

Grotere waakzaamheid met betrekking tot de luchtvaartovereenkomst met Qatar



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°891, 19 december 2022

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze voorlaatste brief van het jaar 2022 geeft mij de gelegenheid u prettige feestdagen te wensen.

Hartelijk dank aan alle werknemers van de Air France-KLM groep die aan het werk zijn om onze klanten veilig te laten reizen.

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> **Grotere waakzaamheid met betrekking tot de luchtvaartovereenkomst met Qatar**

(bron L'Echo) 14 december - Hoe ver kan de vermeende corruptie die door de Belgische justitie aan het licht is gebracht, gaan? In twijfelgevallen **schort het Europees Parlement zijn werkzaamheden aan wetgevingsdossiers in verband**

met Qatar op, te beginnen met de liberalisering van visa voor dit land. **De voorzitter van de Commissie vervoer wijst op een ander riskant dossier waarover het Parlement zich nog niet heeft moeten uitspreken: de luchtvervoerovereenkomst met Qatar.**

"In dit stadium instemmen met deze overeenkomst zou moeilijk kunnen zijn zolang niet vaststaat dat de voorwaarden transparant en niet partijdig waren", aldus de Franse Groene Karima Delli in een brief aan de coördinatoren van de fracties in haar commissie, waarvan de inhoud door Politico is onthuld en door goede bronnen is bevestigd.

De entourage van Karima Delli zei dat zij er zeker van wilde zijn dat geen enkel parlementslid een verleden had dat vragen zou kunnen oproepen over belangenverstrengeling in dit dossier.

De overeenkomst is op 18 oktober 2021 door de Commissie gesloten in het kader van een mandaat dat de lidstaten in 2016 hebben gegeven. Bij deze onderhandelingen waren alle belanghebbenden betrokken en "de onderhandelaars hebben ook het Parlement op de hoogte gehouden van de werkzaamheden voor dit akkoord", aldus Stefan Keersmaeker, woordvoerder van de instelling, geïnterviewd door L'Echo.

De tekst, die voorlopig van toepassing is, moet nog door de lidstaten worden bekrachtigd voordat hij aan het Parlement wordt voorgelegd.

Mijn commentaar: De Voorzitter van het Europees Parlement Roberta Metsola heeft onmiddellijk haar delegaties aan de hoofdverdachte in deze vermeende corruptiezaak ingetrokken.

De EP-leden stemden vervolgens bijna unaniem om op te roepen tot "opschorting van de geloofsbrieven van Qatarese belangenvertegenwoordigers" terwijl het onderzoek wordt uitgevoerd.

Qatar, een belangrijke producent van vloeibaar aardgas, reageerde door te zeggen dat de beperking "een negatief effect zal hebben op de regionale en wereldwijde samenwerking op het gebied van veiligheid, alsmede op de lopende discussies over wereldwijde energieschaarste en -zekerheid".

Deze zaak valt nu buiten de werkingssfeer van de luchtvaartovereenkomst die momenteel wordt bekrachtigd.

Het roept ook de vraag op wat het verschil is tussen lobbyen en corruptie. Over dit onderwerp nodig ik u uit te luisteren naar het programma "On n'arrête pas l'éco" op France Inter op zaterdag 17 december om 9.15 uur.

Indien u meer informatie wenst over de luchtvaartovereenkomst met Qatar, nodig ik u uit mijn [vorige brief](#) te (her)lezen.

> Schiphol worstelt al maanden met het tekort en heeft het tot nu toe niet kunnen oplossen.

(bron ANP) 16 december - Interview met Ruud Sondag, de nieuwe baas van Schiphol.

"We zijn begin november weer begonnen met werven, nu met professionele recruiters. Het gaat goed. In een maand tijd hebben we 170 nieuwe werknemers gevonden. **We kunnen nu al bijna de minimale productie garanderen.** Tegelijkertijd is de uitstroom gestopt. Als we zo doorgaan, hebben we in april het vereiste aantal beveiligers."

Dus wat is er nu anders?

"Het **verbaast me dat we op Schiphol** niet de omstandigheden, de lonen en de roosters hebben gezien waaronder deze duizenden mensen hier werken. **Er waren werknemers die om 5 uur opstonden, twee uur in de beveiliging moesten werken, vervolgens urenlang** in vieze, anonieme wachtkamers moesten **wachten** zonder zelfs maar een kop koffie, **om vervolgens om 13 uur weer een paar uur aan het werk te gaan.** En hij kreeg het minimumloon voor vijf uur."

