

Schiphol: Air France-KLM kondigt een herziening van haar strategie aan

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°920, 10 juli 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze week verschijnt het bonusartikel, gebaseerd op een rapport van de Senaat.

Het gaat uitgebreid in op de financiële en technische capaciteit om de komende decennia duurzame vliegtuigbrandstoffen te produceren.

Ik beveel het u aan

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> **Air France-KLM kondigt een herziening aan van haar capaciteitsreductiestrategie op Schiphol**

(bron Bloomberg, vertaald met DeepL) 7 juli - Air France-KLM zei dat het mogelijk

gedwongen wordt om haar activiteiten aan te passen nadat de Nederlandse overheid toestemming heeft gekregen om de capaciteit te verminderen op Amsterdam Schiphol, de belangrijkste luchthaven van de KLM-dochter.

Het aantal vluchten op de luchthaven Schiphol mag tussen eind dit jaar en oktober 2024 worden verminderd, oordeelde een hof van beroep vrijdag, waarmee een eerdere beslissing van een lokale rechtbank werd vernietigd. De staat had plannen ingediend om de jaarlijkse capaciteit van de luchthaven Schiphol terug te brengen tot 440.000 vluchten in 2024, een **vermindering van 12%**.

De uitspraak is een verlies voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM, Delta Airlines Inc, EasyJet Plc en lobbygroep de International Air Transport Association, die de luchthaven van Amsterdam tot de slechtste ter wereld heeft bestempeld vanwege wat zij ziet als een wanverhouding tussen slechte prestaties en hoge tarieven.

Vorig jaar passeerden bijna 53 miljoen passagiers Schiphol. Volgens gegevens van de Airports Council International of Europe is **Schiphol de Europese luchthaven met het hoogste aantal directe vluchten, vóór Istanbul en Londen Heathrow**.

"De Air France-KLM groep zal geen andere keuze hebben dan haar strategie aan te passen om haar Europese marktaandeel binnen een mondiale industrie te behouden", als de Nederlandse regering deze verlaging toepast, aldus een verklaring van de luchtvaartgroep. De Nederlandse Vereniging van Cabinepersoneel heeft ook haar bezorgdheid geuit over mogelijk banenverlies, omdat luchtvaartmaatschappijen capaciteit dreigen te verschuiven naar andere bestemmingen.

Het besluit komt drie maanden nadat een rechtbank oordeelde dat de pogingen van de overheid om de geluidsoverlast te verminderen door het aantal vluchten van en naar Schiphol te verminderen niet volgens de juiste procedures waren verlopen.

In haar vonnis zei de rechtbank dat de vrees van luchtvaartmaatschappijen om ernstige schade te lijden als gevolg van de voorgestelde maatregelen geen reden was om tot een ander resultaat te komen.

De rechtbank oordeelde dat de door de overheid voorgestelde maatregelen niet in strijd waren met de regels van het nationale en Europese recht, noch met "algemene beginselen van behoorlijk bestuur", aldus een verklaring. De rechtbank voegde eraan toe **dat de Europese regels van de evenwichtige aanpak, een proces dat de beste praktijken beschrijft voor de implementatie van capaciteitsbeperkingen op luchthavens voor geluidsbeperking, niet van toepassing waren op het voorstel van de regering.**

Luchtvaartmaatschappijen en pressiegroepen beweren dat het reductieplan in strijd is met internationale regelgeving en ongemak veroorzaakt voor reizigers.

Aanvankelijk stelde de regering tijdelijke regelgeving voor om het aantal vluchten

vanaf november dit jaar te beperken tot 460.000, vergeleken met de huidige 500.000.

De luchthaven Schiphol zei te verwachten dat de Nederlandse regering binnen twee maanden details zal geven over het aantal vluchten, die nodig zijn om de capaciteitsverklaring voor het zomerseizoen van 2024 vast te stellen. De luchthaven is van plan de in april aangekondigde plannen door te zetten om de luchthaven 's nachts te sluiten en privéjets en de luidruchtigste vliegtuigen te weren. De belangengroep IATA omschreef Schiphol onlangs als "de slechtste luchthaven ter wereld", verwijzend naar een recente verhoging van de landingsrechten.
(...)

Mijn commentaar: De beslissing van de Nederlandse rechter is slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen.

Het nadeel is dat de val van de regeringscoalitie in Nederland zal leiden tot nieuwe parlementsverkiezingen tussen nu en het einde van het jaar. Daarna volgt een periode van het vormen van een nieuwe coalitie (dit duurde bijna een jaar na de vorige verkiezingen).

