

AF-KLM: Wij nemen de toekomst van de planeet zeer serieus

I Brief van de directeur van Air France-KLM



In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

François Robardet

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°9165, 12 juni 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Geachte lezers,

Op woensdag 7 juni 2023 vond de jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM plaats.

Ik wil alle werknemers- en voormalige werknemersaandeelhouders bedanken die mij hun volmacht hebben gegeven.

Ik zal me blijven inzetten om uw belangen te verdedigen, in het bijzonder:

. om de uitvoering van resolutie nr. 34 te verzekeren, die het mogelijk zal maken om kapitaalverhogingen door te voeren die voorbehouden zijn aan leden (werknemers en voormalige werknemers) van een bedrijfs- of Groepsspaarplan,

. om de uitvoering van resolutie nr. 35 te verzekeren, die het mogelijk zal maken om kapitaalverhogingen door te voeren die voorbehouden zijn aan categorieën van begunstigen bestaande uit werknemers van buitenlandse dochterondernemingen.

Sommigen onder u hebben niet tijdig kunnen stemmen, soms door moeilijkheden om

toegang te krijgen tot uw rekening. Om te voorkomen dat dit opnieuw gebeurt, lees mijn nieuwe commentaar in de rubriek: **Goed om te weten: Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders aan het einde van deze brief.**

Tot slot wil ik twee belangrijke evenementen noemen die ik binnenkort zal bijwonen.

Het eerste is het Paris Air Forum op vrijdag 16 juni, georganiseerd door La Tribune, met als thema "Together, ready for a new take-off! Tegen de klimaatnoodsituatie is de hele lucht- en ruimtevaart- en mobiliteitsindustrie gemobiliseerd".

Het tweede evenement vindt volgende week plaats, vier jaar na de vorige editie. Het wordt de SIAE (Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace van 19 tot 25 juni 2023), beter bekend als de "Paris Air Show".

Bedankt voor jullie vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier
François

> **Air France-KLM : "We nemen de toekomst van de planeet heel serieus".**

(bron Investir) 10 juni - De ene **na de andere topman prees de opleving van de groep na twee slechte jaren**. Dit was het geval voor Chief Executive Benjamin Smith, die de prestaties in het Frans prees en er in het Engels aan toevoegde dat Air France-KLM "beter dan haar concurrenten heeft geanticipeerd op het herstel en de toename van de capaciteit". **De luchtvaartmaatschappij dichtte een deel van het verschil in winstgevendheid met haar concurrenten met een operationele marge van 4,5%, vergeleken met 4,9% voor Lufthansa en 5,3% voor IAG.**

AMBIANCE Aanvankelijk kalm, werd de sfeer elektrisch toen **Nederlandse klimaatactivisten tussenbeide kwamen om de hypocrisie van Air France-KLM met betrekking tot haar toezeggingen aan de kaak te stellen**. De planeet is stervende, stop deze stomme Muppet Show", riep een van hen, voordat ze op haar stoel ging staan en een vliegtuig imiteerde. We willen gerechtigheid voor het klimaat. Gaat u eindelijk de waarheid vertellen over uw model en uw klimaatafspraken, of accepteert u dat u bekend staat als leugenaar?" schreeuwde een andere activist tegen Marjan Rintel, het hoofd van KLM. **"We nemen de toekomst van de planeet heel serieus", verdedigde Benjamin Smith. Ook de voorzitter van de raad van bestuur, Anne-Marie Couderc, probeerde de gemoederen te bedaren door te zeggen dat "de inzet van onze teams oprecht is en dat we door overleg passende oplossingen kunnen vinden".**

RESOLUTIES

Alle gewone en buitengewone besluiten werden goedgekeurd. De bezoldiging van Ben Smith voor 2022 werd goedgekeurd door 80,48%. De vervanging van Rodolphe Saadé (CMA CGM) in de Raad van Bestuur door Ramon Fernandez voor de resterende duur van zijn mandaat werd goedgekeurd door 94,82%.

GEHOORD OP DE VERGADERING

Zal de terugkeer van de Groep naar betere tijden een hervatting van het dividend betekenen? **"We moeten eerst onze balans herstellen en dan komt de kwestie van het dividend weer op tafel"**, antwoordde CFO Steven Zaat. Dus op korte termijn hoeven we niets te verwachten. Gevraagd naar consolidatie in de sector, **zei Ben Smith dat "de nieuwe flexibiliteit van Air France-KLM betekent dat we naar mogelijkheden kunnen kijken. Het verkoopproces van TAP Air Portugal is nog niet officieel begonnen"**.