"Mensen konden op 71 verschillende tijdstippen worden ingepland. Elke week anders. Geen wonder dat er deze zomer meer mensen zijn vertrokken dan Schiphol kon aannemen."

De beveiligings- en schoonmaakbedrijven die Schiphol heeft ingehuurd pakken dit nu aan. Het personeel krijgt structureel 5 euro bruto per uur extra, betaald door de luchthaven. **De dienstregelingen zullen ook worden gestroomlijnd en tientallen wachtkamers zullen worden** gerenoveerd. Daarnaast wil de luchthaven mensen ook meer carrièremogelijkheden bieden.

Het grootste probleem tot nu toe zijn de pieken in het aantal passagiers. Wilt u ze afschaffen omdat er anders meer dan 850 nieuwe beveiligers nodig zijn?

"We willen onze wereld niet meer bouwen op deze piek in passagiersaantallen. We riskeren problemen als we teruggaan naar begin mei. Dat willen de luchtvaartmaatschappijen ook niet. Ze hebben hetzelfde probleem dat ze niet genoeg mensen kunnen vinden. Vluchten zullen moeten worden uitgesteld of verplaatst."

Met het oplossen van het tekort aan beveiligers ben je er nog niet?

"Naast mensen is het belangrijkste knelpunt de tijd die nodig is om handbagage en reizigers te screenen, en daar kan technologie bij helpen. Wij willen de beelden van de handbagagescanners sneller evalueren en minder valse alarmen hebben. Toch gebeurt dit al als de Linda in een zakje zit, vanwege het gebruikte papier."

"Het laatste wat we willen doen is het probleem aan de beveiligingskant oplossen en vervolgens naar anderen wijzen voor andere problemen, zoals de afhandeling. Op een vergrijzende arbeidsmarkt gaan we zo van het ene knelpunt naar het andere."

"Nu is iedereen bezig met zijn eigen problemen. **We willen naar een model waarbij Schiphol beheert wat iedereen toevoegt. Wij willen marktleider worden op dit gebied, de directeur. En dan een heel seizoen van tevoren, niet telkens een paar weken.**"

Volgens de vakbonden ligt het probleem in de buitensporige uitbesteding van allerlei activiteiten. Gaat Schiphol het weer zelf doen?

"Als buitenstaander merkte ik bij mijn komst op Schiphol dat de operationele agenda de afgelopen jaren op de achtergrond was geraakt. **Veel zaken zijn uitbesteed, waaronder beveiliging, schoonmaak en afhandeling. Hiermee heeft Schiphol de kennis van deze zaken enigszins verloren. Hoewel wij de verantwoordelijkheid hebben om ervoor te zorgen dat alles goed verloopt, hebben wij niet de controle. Er is te veel versnippering.**"

"Met geld en aandelen lossen we problemen op korte termijn op. **Op lange termijn moeten we toe naar een minder gefragmenteerde wereld.** Drie beveiligingsbedrijven zijn te ingewikkeld. Negen afhandelingsbedrijven is te veel. Dus je mist de optimalisatie. **Ik weet niet of het zelf doen de oplossing is. Maar laten we eerst kijken of we de verantwoordelijkheid en controle terug krijgen.**"

Wie draagt de kosten van al deze aanpassingen?

"Het kost tussen de 100 en 200 miljoen euro om Schiphol om te gooien. De luchthaven zal dit de komende drie jaar zelf moeten dragen, want we kunnen het niet afwentelen op de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers. Sommige kosten zijn ook niet blijvend, maar we zullen nooit teruggaan naar het oude kostenniveau. Reken voortaan op 10 tot 15 euro extra per kaartje."

Mijn commentaar: De nieuwe baas van Schiphol is afgelopen oktober aangekomen. Zijn toespraak is dezelfde als die van zijn voorganger.

Hij denkt niet aan een terugkeer naar de normaliteit voor de zomer van 2023.

Ondertussen worstelt de luchthaven Schiphol, die vóór de gezondheidscrisis een van de beste luchthavens ter wereld was, om zijn positie te heroveren.

Voor de nieuwe baas van Schiphol zijn de redenen voor de verstoringen op de luchthaven duidelijk. Luchthavens hebben een aantal gronddiensten, waaronder beveiliging en bagageafhandeling, uitbesteed aan verschillende bedrijven met langetermijncontracten.

Deze bedrijven, meestal kleine en middelgrote ondernemingen, zijn tijdens de pandemie grotendeels ontslagen. Zij zijn nu berooid en niet in staat het gekwalificeerde en vaak zeer slecht betaalde personeel te leveren dat zij zijn kwijtgeraakt.