Deze lange overgangperiode zou waarschijnlijk het proces van vermindering van de activiteiten op Schiphol opschorten. Het zou de luchtvaartmaatschappijen ook in staat stellen om hun argumenten te verfijnen en te laten zien dat ze in staat zijn om effectievere oplossingen voor te stellen voor het verminderen van geluidsoverlast en CO2-uitstoot dan alleen het verminderen van het aantal vluchten.

> **65e 737-800 voor Transavia, 1e 'nieuwe' Air France A350 in zicht**

(bron Air Journal) 10 juli - Low-cost luchtvaartmaatschappij **Transavia France heeft haar 65e Boeing 737-800 in ontvangst genomen**, terwijl haar moedermaatschappij **Air France de acceptatievlucht heeft geleid van haar 21e Airbus A350-900, de eerste die is uitgerust met de nieuwe cabines.**

De low-cost dochtermaatschappij van de Franse vlaggenmaatschappij ontving vorige week haar 65e single-aisle vliegtuig van leasemaatschappij SMBC Aviation Capital, van de 71 die verwacht worden tegen het einde van het jaar. **De 737-800 met registratie F-HUYX (MSN39825) werd voorheen gebruikt door Batik Air in Indonesië; net als de andere toestellen zal het worden geconfigureerd voor 189 passagiers.**

Transavia France verwacht begin volgend jaar de eerste toestellen uit de A320neo-familie te ontvangen in het kader van de gigantische order die in december 2021 werd geplaatst door de Frans-Nederlandse groep Air-France-KLM, voor 100 stevige, hermotoriseerde eenvloertoestellen met aankooprechten voor nog

eens 60 toestellen (die voornamelijk naar Transavia in Nederland en KLM zullen gaan). De Nederlandse lagekostenmaatschappij is ook begonnen met het invoeren van de eerste routes voor haar toekomstige A321neo-toestellen in het GDS, die naar verwachting in december zullen beginnen.

Bij Air France heeft de A350-900 met registratie F-HUVA ("Aix-en-Provence", zijn 21e) op 7 juli 2023 zijn klantacceptatievlucht uitgevoerd, wat duidt op levering in de komende dagen. Het vliegtuig is het eerste van de 41 die door de SkyTeam Alliance luchtvaartmaatschappij zijn besteld om te worden uitgerust met de nieuwe A350-cabines, die plaats bieden aan 48 passagiers in de Business Class, 32 in Premium en 212 in Economy (292 stoelen ten opzichte van 324 op dit moment).
(...)

Mijn commentaar: Transavia France blijft groeien en zou haar doelstelling om tegen het einde van het jaar 71 B737-toestellen te exploiteren, moeten halen.

> **Volotea vertrouwt onderhoud grotendeels toe aan AFI KLM E&M**

(bron Aerobuzz) 6 juli - De Spaanse low-cost carrier **Volotea en Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M)** hebben **een langdurige onderhoudsovereenkomst getekend met een looptijd van zes jaar.**

De samenwerking tussen Volotea en Air France Industries KLM Engineering & Maintenance is in feite al van kracht sinds oktober 2022. Het werd officieel gemaakt op de 2023 Paris Air Show. Volgens de voorwaarden van de overeenkomst zal **AFI KLM E&M uitgebreide basisonderhoudsdiensten leveren, die 65% van de onderhoudsbehoeften van Volotea vertegenwoordigen.**
(...)

Mijn commentaar: Deze overeenkomst met een low-cost luchtvaartmaatschappij getuigt van de goede prestaties van de teams van AFI KLM E&M.

> **Deutsche Bank gaat Miles & More programma van Lufthansa beheren vanaf 2025**

(bron MT Newswires) 10 juli - **Deutsche Bank (DBK.F)** gaat vanaf 2025 **het Miles & More frequent flyer programma van de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa (LHA.F) beheren.**

De deal zal naar verwachting het jaarlijkse creditcardtransactievolume van de Duitse investeringsbank meer dan verdubbelen. Industrie-experts schatten dat de kredietverstrekker €100 miljoen per jaar zal verdienen aan de samenwerking, meldde de Financial Times in Londen op maandag.

Betalingsverwerker Mastercard levert de technologie en het netwerk voor de

samenwerking.

