis emissierechten", waardoor zij geen eerlijke prijs hoeven te betalen voor de koolstof die zij uitstoten. Gezien de koolstofvoetafdruk van de luchtvaart is dit onaanvaardbaar. **We maken er een eind aan. En we gaan verder dan het voorstel van de Europese Commissie, want het Parlement moet ermee instemmen dat het betalen voor de uitgestoten koolstof niet alleen geldt voor vluchten binnen Europa (Parijs-Nice en Parijs-Madrid bijvoorbeeld), maar ook voor alle vluchten vanuit Europa naar de rest van de wereld. Uiteraard zal dit gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen die deze vluchten uitvoeren, of zij nu Europees zijn of niet, om oneerlijke concurrentie te voorkomen**

Hetzelfde geldt voor de scheepvaart: vandaag doorkruist een containerschip de planeet tussen Sjanghai en Marseille en betaalt het niets voor de CO2 die het uitstoot. Voortaan betaalt zij voor de CO2 op haar reis door een Europese haven. We hebben ook maatregelen ingevoerd om het risico tegen te gaan dat de wetgeving wordt omzeild door "fictieve" tussenstops te maken (bv. een containerschip komt uit Sjanghai en stopt in Tanger zonder goederen te lossen, vertrekt vervolgens naar Marseille en betaalt alleen CO2 op het traject Tanger-Marseille).

(...)

Deze stemming is historisch. Het legt de toekomst van ons continent vast.

Mijn commentaar: Van dit lange forum heb ik vooral bijgehouden wat lucht- en zeevracht betrof.

Hoewel de bedoelingen prijzenswaardig zijn, zouden de gevolgen voor het Europese luchtvervoer aanzienlijk kunnen zijn. Want in tegenstelling tot wat wordt beweerd, wordt er niets gedaan om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

Laten we de effecten van de koolstofbelasting op twee luchtvaartmaatschappijen vergelijken, een Europese (Air France) en een Amerikaanse (of Aziatische, of Golf).

Voor Air France zal 100% van de passagiers die van en naar Europa vliegen, worden getroffen. Op het netwerk voor langeafstandsvluchten wordt 50% van de

passagiers getroffen (100% bij vertrek uit Europa, 0% op vluchten die aankomen in Europa).

Voor een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld American Airlines, zullen alleen passagiers die Europa verlaten worden getroffen, niet passagiers die in Europa aankomen, noch passagiers die elders in de wereld reizen.

Dit betekent dat ongeveer 75% van de passagiers die met Air France reizen, getroffen zullen worden, tegenover 10-15% van de passagiers die met American Airlines reizen.

Als American Airlines besluit de Europese koolstofbelasting te spreiden over de prijs van de tickets voor al haar passagiers, zal het effect op haar tarieven gering zijn. Anderzijds zal Air France verplicht zijn bijna al haar tarieven te verhogen met het bedrag van de koolstofheffing.

Uiteindelijk zou op dezelfde bestemming het prijsverschil tussen de twee maatschappijen zodanig zijn dat de klanten zonder twijfel de voorkeur zouden geven aan American Airlines.

De beste oplossing om deze oneerlijke concurrentie te vermijden zou erin bestaan de koolstofbelasting te laten gelden voor alle vliegreizen wereldwijd.

Het is de verantwoordelijkheid van de IATA, de Internationale Luchtvervoersvereniging, om deze maatregel uit te voeren.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang 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**. 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.

> **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

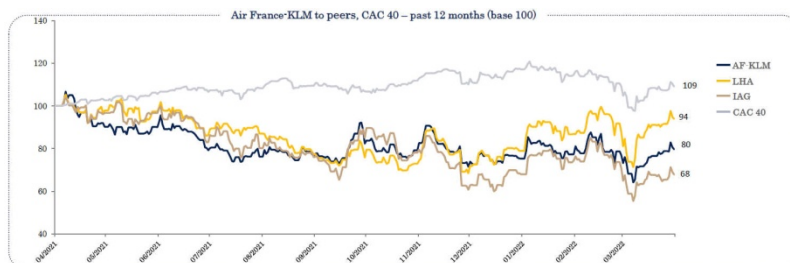
Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, rubriek Air France-KLM employee shareholding](#).

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

Het aandeel Air France-KLM is op vrijdag 10 juni gesloten op 1,602 euro. Het is deze week gedaald met -7,02%.

De DPS van Air France-KLM is op 6 juni geëindigd op € 1,497.

De resultaten van de kapitaalverhoging van Air France-KLM zullen op dinsdag 14 juni bekend worden.



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste

Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

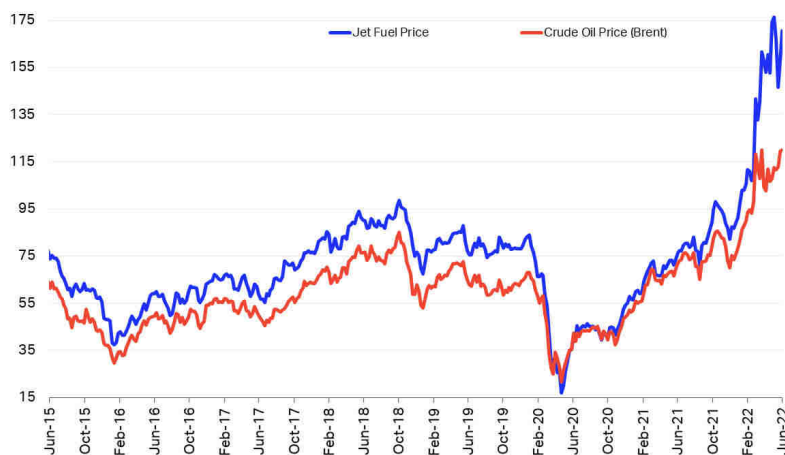
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 3,26 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

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.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt zeer duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juni 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten is deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al verscheidene jaren de voorkeur aan een uniform brandstofbeleid, dat erop gericht is alle materieel, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

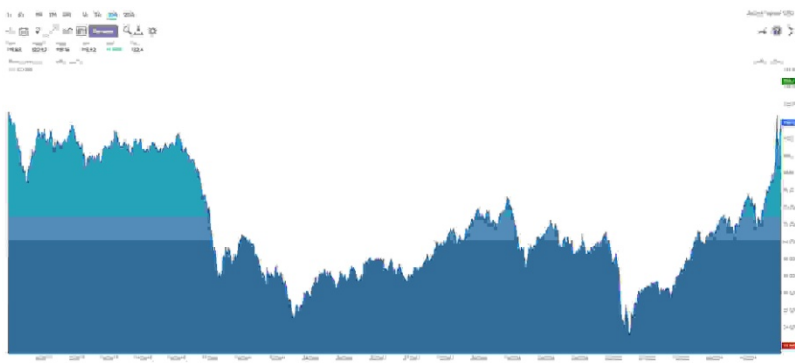
Vliegtuigbrandstof is deze week met \$2 gedaald tot \$170 per vat.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$1 gestegen tot \$122.

Sinds midden februari schommelt het tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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 aandeelhouder 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 dit persbericht niet langer 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](#).

11152 mensen ontvangen dit persbericht live