> **Airbus neemt het op tegen Boeing's 737**

(Bron: Bloomberg) 7 december - **Het ontwerpen van een nieuw commercieel vliegtuig vergt enorme financiële investeringen en jaren van vernuft, en succes is niet verzekerd, zoals** de kortstondige Airbus A380 aantoont. Dergelijke mislukkingen - het dubbeldekkervliegtuig heeft zijn ontwikkelingskosten van 20 miljard dollar nooit terugverdiend voordat het in 2019 werd gesloopt - verklaren waarom **de lucht- en ruimtevaartindustrie er tegenwoordig de voorkeur aan geeft bestaande ontwerpen aan te passen, uit te breiden en opnieuw te configureren tegen een fractie van de kosten, in plaats van de sprong te wagen met een gloednieuw vliegtuig.**

Deze minder riskante aanpak heeft van de Airbus A320neo-familie, met zijn nieuwe zuinige motoren, het best verkochte vliegtuig in de sector gemaakt, en het verlengde A321-model is een hit geworden bij klanten die op zoek zijn naar een iets groter vliegtuig, maar zonder het brandstofverbruik van een widebody. **Nu lijkt Airbus SE klaar om deze strategie toe te passen op zijn kleinere A220, een model dat het enkele jaren geleden overnam toen het Canadese Bombardier Inc. gedwongen werd zijn in moeilijkheden verkerende prestigeproject te verkopen.**

Maar deze keer heeft aartsrivaal Boeing Co. geen uitwijkmogelijkheid, waardoor het zich ongewoon blootstelt in een duopolie dat decennialang gediide op overbieden. De Amerikaanse vliegtuigbouwer, die gebukt gaat onder een schuld van 57 miljard dollar en de aanhoudende gevolgen van twee crashes van zijn 737 Max-model, heeft onlangs toegegeven dat hij dit decennium geen nieuw vliegtuig zal ontwerpen. Door **niet te reageren zal Airbus terrein moeten prijsgeven**, nu de Europese onderneming zich opmaakt om haar Amerikaanse rivaal van boven en van onderen te verpletteren in het **marktsegment dat de meeste winst in de sector genereert: vliegtuigen met één gangpad.**

Guillaume Faury, chief executive van Airbus, zei vorige maand dat het een kwestie was van wanneer, en niet of, het bedrijf verder zou gaan met de A220-500. Het vliegtuig zou mogelijk een kleiner bereik hebben dan de 737 Max 8-variant van Boeing, maar het zou ook bijna hetzelfde aantal passagiers kunnen vervoeren,

met een nieuw ontwerp en een beter brandstofverbruik.

Als Airbus doorgaat met zijn programma - een riskante gok, aangezien het nieuwe vliegtuig ook activiteiten kan stelen van zijn oudere, winstgevende A320's met smalle romp - dreigt de beslissing de dominantie van de lucratieve markt voor korteafstandsvliegtuigen nog verder naar Europa te verschuiven.

"De A321 heeft een aanzienlijk marktaandeel verworven, en Boeing heeft niet echt een product dat er rechtstreeks mee concurreert," zegt Lindsey Webster, senior vice-president vermogenswaarderingen bij consultant mba Aviation. **"De A220-500 zou Airbus een andere manier geven om te groeien,"** voegt ze eraan toe, omdat ze gelooft dat een vliegtuig dat vanaf nul wordt ontworpen "inherent efficiënter" is dan een omgebouwd model.

Het succes van Airbus in de smalrompsector is deels te danken aan twee dodelijke ongevallen die de laatste 737 van Boeing 20 maanden aan de grond hielden. Maar nog belangrijker is dat de Europese fabrikant erin geslaagd is zijn vliegtuigen uit de A320-reeks op te schalen tot een omvang en bereik waar de Max gewoonweg niet aan kan tippen.

Tegelijkertijd hebben luchtvaartmaatschappijen gevraagd om vliegtuigen met één gangpad die meer mensen over langere afstanden kunnen vervoeren, zozeer zelfs dat de A321neo, met maximaal 244 zitplaatsen, en de langeafstandsvarianten daarvan nu het populairste model in het Airbus-gamma zijn.

Nu luchtvaartmaatschappijen stoppen met het bestellen van de laatste generatie van de 35 jaar oude, 180 zitplaatsen tellende A320, ooit de bestseller van **Airbus,** heeft de vliegtuigbouwer **de kans om een smal, middelgroot alternatief aan te bieden - een rol die de verlengde A220 zou kunnen vervullen.**

Zo'n toestel zou rechtstreeks concurreren met de 737 Max 8, Boeings enige succesvolle toestel in de categorie met één gangpad, nadat de vraag aantrok toen Amerikaanse regelgevers in november 2020 een einde maakten aan de schorsing van het toestel. Deze opleving van de verkoop hielp Boeing vorig jaar Airbus te verslaan in de strijd om de meeste vliegtuigorders.