Mijn commentaar: *loyaliteitsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen zijn een weinig bekende bron van inkomsten en trekken begeerte aan.*

Hier is wat de journalist van Les Echos schreef in 2018:

<== Begin van citaat Volgens

de jaarlijkse studie van het adviesbureau IdeaWorksCompany, uitgevoerd in samenwerking met de Amerikaanse autoverhuursite CarTrawler, zou de verkoop van "miles" en loyaliteitspunten nu goed zijn voor de helft van de neveninkomsten van de grote luchtvaartmaatschappijen, geschat op 92,9 miljard dollar in 2018. Alleen al de vier belangrijkste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen - American, United, Southwest en Delta - hebben in 2018 meer dan 17 miljard dollar in hun zak gestoken, voornamelijk dankzij financiële organisaties en hun co-branded kaarten.

Air France-KLM en Lufthansa geven in hun boekhouding geen details over hun neveninkomsten. Bovendien hebben de twee grootste Europese luchtvaartmaatschappijen in termen van passagiersaantallen - Ryanair en easyJet - geen loyaliteitsprogramma's ontwikkeld die vergelijkbaar zijn met die van traditionele luchtvaartmaatschappijen.

==> einde citaat

Vorige maand sloot Flying Blue een exclusieve samenwerking met Amazon om haar leden in staat te stellen "uw reisdromen waar te maken en te genieten van nog meer beloningen met uw Miles!

> **Airbus A321: nieuwe assemblagelijin in Toulouse in gebruik genomen**

(bron Journal de l'Aviation) 10 juli - **Airbus heeft vandaag in Toulouse officieel zijn laatste assemblagelijin voor de A321neo in gebruik genomen.** De versie met de hoogste capaciteit van de Airbus A320neo-familie, en de meest winstgevende voor de Europese vliegtuigbouwer, werd nog niet in Frankrijk geassembleerd, een anomalie die nu is rechtgezet met de transformatie van de Jean-Luc Lagardère-vestiging meer dan twee jaar geleden.

Er werd met spanning naar deze gebeurtenis uitgekeken, gezien het grote aantal leden van de Franse regering (Bruno Le Maire, Roland Lescure, Clément Beaune, Dominique Faure) dat bij de ceremonie aanwezig was om Guillaume Faury, de CEO van de Europese vliegtuigbouwer, tijdens het bezoek te vergezellen, evenals talrijke gekozen vertegenwoordigers uit de regio, waaronder de president van de regio Occitanie, Carole Delga.

De voormalige assemblagefabriek van de A380 is ingrijpend verbouwd om plaats te bieden aan een FAL van de nieuwe generatie (geautomatiseerd

logistiek systeem, nieuw proces, FlexTrack geautomatiseerd boren, papierloze assemblage, enz.), die geleidelijk zal worden opgevoerd om deel te nemen aan de geplande verhoging van het productietempo van het A320neo-programma, met 75 vliegtuigen per maand tegen 2025 (64 volgend jaar). Deze nieuwe FAL zal uiteindelijk werk bieden aan meer dan 1400 mensen.

Het Journal de l'Aviation bezocht deze nieuwe A321 FAL afgelopen februari voor het eerst, toen de eerste vliegtuigen net aan hun laatste assemblagefase waren begonnen om het nieuwe industriële systeem te testen. Het was een gelegenheid om de innovaties te beschrijven die mogelijk ook in andere FAL's voor de A320neo-familie zullen worden geïntroduceerd (lees ons bericht: Airbus opent de deuren van zijn nieuwe A321 FAL in Toulouse).

Tot nu toe werd alleen de A320neo geassembleerd in Saint-Martin-du-Touch voor deze familie van vliegtuigen met één gangpad, in het historische Caravelle-gebouw van Sud-Aviation/Aérospatiale. Dankzij de nieuwe FAL in Toulouse kan Airbus A321neo's assembleren in al zijn assemblagefabrieken voor commerciële vliegtuigen, te beginnen met Finkenwerder in de buurt van Hamburg (waar ook de nieuwe langeafstandsversie van de A321XLR wordt geassembleerd, die volgend jaar in gebruik wordt genomen), Mobile in de Verenigde Staten en Tianjin in China. Het zal ook A320neo vliegtuigen kunnen assembleren.

Natuurlijk zal **de komst van deze nieuwe eindassemblagelijnen Airbus vooral in staat stellen om zijn enorme orderportefeuille te verkopen, met alleen al voor de A320neo-familie 6720 nog te leveren vliegtuigen.** Zelfs bij productiesnelheid 75 zal het meer dan 7 jaar duren om de huidige orderportefeuille weg te werken. Bovendien vertegenwoordigen de verschillende varianten van de A321neo nu meer dan 4000 te produceren toestellen, of 60% van het totale aantal te leveren toestellen van de A320neo-familie.