***Mijn commentaar:** Op de [website van de Air France-KLM Groep](#) vindt u de resultaten van de stemmingen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 7 juni en de antwoorden op de schriftelijke vragen van de aandeelhouders.*

Een groot deel van de vragen ging over de maatregelen die de Air France-KLM groep heeft genomen om klimaatverandering tegen te gaan.

Samengevat is de Air France-KLM groep een van de koplopers in deze strijd. Ze heeft met name het meest geïnvesteerd in duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF).

> **KLM staat terecht wegens beschuldigingen van greenwashing in haar klimaatreclame**

(bron Bloomberg, vertaald met Deepl) 7 juni - **KLM zal haar reclamecampagne voor klimaatvriendelijke vluchten voor de rechter moeten verdedigen tegen beschuldigingen van greenwashing**, nadat een rechter in Amsterdam de weg vrijmaakte voor een volledige rechtszaak.

Advertenties van de Nederlandse tak van Air France-KLM "schenden de normen van het Europese consumentenrecht door ten onrechte de indruk te wekken dat haar vluchten niet bijdragen aan de verslechtering van de klimaatsituatie", aldus milieuactivisten Fossilvrij en Reclame Fossilvrij, die de luchtvaartmaatschappij voor de rechter hebben gedaagd, woensdag in een verklaring.

De klacht volgt op de uitspraak van de Nederlandse reclamewaakhond vorig jaar dat **een KLM-promotie die klanten vertelde dat ze CO2-vrij konden vliegen misleidend was**. KLM werd vervolgens voor de rechter gedaagd door Nederlandse milieulobbygroepen die beweren dat de reclamecampagne 'Fly Responsibly' neerkomt op greenwashing.

Luchtvaartmaatschappijen kopen CO2-compensaties, of bieden klanten aan daarvoor extra te betalen, om reizigers ervan te overtuigen dat hun reis niet bijdraagt aan de opwarming van de aarde. Deze programma's, waaronder het planten van bomen en bosbescherming, zijn bekritiseerd als ontoereikend, misleidend of onmogelijk te valideren.

"KLM is ambitieus in haar aanpak van het klimaat en wil haar klanten betrekken bij dit onderwerp", aldus een woordvoerder van het bedrijf. "We leren steeds meer over duurzaamheidscommunicatie en we blijven onze communicatie evalueren om te bepalen wat er kan worden verbeterd en nog transparanter kan worden gemaakt." Hoewel KLM haar "Fly Responsibly" reclamecampagne heeft beëindigd, "heeft ze geen toezeggingen gedaan over haar toekomstige reclame, noch is ze ingegaan op de marketing van CO2-compensatie, wat ook het onderwerp is van de rechtszaak", aldus de groepen.

De rechtszaak betwist ook "KLM's bewering dat ze 'een duurzamere toekomst creëert' vanwege haar doel van netto nul emissies in 2050, wat in tegenspraak is met haar plannen voor voortdurende commerciële groei".

Mijn commentaar: De weg naar duurzame luchtvaart is lang en moeilijk.

KLM werd vorig jaar bekritiseerd voor haar campagne, maar heeft sindsdien haar communicatie gecorrigeerd.

Air France van haar kant heeft naar aanleiding van opmerkingen van milieuactivisten de compensatieregeling voor haar klanten moeten wijzigen (zie [mijn brief nr. 882](#) van 17 oktober 2022).

Deze haperingen mogen niet verhullen dat de teams van Air France-KLM enorm hun best doen om bij te dragen aan de strijd tegen klimaatverandering.

De vernieuwing van de vloot wordt vaak benadrukt, maar er worden vele andere acties van meer of minder belang uitgevoerd om deze strijd te winnen:

. Duurzame vliegtuigbrandstoffen

.

Eco-piloting

.

Intermodaliteit

.

Meer verantwoorde catering

Meer informatie over de acties van de Air France-KLM groep vindt u op de speciale website: <https://airfranceacts.airfrance.com/>

> Interview: "We zijn veroordeeld tot groei", Thierry Aucoc, VP Commercial for Europe van Emirates

(bron Journal de l'Aviation) 12 juni - Na een recordomzet en -winst in 2022 heeft **Emirates de economische crisis de rug toegekeerd om zich volledig voor te bereiden op toekomstige groei**. Er staan meer dan tweehonderd vliegtuigen in de orderboeken van Airbus en Boeing te wachten om geproduceerd te worden, en daar kunnen er binnenkort nog meer bijkomen als we de uitspraken van Tim Clark, de voorzitter van de groep, mogen geloven. Thierry Aucoc, Emirates' Commercial Vice President voor Europa en Rusland, en Cédric Renard, Emirates' General Manager in Frankrijk, praten met Le Journal de l'Aviation over enkele van de belangrijkste problemen waar de luchtvaartmaatschappij mee te maken heeft.