(...)

Bombardier ontwikkelde de A220 in twee formaten, met 130 en 160 zitplaatsen, maar had een grotere -500 versie in het vooruitzicht gesteld in een poging het op te nemen tegen zowel de 737 als de A320. Deze uitdaging mislukte uiteindelijk vanwege de beperkte middelen van het Canadese bedrijf en een kostenoverschrijding van 2 miljard dollar, en niet vanwege gebreken in het vliegtuig zelf. De A220

, die onder Bombardier

bekend staat als de C-Serie, heeft vleugels van composietmateriaal en zuinige motoren van Pratt & Whitney, en is populair om zijn luchtige cabine, grote ramen en lage geluidsniveaus. Luchtvaartmaatschappijen zoals Delta Airlines, JetBlue Airways en Air France-KLM hebben bijna 800 van deze toestellen besteld. **De**

A220-500-versie zou de capaciteit van het vliegtuig waarschijnlijk verhogen tot 175 zitplaatsen.

"We hebben dit toestel vandaag niet nodig, maar we denken dat het heel zinvol zal zijn wanneer de A320-familie meer overgaat naar de A321," zei Faury. "We creëren een soort ruimte aan de onderkant van de A320-familie die met recht kan worden ingenomen door de A220-500."

(...)

De reeds zwaar in de schulden zittende Amerikaanse vliegtuigbouwer zou nog eens 15 miljard dollar of meer nodig hebben om een schoon ontwerp te financieren, waarvoor hij aandelen zou moeten verkopen, iets wat Calhoun ook uitsloot. In plaats daarvan zal Boeing waarschijnlijk wachten op een baanbrekende motor of een andere technologische vooruitgang om de verkoop te stimuleren.

In de tussentijd kan de A220-500 Airbus een efficiencyvoordeel van 13% opleveren ten opzichte van de Max 8 per zitplaats, aldus Addison Schonland, analist bij AirInsight Group. Dit is een aanzienlijke besparing in een tijd waarin de brandstofprijzen hoog blijven en de luchtvaartmaatschappijen onder druk staan om de uitstoot te verminderen.

(...)

Hoewel Faury en commercieel directeur Christian Scherer van Airbus de verdiensten van een langere A220 aanprijzen, zou het vliegtuig nog steeds risico's voor de maatschappij inhouden. Een verbintenis om de A220-500 te bouwen zou niet alleen de verkoop van de 737 kunnen verstikken, maar ook kannibaliseren op Airbus' eigen basis-A320, die 20 miljoen dollar duurder is dan de huidige grotere A220.

Airbus wil natuurlijk dat de A220-500 een commercieel succes wordt, maar het moet zorgen voor een soepele overgang. De A320 te snel overbodig maken zou de inkomsten verminderen, de productielijnen van het vliegtuig zonder voldoende werk laten zitten en de waarde van de bestaande vloot verminderen. "De A320 is een gouden gans, en het bedrijf loopt het risico zichzelf en Boeing te verdringen," zegt JPMorgan-analist

Seth Seifman. "Ze willen een goede business case voor de A220-500 op zich in plaats van Boeing te schaden."

Dit alles betekent dat Airbus zich misschien pas over een paar jaar aan het nieuwe vliegtuig verbindt, maar wel duidelijk maakt dat het dichtbij is, zegt Richard Aboulafia, directeur van adviesbureau AeroDynamic Advisory, dat discounters ziet, waaronder Southwest Airlines Co.

"Nu praten is prima," zegt de heer Aboulafia. "Je wilt dat luchtvaartmaatschappijen hun vlootplanning uitvoeren met de A220 in gedachten - het is de Max 8 met een korter bereik en een beter rendement, lichter, dunner en met een echt geweldige motor."

Mijn commentaar: De zestig A220-300's die Air France eind 2019 bestelde, waren bedoeld om de A318 en A319 te vervangen.

De studies voor de vervanging van de A320 en de A321 werden voortgezet.

Benjamin Smith gaf destijds aan dat, hoewel de A320neo de natuurlijke oplossing was, Air France zeer geïnteresseerd zou zijn in een A220-500 voor de tweede helft van haar vloot.

De aankondiging dat Airbus overweegt deze verlengde versie van de A220-300 op de markt te brengen is dan ook welkom voor de Franse luchtvaartmaatschappij.