De A321neo heeft geen echt equivalent bij zijn concurrent Boeing, noch op het gebied van maximale capaciteit (244 stoelen in een dichte configuratie met één klasse), noch op het gebied van maximaal bereik (8700 kilometer, 11 vliegreizen voor de nieuwe A321XLR-versie).

In november vorig jaar zette de Amerikaanse vliegtuigbouwer zelfs een definitieve streep onder elk nieuw commercieel vliegtuigprogramma dat met Airbus zou kunnen concurreren in het "midden van de markt", waardoor de weg vrij was voor de verschillende varianten van de Airbus A321neo om het op te nemen tegen de 737 MAX 10, een vliegtuig dat in 2017 werd gelanceerd maar nog steeds niet is gecertificeerd.

Mijn commentaar: Het vermogen om orders binnen een redelijk tijdsbestek uit te voeren is van strategisch belang voor vliegtuigbouwers.

Airbus heeft bijna 7000 vliegtuigen met één gangpad in bestelling, Boeing meer dan 4000. Deze vliegtuigen, uitgerust met motoren die zuiniger zijn dan de huidige vliegtuigen, zijn nodig om de ecologische voetafdruk van luchtvaartmaatschappijen te verkleinen.

Op voorwaarde natuurlijk dat de luchtvaartmaatschappijen dit niet aangrijpen om hun vloot uit te breiden.

> Niet-naleving nachtelijke openingstijden luchthaven Toulouse-Blagnac: lagekostenmaatschappijen komen ermee weg

(bron France3) 7 juli - In een rapport dat eind juni 2023 werd gepubliceerd, **bevestigt de Franse instantie voor de controle op luchthavenoverlast (ACNUSA) een trend op de luchthaven van Toulouse-Blagnac (ATB) die in 2022 al op verschillende grote Franse luchthavens werd vastgesteld: de niet-naleving van nachtdienstregelingen door luchtvaartmaatschappijen.**

De bevindingen zijn onbetwistbaar. Tijdens het winterseizoen 2022/2023 waren er **geen commerciële vluchten gepland tussen middernacht en 6 uur 's ochtends. En toch...**

Acht niet-commerciële vluchten, zoals medische vluchten of vluchten voor openbare diensten, werden tijdens deze periode uitgevoerd, maar er werden vooral **186 commerciële vluchten uitgevoerd die buiten dit tijdslot gepland waren.**

(...)

"We waren op de hoogte van deze informatie", vertelt Jérôme Favrel, vicevoorzitter van het Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAT). "Er is echt moeite gedaan om te deprogrammeren, maar een aantal bedrijven blijft na middernacht aankomen."

De vereniging richt zich vooral **op Ryanair, Volotea en EasyJet. In tegenstelling tot Air France aarzelen de drie low-cost maatschappijen niet om tussen 22.00 en middernacht weer op te stijgen.**

Zoals ACNUSA

meldt, hebben **deze luchtvaartmaatschappijen geen gebrek aan verklaringen voor het "ontlopen van hun verantwoordelijkheden als vervoerders":** personeelsproblemen, ongemak voor passagiers, slechte weersomstandigheden, veiligheidscontroles of overgereguleerd luchtverkeersbeheer, vooral in Frankrijk.

Maar voor de Franse toezichthouder zijn deze argumenten niet steekhoudend:

"De vertragingen waren hoofdzakelijk te wijten aan een onhoudbare planning van de vluchten per dag. Met zes of zelfs acht geplande vluchten per dag leiden de inherente risico's van het luchtvervoer tot annuleringen, omleidingen of vertragingen die schadelijk zijn voor de gebruikers van het luchtvervoer en voor de gemeenschappen en bevolkingsgroepen die in de buurt van luchthavens wonen.

"Deze luchtvaartmaatschappijen plannen vluchten helemaal aan het eind van de dag op een manier die te druk is, maar de luchthaven kan daar juridisch gezien niets tegen doen", betreurt Jérôme Favrel.

Op woensdag 5 juli bijvoorbeeld steeg Ryanair om 1.15 uur op van Toulouse-Blagnac met een Boeing 737, waarvan bekend is dat deze een van de hardste geluidsignalen heeft

(...) Om

een verdere verslechtering van de situatie te voorkomen en de belangen van alle betrokkenen te beschermen, "met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen die om hun klanten en het milieu geven", **beveelt de toezichhoudende autoriteit de prefecten van de betrokken departementen aan concrete maatregelen te nemen** "om niet de indruk te wekken dat de tijdsbeperkingen gewoon 'gepland' zijn".