Emirates heeft recordresultaten gepubliceerd voor 2022, met een terugkeer naar bijna 80% van de capaciteit van voor de crisis. Wat is de capaciteitssituatie in Frankrijk?

Thierry Aucoc: **We zijn in Frankrijk teruggekeerd naar de capaciteit van voor de crisis**. Wereldwijd niet helemaal, en daar zijn verschillende redenen voor. Ten eerste zijn er vertragingen in de vliegtuigleveringen. Ten tweede is het onderhoud van vliegtuigen die tijdens de crisis aan de grond werden gehouden vrij zwaar voordat ze weer in gebruik kunnen worden genomen, dus ze zijn nog niet allemaal terug. Voeg daar de retrofit aan toe, die vliegtuigen permanent immobiliseert, en we komen uit op een iets lager aanbod dan vóór de crisis. We hebben nog minstens een jaar nodig om weer op dat niveau te komen.

Cédric Renard: Op dit moment zijn onze 150 Boeing 777's in dienst en negentig van onze 116 A380's zijn operationeel - tegen het einde van de zomer zullen dat er honderd zijn.

Worden jullie benadeeld door de algemene vertragingen in de vliegtuigleveringen, waardoor jullie je aanbod niet zo snel kunnen vergroten als jullie zouden willen?

Thierry Aucoc: Natuurlijk zijn we nog niet op het niveau van voor Covid, dus **elke levering van vliegtuigen zou welkom zijn**. Maar we moeten wachten en dat doen we al sinds vorig jaar. Het is aan ons om ons te organiseren. Het zou gênant zijn als sommige maatschappijen vliegtuigen zouden ontvangen en andere niet. Maar we zitten allemaal in deze situatie waarin we ongeduldig wachten op onze vliegtuigen.

Wanneer verwacht u dat de situatie is opgelost?

Thierry Aucoc: We moeten nog een jaar op onze Airbus A350's wachten. Ze komen aan in augustus 2024 en we verwachten er vijftig. Zodra ze zijn vastgelegd, zullen we één, twee of drie leveringen per maand hebben, dus het zal snel gaan. De A350 is een vliegtuig dat perfect geschikt is voor bepaalde bestemmingen die geen grote volumes aankunnen en waar een Boeing 777 te groot zou zijn - onze Triple Sevens

hebben ongeveer 360 stoelen, de A350's zullen er ongeveer 280 hebben. Het zal ons in staat stellen om nog beter in te spelen op de ontwikkelingsbehoeften van regionale hoofdsteden, terwijl **we een zeer sterke vraag hebben van de regio's en luchthavens, vooral in Frankrijk, om onze programma's en hun connectiviteit te versterken.**

We hebben ook 115 777X'en en dertig 787's in bestelling, waarvan we verwachten dat ze in 2025 in gebruik zullen worden genomen.

Er wordt ook gesproken over een nieuwe bestelling van 100 tot 150 extra vliegtuigen. Wat zou hun missie zijn?

Thierry Aucoc: **Deze bestelling is bedoeld voor zowel vlootvernieuwing als groei.** De gemiddelde leeftijd van de vloot is acht jaar en we willen niet ouder worden. We moeten vliegtuigen vervangen die geleidelijk uit dienst worden genomen - de A380 heeft nog vijftien operationele jaren te gaan en de laatste zal in 2038 uit dienst worden genomen. Tegelijkertijd moeten we **blijven groeien. We zijn veroordeeld tot groei.**

Sinds het begin van het herstel zijn de ticketprijzen over de hele linie gestegen, maar dit heeft nog geen effect gehad op de vraag. Kan dit zo doorgaan?

Thierry Aucoc: Er is een echte wet van vraag en aanbod en de vraag is momenteel erg sterk. Wat ons betreft, we hebben moeten **reageren op aanzienlijke kostenstijgingen, of het nu gaat om brandstof, de luchthaven...** De kosten van een maaltijd zijn met 20% gestegen. **We hebben de prijzen moeten verhogen om een fatsoenlijke marge te behouden.** En op dit moment hebben we nog geen daling van de vraag gezien

(...)