Het enige nadeel is dat de A220's momenteel aan de andere kant van de Atlantische Oceaan worden geproduceerd, terwijl de A320neo in Europa wordt gemaakt. Het risico van banenverlies in Europa is reëel.

> **United Airlines plaatst enorme order voor 200 B787 Dreamliners**

(bron La Tribune) 13 december - Het is Kerstmis een paar dagen te vroeg bij Boeing. **De Amerikaanse maatschappij United Airlines heeft** enkele weken voor de eindejaarsfeesten een zeer grote bestelling geplaatst. Hoewel gigantische contracten voor middellangeafstandsvliegtuigen al een comeback hebben gemaakt sinds de gezondheids crisis, valt dit contract in het bijzonder op omdat het voornamelijk langeafstandsvliegtuigen betreft. De Amerikaanse maatschappij **verbindt zich aldus tot niet minder dan 100 vaste 787 Dreamliners, met opties voor nog eens 100 stuks. Als kers op de kersttaart bestelt United ook nog eens 100 extra 737 MAX's, waarvan sommige afkomstig zijn van de uitoefening van bestaande opties.**

(...)

Dit is de grootste langeafstandsorder ooit geplaatst door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, maar ook de grootste order in de geschiedenis van de 787. En United Airlines wordt ook de grootste klant voor het vliegtuig, met een vaste orderportefeuille van 165, vóór verhuurder AerCap en All Nippon Airways.

De 787's komen tussen 2024 en 2032 in de vloot (...). Zij zullen de volledige 767-vloot vervangen, dat wil zeggen een vijftigtal toestellen met een gemiddelde leeftijd van 25 jaar, alsmede een deel van het honderdtal 777's, waarvan de oudste dateren uit het midden van de jaren negentig. Het resultaat is een aanzienlijke verbetering van het brandstofverbruik en dus van de kosten. Volgens het bedrijf is de winst tussen de 767 en de 787 ongeveer 25%.

Deze keuze om de 787-vloot te versterken gaat ten koste van Airbus. Niet alleen won de Europese fabrikant het bod niet, maar, zoals Reuters meldt, zei Scott Kirby, CEO van United, dat hij zijn bestelling van 45 A350's zou uitstellen tot 2030 "op zijn vroegst". Hij rechtvaardigde deze keuze voor Boeing deels door het feit dat zijn bedrijf al meer dan zestig 787's in de vloot heeft

(...)

Dit brengt United's uitstaande orders op meer dan 430 737 MAX vliegtuigen. Daarnaast zijn er 120 Airbus A321 NEO's, waaronder A321 XLR's. Met de 100 nieuwe 787's en 45 A350-900's zal de luchtvaartmaatschappij de komende tien

jaar bijna 700 vliegtuigen ontvangen. Het tempo van de leveringen in de komende twee jaar zal indrukwekkend zijn, met meer dan twee vliegtuigen per week in 2023 en meer dan drie per week in 2024. Scott Kirby wil zijn voordeel doordrukken na, in zijn woorden, "uit de pandemie te zijn gekomen als 's werelds grootste luchtvaartmaatschappij en de nationale luchtvaartmaatschappij van de VS".

Mijn commentaar: Nadert het einde van de nachtmerrie voor Boeing en zijn B787?

Na een leveringspauze in 2021, na de ontdekking van nieuwe kwaliteitsdefecten bij sommige vliegtuigen, heeft de Federal Aviation Administration (FAA) in juli jongstleden toestemming gegeven voor de hervatting van de B787-leveringen. Eén voorwaarde: elk vliegtuig moest door de FAA worden geïnspecteerd voordat het aan de klant werd geleverd.

In totaal zal de B787-crisis Boeing naar verwachting 5,5 miljard dollar kosten.

Bonus artikel

> Historisch akkoord in Europa over hervorming koolstofmarkt

(bron Les Echos) 18 december - Na meer dan dertig uur onderhandelen hebben de Europese wetgevers eindelijk een akkoord bereikt over de hervorming van de Europese koolstofmarkt, een centraal onderdeel van de "Green Deal" van de Europese Unie die het oude continent ertoe moet brengen zijn koolstofuitstoot tegen 2030 met 55% (ten opzichte van 1990) en tegen 2050 tot nul terug te brengen.

In deze tekst, die zich in de laatste onderhandelingsfase bevindt, wordt het beginsel "de vervuiler betaalt" aangescherpt. Haar belangrijkste maatregel is het afschaffen van de vrije rechten om te vervuilen en deze te vervangen door een koolstofbelasting aan de grenzen van de EU.