(...)

In hun vizier: een algeheel verbod op passagiersvluchten tussen middernacht en 6 uur 's ochtends, dat niet de geringste overschrijding zou toestaan, zoals op de luchthaven van Nantes. Op de luchthaven Nantes Atlantique geldt sinds april 2022 een avondklok van middernacht tot 6 uur 's ochtends om de nachtelijke geluidsoverlast te beperken. Luchtvaartmaatschappijen kunnen daarom geen vluchten (vertrekkende of aankomende) plannen tijdens deze periode.

Afgelopen mei demonstreerden het collectief tegen luchtvervuiling in de agglomeratie van Toulouse, verschillende verenigingen en gekozen vertegenwoordigers om deze avondklok te eisen en beschuldigden de luchthaven van Toulouse Blagnac - die niet reageerde op onze verzoeken - ervan "een 'low-cost' plaats voor de nacht te worden". **Alleen al voor juni en juli 2023 verhoogt Ryanair het aantal nachtvluchten met meer dan 40%.**

Mijn commentaar: Vorige maand ([zie mijn nieuwsbrief nr. 916](#)) waren het Volotea, Wizz Air en EasyJet die werden 'ingerekend' voor het niet naleven van de avondklok in Frankrijk.

Zoals aangegeven in het artikel van vorige maand zijn deze overtredingen "het gevolg van te ambitieuze vluchtschema's van deze maatschappijen, die volgens hun model tot acht rotaties per vliegtuig per dag moeten uitvoeren".

Deze keer is het Ryanair, dat in 2018 in de top 10 van grootste vervuilers van Europa stond, samen met negen kolencentrales ([zie mijn brief nr. 698](#)).

Ik vind het gebrek aan reactie van lokale autoriteiten verontrustend.

Tenzij ze niet over de contractuele middelen beschikken om op te treden, aangezien de meeste van hen de lagekostenmaatschappijen direct of indirect subsidiëren zodat ze hun regio bedienen.

Bonusartikel

> Groene brandstoffen: een budgettaire en fiscale tijdbom

(bron: La Tribune) 6 juli - Er is consensus over de oplossing: groene brandstoffen hebben zich aangediend als antwoord op de noodzakelijke ecologische overgang die, net als alle sectoren, de transportsector moet maken. En in zijn onderzoek naar "de ontwikkeling van een biobrandstof-, duurzame synthetische brandstoffen- en groene waterstofsector" om transport koolstofvrij te maken, is senator en quaestor Vincent Capo-Canellas (Union Centriste) duidelijk: deze nieuwe energieën "zullen op zichzelf niet het hele antwoord bieden, maar ze zullen wel een centrale rol spelen".

En de 27 voorstellen in zijn rapport gaan in dezelfde richting: Frankrijk moet onverwijld strategische keuzes maken om de oprichting van groene brandstofindustrieën te "stimuleren", de ontwikkeling van productie en gebruik te "ondersteunen" en het regelgevend en fiscaal kader te "vereenvoudigen", of het risico lopen dat de kloof met andere landen onherstelbaar groter wordt. Achter dit sterke verlangen naar een soeverein Frankrijk in het offensief komt echter een "nevelige" kwestie naar voren: de kwestie van de financieringsvereisten, die als "enorm" worden omschreven en die verweven zijn met inkomstenverlies en het ontstaan van nieuwe kosten.

Welke financiële bijdragen moeten de regeringen leveren?

Achter de term "nevelig", gebruikt door Vincent Capo-Canellas, gaan verschillende fenomenen schuil. Allereerst is er de vraag welke financiële bijdragen de staat zal leveren. Op dit moment is het Franse en Europese beleid voornamelijk gebaseerd op bijmengingsmandaten (een percentage groene brandstof dat wordt bijgemengd in fossiele brandstoffen), ook al staat Brussel de lidstaten toe om belastingverlagingen toe te kennen voor biobrandstoffen voor het wegvervoer. In het rapport wordt echter gepleit voor tijdelijke stimulansen om de hele keten te ondersteunen, naar het voorbeeld van de Inflation Reduction Act

in de Verenigde Staten. Dit omvat onderzoek en ontwikkeling (O&O), de investeringen die nodig zijn om de sectoren op te starten (Capex), maar ook de financiering van de exploitatiekosten (Opex) tot de sectoren voldoende volgroeid zijn, en tot slot aankoopsubsidies om het gebruik te ondersteunen terwijl de massificatie van de productie de prijzen doet dalen.