Dubai is nu een belangrijke internationale hub, maar heeft te kampen met concurrentie, vooral van Turkije. Voelt Emirates deze groeiende concurrentie van Turkish Airlines en Istanbul in zijn activiteiten?

Thierry Aucoc: **Turkish Airlines is** een gevestigde luchtvaartmaatschappij, met honderden vliegtuigen, die aan het moderniseren is, een nieuwe luchthaven heeft en **een echte concurrent is. Maar er is ook een enorme vraag, mensen willen reizen en alle luchtvaartmaatschappijen profiteren hiervan:** vorig jaar kwam dit tot uiting in een bezettingsgraad van 80% voor Emirates.

Cédric Renard: We hebben ook het geluk dat we een echte bestemming hebben. Dubai is de 4e meest bezochte stad ter wereld en is een bestemming op zich, niet alleen voor toeristen, maar ook en vooral in economisch en financieel opzicht. We hebben het geluk dat we een bestemming hebben die het hele jaar door leeft, waar grote internationale evenementen plaatsvinden, en 's werelds grootste internationale hub, met de connectiviteit die je kent.

Thierry Aucoc: We hebben een zeer robuust, zeer krachtig model, met een unieke

reiservaring. We kijken naar iedereen, we zijn altijd waakzaam, we zorgen ervoor dat we altijd de beste prijs-kwaliteitverhouding hebben en bovenal blijven we investeren, innoveren, op het gebied van vloot en product.

Maakt u zich zorgen over de plannen van Saoedi-Arabië voor de luchtvaartsector?

Thierry Aucoc: **Saoedi-Arabië, met Riyadh Air of Neom, is een heel ander geval. Daar beginnen we vanaf nul.** Je hebt vliegtuigen nodig, en die zijn niet zo gemakkelijk te vinden. Je hebt opgeleid personeel nodig, je moet je systemen, je IT, enzovoort organiseren. Dat kost allemaal veel tijd, dus we kunnen zien wat er gaat komen. Het project is ook anders: **Saoedi-Arabië wil vooral het toerisme in het land ontwikkelen, geen hub.**

Mijn commentaar: De kernstrategie van Air France-KLM is duurzame luchtvaart.

Haar concurrenten in Azië en het Midden-Oosten hebben de tegenovergestelde strategie. Voor hen gaat het erom de luchtvaart te ontwikkelen, zo mogelijk op een duurzame manier.

Emirates maakt hier geen geheim van. In bovenstaand interview is de boodschap duidelijk: "we moeten blijven groeien. We zijn gedoemd om te groeien".

Zolang de wereldwijde regelgeving (Corsia) minder beperkend is dan de Europese regelgeving (ETS), zal de situatie niet veranderen.

Zie over dit onderwerp paragraaf "4 Compensatie" in het Bonusartikel aan het einde van deze brief.

> **Volotea haalt Air France in op Franse intraregionale routes**

(bron Les Echos) 10 juni - Verlaten door sommigen, blijven de interregionale routes in Frankrijk een uitkomst voor anderen. Voor het eerst dit jaar staat een low-cost luchtvaartmaatschappij, de Spaanse maatschappij Volotea, zelfs op het punt om de eerste plaats in te nemen op de Franse binnenlandse markt wat betreft het aantal routes. Met 61 verkochte routes deze zomer overtreft het aanbod van Volotea op intra-hexagonale routes dat van Air France (58 routes), easyJet (42 routes), Air Corsica (28) en Transavia (19).

"Air France biedt nog steeds veel meer stoelen aan dan wij, dankzij zijn grote radiale routes - ongeveer 12 miljoen tegenover 6 miljoen voor Volotea -, maar wij vliegen meer Franse binnenlandse routes dan zij", zegt Carlos Muñoz, CEO en oprichter van Volotea, tevreden.

Dit bevestigt eens te meer de strategie die Volotea al sinds de oprichting tien jaar geleden

volgt, namelijk zich concentreren op interregionale routes tussen middelgrote steden

met weinig of geen service van de grote luchtvaartmaatschappijen en de trein. "Van de 420 routes die Volotea sinds zijn oprichting heeft geopend, bestonden er 235 niet en we zijn alleen op 60% van onze routes", herhaalt zijn CEO graag.

(...)

" **Vanaf het begin is Frankrijk onze nummer één markt geweest**", benadrukt Carlos Muñoz, die voor dit jaar 10,5 tot 11 miljoen passagiers voorspelt, voor een omzet van 700 miljoen euro - tegenover 557 miljoen in 2022.