Het is gericht op CO₂-emissies die verband houden met de invoer uit vervuilende sectoren zoals staal, cement, meststoffen, aluminium, waterstof en elektriciteit. Het doel is het concurrentievermogen van Europese bedrijven in stand te houden door te zorgen voor eerlijke concurrentie met derde landen met minder strenge klimaatnormen.

Het op zondagochtend vroeg bereikte akkoord voorziet in de uitbreiding van deze hervorming van de koolstofmarkt tot de verwarming van gebouwen en het wegvervoer, alsmede tot het zeevervoer, en **schert de voorwaarden voor het luchtvervoer (met uitzondering van internationale vluchten) aan.**

Verbrandingsinstallaties volgen in 2028.

Hoewel het minder ambitieus is dan de oorspronkelijke doelstelling van de Europese Commissie, is het ongekend. Dit is de grootste klimaatwet die ooit in Europa, en volgens sommigen in de wereld, is aangenomen", aldus Peter Liese,

hoofdonderhandelaar van het Europees Parlement. We krijgen veel voor het klimaat, veel CO2 bespaard, tegen de laagst mogelijke prijs."

Een van de controversiële kwesties was het tijdschema voor de geleidelijke afschaffing van de zogenaamde gratis rechten die aan de industrie worden toegekend om beter te kunnen concurreren met niet-EU-landen. **De wetgevers hebben besloten de koolstofheffing geleidelijk in te voeren vanaf 2026, terwijl de gratis rechten tegen 2034, eveneens geleidelijk, zullen worden afgeschaft.**

Concreet hebben de wetgevers het tempo gewijzigd waarmee de CO2-rechten die EU-bedrijven bij vervuiling op de Europese koolstofmarkt moeten kopen, worden verlaagd. Deze zijn elk jaar gedaald als stimulans om minder vervuilend te worden. Het akkoord voorziet in een versnelling tegen 2030 met een vermindering van 62% ten opzichte van 2005, vergeleken met een eerdere doelstelling van 43%. De door de bedrijven veroorzaakte vervuiling zal dus ook afnemen. **"De koolstofprijs zal voor deze industrieën ongeveer 100 euro per ton bedragen. Geen enkel ander continent heeft zo'n ambitieuze koolstofprijs"**, aldus Pascal Canfin (Renew), voorzitter van de milieuc commissie van het Parlement.

Het andere twistpunt betrof het speciale geval van industriëlen die hun productie uitvoeren naar derde landen die geen koolstofprijs kennen. Om hen in staat te stellen concurrerend te blijven, wilde het Parlement de gratis rechten behouden voor degenen die in "groene" technologieën hebben geïnvesteerd.

Op dit bijzonder gevoelige punt, dat door de industrie fel werd bekritiseerd, hebben de wetgevers besloten de ontwikkeling van een steunmechanisme uit te stellen tot 2025, omdat zij niet onmiddellijk tot een akkoord konden komen. En om de stimulans nog groter te maken, bepaalt de overeenkomst dat bedrijven die niet investeren in energie-efficiëntie tot 20% van hun gratis rechten zullen worden ontnomen.

De door de Commissie verdedigde uitbreiding van de hervorming tot wegen en gebouwen kon worden uitgevoerd, maar is zeer beperkt. Het werd fel betwist door het Parlement, dat garanties wilde inbouwen, vanwege de gevolgen voor huishoudens, die een koolstofrekening bij hun toch al hoge elektriciteitsrekening zouden krijgen.

De prijs die huishoudens vanaf 2027 moeten betalen, wordt tot ten minste 2030 gemaximeerd op 45 euro per ton, met de mogelijkheid om de maatregel uit te stellen tot 2028 als de energieprijzen het huidige stratosferische niveau bereiken. Voor Frankrijk is de huidige prijs 44 euro.

Daarnaast wordt een sociaal klimaatfonds van 86,7 miljard euro opgericht om kwetsbare burgers en bedrijven te compenseren. Het meeste geld zal komen uit de opbrengsten van de nieuwe regeling voor de handel in koolstofemissierechten. Tegelijkertijd wordt het innovatiefonds om de industrie sneller koolstofvrij te maken met 50 miljard euro verhoogd.

"Door dit akkoord kunnen grote vervuilers tien jaar lang miljarden euro's aan gratis rechten blijven ontvangen, terwijl de huishoudens in vergelijking daarmee kruimels zullen ontvangen," klaagde de milieu-NGO coördinatie CAN (Climate Action Network).

Het akkoord, dat in februari nog moet worden bevestigd door de Europese Raad en het Parlement, zal naar verwachting niet veel verder komen. In totaal wil zij de klimaatdoelstellingen van de Europese industrie met bijna 50% verhogen.