Een onvolledig ondersteuningssysteem Zoals in het geval van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) wordt momenteel slechts een deel van dit spectrum bestreken. Frankrijk heeft zijn steun voor O&O opgevoerd via de Civil Aeronautics Research Council (CORAC), met 1,5 miljard euro toegekend tussen 2020 en 2022 en een nieuwe bijdrage van maximaal 300 miljoen euro per jaar in de periode 2024-2030, aangekondigd door Emmanuel Macron vóór de Paris Air Show. Hoewel deze financiering niet direct gericht is op SAF, zou het moeten bijdragen aan de ontwikkeling van koolstofarme vliegtuigen.

Naast O&O is de rest van de financieringsbehoeften minder goed voorzien. In zijn

toespraak op 16 juni heeft de Franse president een extra (eenmalige) 200 miljoen euro toegezegd die rechtstreeks bestemd is voor de oprichting van een Franse SAF-productie-industrie, maar zoals Vincent Capo-Canellas opmerkt, zou dit wel eens niet genoeg kunnen zijn: "Het is altijd positief om een fabriek te helpen financieren, maar 200 miljoen euro zijn slechts een paar vaten hernieuwbare brandstof in een oceaan van paraffine. Een fabriek kost meer dan 1 miljard euro. Als dit bedrag voldoende stimulans is, is dat goed, maar we moeten niet vergeten dat de behoefte aan investeringen waarschijnlijk nog steeds erg groot is". En dan hebben we het nog niet eens over de operationele kosten (Opex), waar geen rekening mee is gehouden.

En de senator voegt eraan toe dat de volgende prioriteit het verlagen van de prijzen is. Zoals Anne Rigail, CEO van Air France, uitlegde op het Paris Air Forum: "Op dit moment kost een ton SAF in Frankrijk 5.000 euro. De gemiddelde prijs wereldwijd is 3.500 euro. En in de Verenigde Staten vinden we een ton voor 2.000 euro". Hoewel Vincent Capo-Canellas toegeeft dat de massificatie van de productie zal bijdragen aan deze prijsdaling, gelooft hij - in tegenstelling tot de regering - dat er ook tijdelijke aankoopstimulansen nodig zullen zijn om de extra kosten ten opzichte van fossiele paraffine te compenseren.

Vincent Capo-Canellas, quaestor van de Senaat, is zich terdege bewust van de beperkingen op de staatsbegroting en roept echter niet op om alles uit te geven. Hij dringt aan op het noodzakelijkerwijs tijdelijke karakter van deze steun, om te voorkomen dat we "een sector in leven houden". Zonder het principe van technologische neutraliteit te ontkennen, roept zijn eerste voorstel op om "overheidsfinanciering te richten op het opstarten van de sectoren om de voorwaarden te creëren voor volwassen markten, om vervolgens de overheidsinspanning te evalueren en bij te sturen" en dus om prioriteit te geven aan de sectoren die het moeilijkst te decarboniseren zijn en waar alternatieven ontbreken.

Maar het probleem gaat waarschijnlijk veel verder dan directe steun voor de productie of het gebruik van biobrandstoffen, vooral als het gaat om het omvormen van de energiemix. Transport is de grootste verbruiker van eindenergie in Frankrijk, met 501 terawattuur (TWh) verbruikt in 2021, op een totaal van 1.618 TWh. Eenennegentig procent van deze energie is afkomstig van aardolieproducten (benzine, diesel, vliegtuigbrandstof), 7% van ingebouwde biobrandstoffen en slechts 2% van elektriciteit (voornamelijk voor spoorweggebruik).

Als we het zonder fossiele brandstoffen moeten stellen, zullen we biomassa moeten mobiliseren, waarvoor infrastructuur en logistieke capaciteit nodig zijn om biobrandstoffen te produceren. Bovenal zal er meer gebruik moeten worden gemaakt van elektriciteit voor de directe aandrijving van voertuigen - met name door de migratie van personenauto's naar volledig elektrische aandrijving - maar ook voor de productie van synthetische brandstoffen die biobrandstoffen moeten vervangen. Dit alles vereist een zeer snelle ontwikkeling van koolstofarme elektriciteitsproductiecapaciteit in Frankrijk, evenals aansluitingen op distributie-infrastructuren en productiefaciliteiten voor synthetische brandstoffen en waterstof.

Ook dit zijn zeer aanzienlijke investeringen.