Ondanks Covid zal Volotea erin geslaagd zijn om zijn omzet **tussen 2019 en 2023 met 58% te verhogen**, terwijl **het aantal passagiers met 38% zal toenemen**. En hoewel de vloot niet in dezelfde mate is toegenomen, van 36 naar 41 vliegtuigen in dezelfde periode, heeft de luchtvaartmaatschappij de kleine Boeing 717's van het begin vervangen door Airbus A319's en A320's, die zowel groter als winstgevender zijn.

Het ziet ernaar uit dat deze groei met dubbele cijfers zal aanhouden. "De zomer zal erg sterk zijn en het begin van de winter ziet er goed uit," zegt de CEO van Volotea. "Sinds het einde van Covid is reizen blijkbaar een hogere prioriteit geworden voor mensen en de prijsstijging heeft geen zichtbare invloed gehad op de vraag. Bovendien biedt de markt voor interregionale routes nog steeds enorme groeimogelijkheden", vervolgt hij. **"We hebben 1.200 interessante routes geïdentificeerd, waarvan een derde nu nog niet bestaat.**

Bij deze vraag komt nog het meevallende effect van de inkrimping van de binnenlandse netwerken van de grote regionale luchtvaartmaatschappijen, die zich liever concentreren op het bedienen van hun hubs. Na een halvering van de capaciteit van haar dochtermaatschappij Hop en de overdracht van verschillende binnenlandse routes aan Transavia, heeft Air France de onrendabele Brest-dienst moeten opgeven om de slots op Orly te kunnen hergebruiken voor routes naar Europa en Afrika.

En **sommige luchtvaartmaatschappijen, zoals Lufthansa, geven er nu de voorkeur aan om met Volotea samen te werken om hun regionale aanwezigheid te behouden of uit te breiden.** Begin dit jaar ging haar lagekostendochter Eurowings een commercieel partnerschap aan met Volotea om 150 routes in Europa aan te bieden, waaronder acht Volotea-routes tussen Frankrijk en Duitsland. Andere zouden kunnen volgen.

(...) De

CEO van Volotea is niet van plan om zich onder de plak te laten houden door een grote luchtvaartmaatschappij. "We zijn absoluut van plan om voor altijd onafhankelijk te blijven.

Mijn commentaar: Achter de pakkende titel gaat een heel andere realiteit schuil.

Op het Franse vasteland vliegt Volotea op minder routes dan de Air France-groep (61 tegenover 77) en vervoert het de helft minder passagiers.

De vraag blijft: is

de lagekostenmaatschappij van de Franse groep (Transavia France) uitgerust om Volotea het hoofd te bieden?

Niets is minder zeker. Toen Transavia France werd opgericht, was het de bedoeling om vanuit Frankrijk "zonnige" bestemmingen rond de Middellandse Zee aan te doen.

De regels voor de beloning van cabinepersoneel zijn dienovereenkomstig aangepast voor vluchten van meer dan twee uur. Dit maakt Transavia France minder efficiënt op intraregionale Franse routes, met vluchten van slechts één uur.

> **Explosie van rechtszaken over overlast tegen luchtvaartmaatschappijen in 2022**

(bron AFP) 9 juni - **Het aantal rechtszaken tegen luchtvaartmaatschappijen wegens niet-naleving van de milieuregels op Franse luchthavens is in 2022 met maar liefst 222% gestegen** als gevolg van een slecht beheerd herstel, aldus de autoriteit die de luchthavenoverlast controleert op vrijdag. Midden in het post-Covid herstel waren luchtvaartmaatschappijen niet in staat om "hun beloften na te komen", verklaarde Gilles Leblanc, voorzitter van de Franse autoriteit voor de controle op luchthavenoverlast (Acnusa), die donderdag haar jaarverslag bij de regering indiende. Lagekostenmaatschappijen werden gemiddeld veel vaker vervolgd door de autoriteiten vóór Acnusa, die boetes tot €40.000 per overtreding kan opleggen en vooral geïnteresseerd is in geluidsoverlast, inclusief overtredingen van de avondklok. **De Spaanse lagekostenmaatschappij Volotea heeft het hoogste aantal vervolgingen per 10.000 vliegtuigbewegingen (48,9), voor easyJet uit het VK (35,7) en WizzAir uit Hongarije (28,2).**