Mijn commentaar: Het akkoord in kwestie maakt deel uit van het grote Europese klimaatplan.

De gevolgen van deze overeenkomst voor het intra-Europese luchtvervoer zijn aanzienlijk. Het versnelt het einde van de gratis koolstofemissierechten.

De extra kosten voor de grote Europese luchtvaartmaatschappijen zullen uiteindelijk honderden miljoenen euro's per jaar bedragen.

Hier volgen enkele toelichtingen op de verschillende bestaande regelingen.

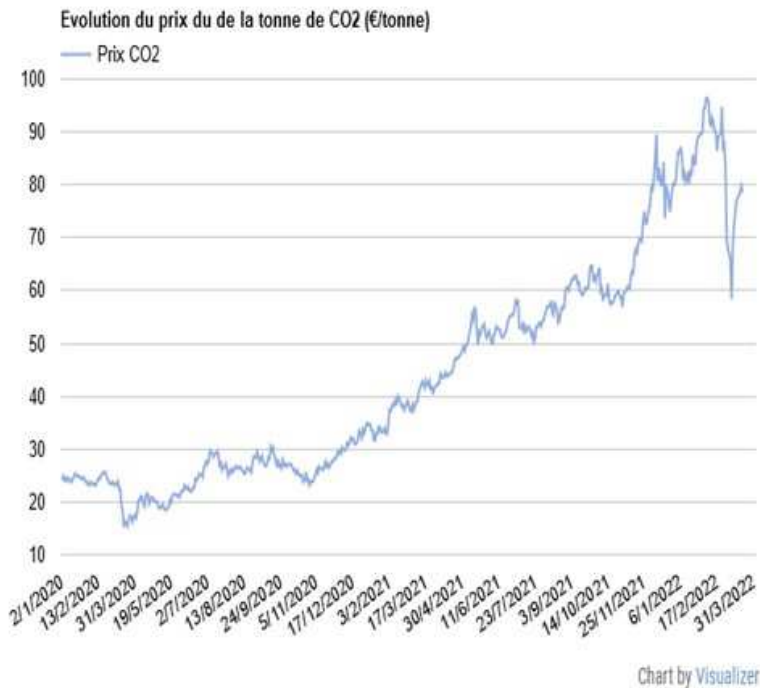
Om de vervuiling terug te dringen, hebben verschillende regeringen verschillende regelingen ingevoerd: de koolstofbelasting, de koolstofcompensatie en de emissiequota. Deze drie methoden leiden tot verschillende vormen van koolstofprijzen.

- Systeem van emissierechten

In 2005 heeft de Europese Unie een systeem voor de handel in CO₂-emissiequota opgezet. Dit besluit is genomen naar aanleiding van de in het Protocol van Kyoto aangegane verbintenissen om de emissies te verminderen. Transacties kunnen plaatsvinden over de toonbank of op een koolstofbeurs. In Europa is de koolstofmarkt de regeling voor de handel in emissierechten (ETS). De autoriteiten stellen een emissieplafond vast dat niet mag worden overschreden. Vervolgens hebben de in deze regeling opgenomen industrieën en energieproductie een bepaald aantal quota.

De handelseenheid, het emissierecht, komt overeen met één ton koolstof. Op de koolstofmarkt kunnen bedrijven hun rechten verkopen als ze minder uitstoten dan verwacht. Verontreinigende bedrijven kopen dan hun ontbrekende emissierechten op deze markt. Een bedrijf dat meer uitstoot dan zijn quotum en niet op de markt koopt, krijgt een boete.

In Europa kost een ton koolstof tot 2018 7 euro, eind 2019 25 euro en eind 2021 85 euro.



3 mars 2022 : le prix de la tonne de CO2 s'effondre sur fond de guerre en Ukraine

- De koolstofbelasting

In tegenstelling tot de quotamarkt, die een plafond stelt aan de uitstoot, zet de koolstofbelasting rechtstreeks een prijs op deze koolstof, vastgesteld door de regering. Terwijl emissiequota gericht zijn op grote vervuilers, heeft deze belasting betrekking op kleinere vervuilers. Bovendien is er een vrijstelling voor bepaalde soorten ondernemingen.