Het rapport van de Senaat wijst erop dat de behoefte aan elektriciteit exponentieel zal groeien, waarbij de meest recente beoordeling van RTE voor Frankrijk wordt aangehaald: het elektriciteitsverbruik zal stijgen van 460 terawattuur tot 580 à 640 terawattuur in 2035. En dit kan grotendeels worden veroorzaakt door transport. Alleen al voor synthetische vliegtuigbrandstoffen citeert het rapport een eerste schatting van Ademe die "laat zien dat om de doelstellingen van RefuelEU Aviation te halen, tegen 2050 een extra elektriciteitsverbruik van 80 tot 130 TWh nodig zou zijn om de nodige e-kerosine te produceren". Dit komt overeen met de jaarlijkse productie van meer dan tien kerncentrales.

Minder benzine, minder belastinginkomsten

Deze extra kosten zouden wel eens gepaard kunnen gaan met een verlies aan inkomsten voor de staat. De daling van het verbruik van fossiele brandstoffen in het wegvervoer zal onvermijdelijk leiden tot een daling van de belastinggrondslag en dus van de inkomsten uit de binnenlandse verbruiksbelasting op energieproducten (TICPE) en de belasting over de toegevoegde waarde (btw), die de staat jaarlijks ongeveer 45 miljard euro opleveren. Op dit moment heeft alleen het Directoraat-Generaal voor Energie en Klimaat (DGEC) het netto verlies aan belastinginkomsten becijferd op 4,1 miljard euro tussen 2019 en 2030, voornamelijk als gevolg van de vermindering van diesel. Maar Vincent Capo-Canellas betreurt het dat dit punt nooit duidelijk wordt uitgediept, en roept de regering daarom op om "zo snel mogelijk een schatting te maken van het verlies aan belastinginkomsten uit fossiele brandstoffen".

Het rapport maakt zich ook zorgen over de gevolgen voor consumenten, van wegvervoerders tot vliegtuigpassagiers, die hun rekeningen zullen zien stijgen door de hogere prijs van niet-fossiele brandstoffen. Er wordt ook gewezen op het probleem van sociale aanvaardbaarheid, vooral omdat deze beweging ook gevolgen zal hebben voor andere sectoren zoals huisvesting. Volgens de tekst zullen bepaalde sectoren een aangepaste overgang nodig hebben.

De tijdbom uit Brussel

Het rapport detecteert ook wat Vincent Capo-Canellas omschrijft als "een kleine tijdbom" met ontwikkelingen in het Europese belastingkader voor fossiele brandstoffen. Meer specifiek richt het rapport zich op de hervorming van het EU-emissiehandelssysteem (EU ETS), dat voorziet in een jaarlijkse verlaging van het emissieplafond, de geleidelijke verdwijning van gratis emissierechten tussen nu en 2026 en een stijging van de kosten van emissierechten. Als gevolg van deze veranderingen schat de Air France groep dat het EU ETS haar meer dan €100 miljoen gaat kosten in 2023, meer dan €300 miljoen in 2027 en €450 miljoen in 2030.

Maar de uitbreiding van het mechanisme kan ook een veel breder publiek treffen. In 2025 zal het van toepassing zijn op "entiteiten die brandstoffen voor wegvervoer en huisvesting tot verbruik uitgeven" (EU ETS2). In eerste instantie declaratoir, vanaf 2027 zal het systeem "een financiële last vormen die moet worden doorberekend aan de eindverbruikers" en dus aan huishoudens.

Deze prijsstijging van fossiele brandstoffen kan ook samenvallen met een

prijsstijging van... niet-fossiele brandstoffen. Op 23 juni keurde de Europese Commissie een herziening goed van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV), die biobrandstoffen van de eerste generatie - zoals biodiesel en bio-ethanol - uitsluit van de lijst van energiebronnen die in aanmerking komen voor verlaagde nationale belastingen. Deze "samenloop van twee Europese regelgevende ontwikkelingen kan verstoring werken en in ieder geval zal de rekening voor de consument stijgen", aldus het rapport.

Toen de minister voor Energietransitie, Agnès Pannier-Runacher, over deze kwesties werd ondervraagd, "was ze geruststellend tijdens haar hoorzitting", maar dat heeft Vincent Capo-Canellas er niet van weerhouden zijn bezorgdheid uit te spreken over het feit dat men zich te weinig bewust is van wat "een fiscale muur voor ons zou kunnen zijn", die "tot een moeilijke toekomst zou kunnen leiden". Hij roept de regering daarom op om "het offensief in te zetten om biobrandstoffen van de eerste generatie te verdedigen bij de Europese Commissie".