Voor Gilles Leblanc houdt **deze "zorgwekkende verslapping"** verband met de "desorganisatie van de sector" na de pandemie, maar is ze ook **het gevolg van te ambitieuze vluchtschema's van deze maatschappijen, die** volgens hun model tot acht rotaties per vliegtuig per dag nodig hebben. "Op dagen dat alles goed gaat en er nergens vertragingen zijn, kan het werken, maar de realiteit van het luchtvervoer is dat er veel onberekenbaarheden zijn", merkte hij op. De laatste vlucht van de dag mag een avondklok niet respecteren. Uit het document blijkt dat er vorig **jaar 935 vervolgingen werden ingesteld**, tegenover slechts 290 in 2021. **In 2022 hadden er 241 betrekking op de grootste luchthaven van Frankrijk, Parijs-Charles-de-Gaulle (CDG), net voor twee regionale faciliteiten, Nantes-Atlantique (231) - een Volotea-basis - en Basel-Mulhouse (202).**

"Vandaag de dag denken mensen dat de situatie (met betrekking tot luchthavenvervuiling) slechter is dan voor de gezondheids crisis", wat de werkelijkheid ook is, waarschuwt Gilles Leblanc: "er heerst een behoorlijk gespannen klimaat op sommige luchthavens".

(...)

Mijn commentaar: Ik vind het onaanvaardbaar dat de avondklok op de meeste grote Franse luchthavens niet wordt nageleefd.

Dit fenomeen treft (om de redenen die in het artikel worden genoemd) vooral de low-cost maatschappijen op hun grootste Franse bases: Nantes voor Volotea, Basel-Mulhouse voor easyJet.

Dit is geen verrassing, want deze maatschappijen zijn de afgelopen dertig jaar enorm gegroeid. De lagekostenmaatschappijen zijn de enigen die hebben geprofiteerd van de toename van het Franse luchtverkeer.

Bonusartikel

> Europa mist koolstofarme luchtvaart

(bron Le Soir) 9 juni - **De luchtvaart koolstofarm maken!** Het was een zin waar je niet omheen kon tijdens de jaarlijkse luchtvaarttop in Istanbul deze week. **De International Air Transport Association (IATA) en haar 300 luchtvaartmaatschappijen (83% van het wereldverkeer) hebben zich ertoe verbonden om tegen 2050 koolstofneutraal te worden (CO₂-uitstoot te verminderen en het onmisbare te compenseren), waarbij ze** vaak aangeven dat ze identieke verbintenissen verwachten van andere transportmiddelen over de weg of het water. Van de vele uitdagingen die gepaard gaan met het afstappen van fossiele brandstoffen om de CO₂-uitstoot te verminderen, wordt de luchtvaart er echter vaak meer dan andere als doelwit uitgepikt: overbodig voor sommigen (die pleiten voor een einde aan de waanzin van citytrips, privéjets, enz. De debatten zijn regelmatig, levendig en zelfs gepassioneerd. De kwestie hangt momenteel sterk in de lucht, maar lijkt de energie van de Europese instellingen niet te bundelen. **Verskillende kwesties illustreren de mate waarin Europa afwezig is bij de grote uitdagingen en de koolstofarme luchtvaart zou kunnen missen.** Missen we de boot?

1 Het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Europa's oudste en meest voor de hand liggende mislukking is de creatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het concept, gelanceerd in 1999, had niet alleen als doel om het Europese luchtruim open te stellen voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen zonder de traditionele bilaterale onderhandelingen tussen landen te doorlopen, maar ook om de luchtverkeersleiding te harmoniseren en te vereenvoudigen over dit 1,7 miljoen vierkante kilometer grote luchtruim waar jaarlijks meer dan 5 miljoen vluchten doorheen vliegen. Een gemeenschappelijk luchtruim zou het reizen vergemakkelijken door het beheer van gereserveerde zones (militaire ruimtes, enz.), de verplichte nationale contouren (de luchtverkeersleiding blijft een nationaal voorrecht) te integreren, maar zou vooral omwegen voorkomen waardoor tussen 10 en 12% van de CO₂-uitstoot in de atmosfeer zou worden bespaard.

Iedereen is het eens over het principe, maar de implementatie stagneert al 20

jaar. Niet in het minst door de weerstand van de grote nationale luchtverkeersleidingsautoriteiten (de hervorming zou het personeelsbestand kunnen inkrimpen). "Europa heeft zich vastgelegd op het gemeenschappelijk luchtruim nog voordat de milieuagenda en het wetenschappelijk bewijs de urgentie ervan aantoonde," vat Rafael Schwartzman (Regional Vice-President van IATA Europe) samen. "Europa zegt al jaren dat het vastbesloten is om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te bereiken, maar waarom is het niet in staat om de beste manier te definiëren om dit te bereiken met behoud van de redelijke economische waarde van levensomstandigheden? Industrieën worden gedwongen om maatregelen te nemen, maar de staten passen ze niet toe. **Monopolies, zoals het luchtverkeersbeheer, moeten worden gecontroleerd door een onafhankelijke autoriteit die in staat is om dingen voor elkaar te krijgen. Aangezien zo'n autoriteit er niet is, is het de politieke wil die plotseling meer dan 10% van de uitstoot kan besparen.** Vooral in Europa is er een onevenredig beeld van de luchtvaart in termen van het goede en het slechte. Maar als Europa zo toegewijd is aan duurzaamheid, waarom neemt het dan niet de juiste beslissingen?"