De in 2014 ingevoerde koolstofbelasting, ook bekend als de "koolstofcomponent", is van toepassing op binnenlandse verbruiksbelastingen op fossiele brandstoffen: aardolieproducten (TICPE), kolen (TICC) en aardgas (TICGN). Het bedrag van deze belasting wordt op elke fossiele brandstof toegepast in verhouding tot de koolstofemissies ervan. Het doel van deze belasting is 100 euro/ton CO2 tegen 2030. Deze werd aanvankelijk in 2014 vastgesteld op 7 euro/tCO2 en is voortdurend gestegen. Deze verhoging is echter in 2019 bevroren, nadat in Frankrijk sociale bewegingen tegen deze verhoging waren ontstaan. De koolstofcomponent bedraagt dus sinds 2018 44,6 euro/tCO2.

- Koolstofcompensatie

Koolstofcompensatie is gebaseerd op een eenvoudig model: compenseer uw koolstofuitstoot door projecten te financieren die de uitstoot verminderen. Deze aanpak is over het algemeen vrijwillig. Elk individu of bedrijf kan zich ertoe verbinden, zonder enige verplichting.

Het principe is gebaseerd op het feit dat de uitgestoten koolstof elders kan worden gecompenseerd. De gecompenseerde emissies zijn koolstofkredieten (in ton CO₂-equivalent). Deze kredieten kunnen dan worden verhandeld op de koolstofmarkt.

Er is echter veel kritiek op dit beginsel, waaronder het feit dat sommige bedrijven liever betalen dan hun eigen uitstoot te verminderen. Het moet worden gebruikt als aanvulling op andere middelen en wanneer het niet meer mogelijk is de emissies te verminderen.

Bronnen: energiesdev, statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 19 december op 1,254 euro. Hij is deze week licht gedaald (-1,10%).

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

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

Olie en vliegtuigbrandstof zijn terug op niveaus die dicht bij die van het begin van het jaar liggen, hoewel het verschil tussen de olie- en vliegtuigbrandstofprijzen nog steeds zeer groot is. De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met 9 dollar gestegen tot 120 dollar per vat. Het is bijna het laagste niveau sinds het begin van de gezondheidscrisis. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus

teruggevallen tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent (Noordzee)

olie stijgt deze week ook met \$2 tot \$80. Het is op een redelijker prijsniveau.

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

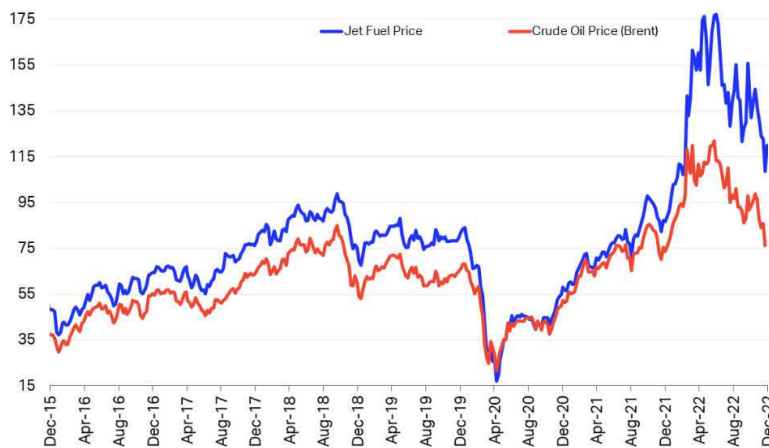
Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - december 2022.

Jet fuel price developments - longer term perspective

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Vliegtuigbrandstofprijs per vat per wereldregio (bron IATA) per 16 december 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 10.6% at 120/bbl

| 16 December 2022 | Share in World Index | cts/gal | \$/bbl | \$/mt | Index Value 2000 = 100 | vs. 1 week ago | vs. 1 month ago | vs. 1 yr ago |
|-------------------------|----------------------|---------|--------|--------|------------------------|----------------|-----------------|--------------|
| Jet Fuel Price | 100% | 285.75 | 120.01 | 947.72 | 328.07 | 10.6% | -8.6% | 38.4% |
| Asia & Oceania | 22% | 277.36 | 116.49 | 920.28 | 332.85 | 12.6% | -3.3% | 36.4% |
| Europe & CIS | 28% | 286.72 | 120.42 | 950.13 | 324.45 | 8.2% | -10.2% | 39.4% |
| Middle East & Africa | 7% | 270.78 | 113.73 | 897.97 | 339.62 | 11.1% | -7.4% | 35.6% |
| North America | 39% | 291.37 | 122.37 | 966.75 | 325.33 | 11.2% | -10.3% | 39.2% |
| Latin & Central America | 4% | 296.46 | 124.51 | 983.66 | 344.92 | 10.8% | -8.0% | 40.3% |

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

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

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

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

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

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

Details

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

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

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

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.367 mensen ontvangen dit persoverzicht live