Cijfers moeten nog worden verzameld

Als het erom gaat een cijfer te plakken op deze energietransitie in transport, wil Vincent Capo-Canellas zich niet vastleggen op een cijfer. Voor hem was het de afgelopen vier en een halve maand zijn missie om een situatie te verduidelijken die veel complexer is dan ze op het eerste gezicht lijkt, en om lijnen te trekken die het gemakkelijker maken om de problemen te begrijpen en mogelijke oplossingen te identificeren. Kortom, de weg vrijmaken. Ze wil vooral niet dat deze muren van investeringen of consumentenbestedingen de moedigsten ontmoedigen, de dynamiek van de decarbonisatie vertragen en beslissingen vertragen die dringend worden.

Toch erkent de senator dat de volgende stap zeker zal zijn om er een cijfer op te plakken. En dit is in de eerste plaats een zaak voor de staat. Verschillende aanbevelingen gaan in die richting en roepen de regering op om precieze cijfers vast te stellen voor de komende jaren.

In het informatieve rapport worden echter verschillende bronnen over dit onderwerp geciteerd, met name het rapport "Les incidences économiques de l'action pour le climat" van de economen Jean Pisani-Ferry en Selma Mahfouz voor France Stratégie. Om **de doelstelling van 55% minder broeikasgassen in 2030 te halen, is volgens het rapport een extra investering van 66 miljard euro per jaar nodig in alle sectoren, inclusief een deel voor transport.**

Het Institut de l'économie pour le climat (I4CE), gebaseerd op de "Transition(s) 2050" scenario's van Ademe, schat de gemiddelde behoefte op €22 miljard per jaar (met een marge tussen €14 miljard en €30 miljard). Dit is het minimumbedrag dat bijkomend moet worden geïnvesteerd "in gebouwen, transport en energieproductie om de weg naar koolstofneutraliteit in te slaan, aangezien deze minimumbedragen de behoeften in de landbouw, de industrie of de aanpassing aan de klimaatverandering niet dekken", aldus het rapport van de Senaat. De cijfers zouden dus nog hoger kunnen uitvallen.

Mijn commentaar: Beetje bij beetje stelt elke economische sector zijn routekaart voor het koolstofarm maken van de economie op.

Deze routekaarten moeten het mogelijk maken om de hefboomen voor decarbonisatie en eventuele obstakels die moeten worden overwonnen te identificeren, evenals de hefboomen die door elk van de partijen worden ingezet om de Franse doelstellingen voor de vermindering van broeikasgasemissies te bereiken.

Tot nu toe richten de meeste sectoren zich op het vervangen van hun fossiele brandstoffen (gas of olie) door elektriciteit. Dit geldt met name voor de luchtvaartsector, die een enorme hoeveelheid elektrische energie nodig zal hebben om de duurzame vliegtuigbrandstoffen te produceren die hij nodig zal hebben.

Maar dit is bijna de eerste keer dat de elektriciteitsbehoefte van de Franse luchtvaartindustrie is gekwantificeerd (in dit artikel): er zouden in 2050 10 kerncentrales nodig zijn om de hoeveelheid synthetische paraffine te produceren die de luchtvaartmaatschappijen die vanuit Frankrijk opereren nodig zullen hebben!

Is dit financieel haalbaar en wordt het geaccepteerd door de publieke opinie?

Of zullen we, zoals het verslag van de Senaat suggereert, biobrandstoffen van de eerste generatie moeten gebruiken, een type brandstof dat sterk bekritiseerd is omdat het zou concurreren met voedsel?

Ter herinnering: een biobrandstof van de eerste generatie is een agrobrandstof die wordt geproduceerd uit gewassen die traditioneel voor voedsel worden gebruikt. Meer specifiek zijn het de reserveorganen van olie- of suikerplanten die worden gebruikt om biodiesel of bio-ethanol te produceren, of zelfs biokerosine..
.es

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 10 juli op €1,722. Het is deze week gedaald met -0,98%.

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

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is €1,95 (begin januari was dit €1,50). 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.

Sinds het begin van het jaar is de kloof tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert ze de kloof van voor de oorlog in Oekraïne.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$5 gestegen naar \$102. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$ 3 gestegen naar \$ 78 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2023 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs 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 \$25.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was dit verschil bijna \$50.

Geen verdere opmerkingen

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 commentaar: *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 navigaction, 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](#).

11.494 mensen ontvangen dit persoverzicht live