2 Duurzame vliegtuigbrandstof

SAF staat voor Sustainable Aviation Fuel (Duurzame Vliegtuigbrandstof). Het gebruik ervan moet helpen om de luchtvaart CO₂-neutraal te maken: het is goed voor 62% tot 66% van de inspanning. **Europa heeft net vele lange maanden besteed aan het beslissen over de regelgeving die nodig is voor het gebruik van SAF.** Eind april heeft de EU een progressief plan opgesteld voor het gebruik van deze groene brandstof: 2% tegen 2025, dan 6% tegen 2030, oplopend tot 70% tegen 2050 (en een verplichting om synthetische brandstoffen geleidelijk op te nemen). **Wat echter helemaal niet aan de orde kwam, was wie deze groene brandstof zou gaan produceren en op welke basis. Het komt erop neer dat we prima regelgeving hebben, maar geen druppel SAF om te gebruiken.**

Ondertussen hebben de Verenigde Staten producenten gesubsidieerd om daadwerkelijk FAS te produceren en hebben ze een grote stap voorwaarts gezet in het gebruik ervan. Het blijft marginaal: tegen 2022 zal er wereldwijd 300 miljoen liter SAF geproduceerd zijn (240.000 ton), of... 0,1% van de 254 miljoen ton vliegtuigbrandstof die de sector nodig heeft. Er is echter vooruitgang geboekt: in 2019 (drie jaar eerder) vertegenwoordigde de productie slechts 0,01% van het jaarlijkse verbruik en, zoals bevestigd door IATA, zijn er veel Europese projecten onder de 130 die momenteel in potentiële ontwikkeling zijn. Het doel is om in 2028 55 miljoen ton te produceren.

3 Belasting

De luchtvaart wordt vaak beschouwd als een belastingparadijs omdat de belangrijkste brandstof, paraffine, niet belast wordt. Dit is een erfenis uit de naoorlogse periode (Tweede Wereldoorlog) en van economisch en strategisch realisme om concurrentie tussen landen/luchthavens te vermijden. **IATA staat erop dat de rest van haar activiteiten zwaar worden belast (380 miljard dollar in**

2018). Maar wat gebeurt er met dit geld? **In Europa, meer dan waar ook, worden luchtvaartgerelateerde belastingen uitsluitend gebruikt om nationale begrotingen bij te stellen, niet om een opwaartse spiraal op gang te brengen die de sector ten goede komt, bijvoorbeeld in termen van decarbonisatie.** Met uitzondering van het ETS (zie hieronder) is er geen enkele belasting waarvan de opbrengst wordt gebruikt om de luchtvaart, haar werking of haar ecologische deugdelijkheid te verbeteren. De laatste instapbelasting die in België werd opgelegd, is een perfect voorbeeld: ze werd ingevoerd als onderdeel van een minibelastingverschuiving om de afschaffing van een "speciale bijdrage" die sinds 1994 op de lonen werd betaald, te compenseren. Europa praat nu (en doet dat al heel lang) over het opleggen van een belasting op paraffine. **De EU moet haar belastinginspanningen in een deugdzame richting sturen voor de luchtvaartindustrie** (een deel van de heffingen gebruiken om duurzame voordelen te promoten, bijvoorbeeld). **Maar, laten we eerlijk zijn, dit is ingewikkeld omdat belastingen ook een nationaal voorrecht blijven, net als luchtverkeersleiding.**

4 Compensatie

Dit is een gemiste kans. Europa heeft als eerste een systeem ontwikkeld en geïmplementeerd om de uitstoot van de luchtvaart te compenseren. Dit is het ETS (Emissions Trading System), een systeem om broeikasgasemissiequota te kopen, een soort "koolstofuitwisseling" die luchtvaartmaatschappijen aanmoedigt om zo weinig mogelijk uit te stoten, aangezien ze ervoor moeten betalen. Het perfecte voorbeeld van de opwaartse spiraal die we graag zouden zien in de luchtvaartbelasting. Behalve dat dit systeem, dat wordt opgelegd op vluchten die het Europese luchtruim doorkruisen, alleen wordt toegepast op intra-Europese vluchten en Europese luchtvaartmaatschappijen benadeelt in hun concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, Turkije en China voor extra-Europese reizen... Op mondiaal niveau heeft Europa zijn logica niet kunnen/willen opleggen. **Een ander systeem, Corsia, is ingevoerd (op vrijwillige basis tot 2025, daarna opgelegd). Een minder efficiënt systeem, maar vooral minder duur. Moeten we echt raden welk systeem de voorkeur heeft van de luchtvaartmaatschappijen in de wereld?**

5 Intermodaliteit

Europa is het land met de meeste mogelijkheden om intermodaliteit te bevorderen. Het Europese spoorwegnet, vooral het hogesnelheidsnet, is het dichtste ter wereld. Er zijn ook onderbenutte of onbenutte mogelijkheden in de scheepvaart voor het vervoer van goederen. Een geïntegreerd beleid zou de rationele, economische en ecologische interactie van de verschillende transportmodi kunnen/moeten aanmoedigen zoals nergens anders ter wereld. **Initiatieven zijn nog zeldzaam** (de trein van het Gare du Midi naar Charles de Gaulle of Schiphol). De recente beslissing van Frankrijk om het aantal intra-Franse verbindingen waar een TGV-alternatief bestaat te beperken is zeer symbolisch: het betreft momenteel slechts drie verbindingen tussen Nantes, Bordeaux en Lyon, alleen met Orly, en vertegenwoordigt een besparing van 0,3% van de CO₂-uitstoot van Air France. Met

de hypocrisie dat de vluchten naar deze drie steden doorgaan vanaf Charles de Gaulle. Harmoniseren, organiseren, verbeteren, coördineren, intermodaliseren... **Europa aarzelt, Europa wacht. We mogen niet vergeten dat de verbetering van de verbindingen tussen luchthavens en het spoorweginet halverwege de jaren tachtig werd opgenomen in het Europese Witboek van een zekere Jacques Delors...**

***Mijn commentaar:** Als ik naar mezelf kijk, heb ik medelijden, als ik mezelf vergelijk, troost ik me.*

Hoewel Europa meer zou kunnen doen om de luchtvaart koolstofvrij te maken, hoeft het zich nergens voor te schamen in vergelijking met andere regio's in de wereld.

Europa heeft het voortouw genomen bij de ontwikkeling van duurzame luchtvaart, hetzij door onderzoek naar nieuwe brandstoffen, hetzij door het stellen van hogere doelen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart dan op mondiaal niveau wordt voorgesteld.

Europa moet zichzelf nu de middelen verschaffen om Europese luchtvaartmaatschappijen te voorzien van voldoende duurzame vliegtuigbrandstoffen - een grote uitdaging.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022, de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023, de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen verdere opmerkingen

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 12 juni op **€1,747**. Het is deze week sterk gestegen, met **6,78%**.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €1,253.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,95 (het was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,50, het laagste €1,10. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM kreeg een klap na de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte prognose voor het hele jaar (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019). Sindsdien hebben **analisten zich laten overtuigen door het vooruitzicht van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de beperkingen opgelegd door de Europese Commissie.**

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Geen verdere opmerkingen

> Brandstofprijzen in 2022

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en de prijs van een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde de spread tussen de twee producten tussen \$30 en \$50, terwijl dit in voorgaande jaren niet meer dan \$10 was.

In de afgelopen drie maanden is de spread tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert deze de spread van voor de oorlog in Oekraïne.

Geen verdere opmerkingen

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg deze week licht met \$2 tot \$94. Na een piek van \$ 182 in juni 2022 daalde de prijs begin augustus terug naar \$ 132. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne was het \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt deze week bijna met \$3 tot \$73.**

Van medio februari 2022 tot eind juli jojoede het tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt het tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **is Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie is nu slechts \$21.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna \$50.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen ze meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

***Mijn nieuwe commentaar:** Het nieuws uit Oekraïne heeft gewogen op de prijzen. De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent crude is met \$5 toegenomen tot \$21 per vat.*

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de](#)

[managers.](#)

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres 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 nieuwe opmerking: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die door Natixis worden beheerd, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de Eckert-wet.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis.

Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| 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 twitteraccount [@FrRobardet](#)

Vervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.468 mensen ontvangen dit persoverzicht live