

Air France-KLM: werknemersparticipatie gepland

## I Brief van François Robardet

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)



**voormalig directeur Air** France-KLM

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

N°932, 2 oktober 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,*

*Het onmiddellijke nieuws voor de werknemers (en voormalige werknemers) van de groep Air France-KLM betreft de openstelling van haar kapitaal.*

*Ik wil echter uw aandacht vestigen op het Dossier: De duurzame luchtvaart van morgen, aan het einde van deze brief.*

*Veel leesplezier*  
*François*

## Persoverzicht van maandag

### > Air France-KLM: werknemersparticipatie gepland

(bron CercleFinance) 29 september - **Air France-KLM heeft aangekondigd 'Partners for the future' te willen lanceren, een werknemersparticipatie die wordt aangeboden aan ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers in 20 landen**, om de band tussen de groep en haar werknemers te versterken.

Ongeveer 95% van het personeel van de luchtvaartmaatschappij zal de kans krijgen

om deel te nemen. De voorgestelde aandelen zullen worden uitgegeven als onderdeel van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM.

**Volgens het indicatieve tijdschema zal het besluit over de inschrijvingsprijs worden genomen op 7 november, zal de inschrijvingsperiode lopen van 13 tot 24 november en zal de kapitaalverhoging plaatsvinden op 21 december 2023.**

***Mijn commentaar:*** Tijdens mijn hele mandaat heb ik me ingezet om het kapitaal open te stellen voor werknemers en voormalige werknemers van de hele Air France-KLM-groep.

*De belangrijkste nieuwigheid van deze operatie is de mogelijkheid om het kapitaal van de Air France-KLM-groep open te stellen voor werknemers van de hele Air France-KLM-groep, en dus ook voor werknemers van haar dochterondernemingen.*

*Het aanbod wordt gedaan in het kader van het bedrijfsspaarplan (PEE), het groepsspaarplan (PEG) en het internationale groepsspaarplan (PEGI) die binnen de Air France-KLM-groep zijn opgezet. Het is gebaseerd op resolutie 34 en 35 van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 7 juni 2023 ([zie mijn Flash nr. 99](#)).*

*Werknemers die hiervoor in aanmerking komen, kunnen tegen een gereduceerde prijs inschrijven met een bijpassende bijdrage van de Air France-KLM-groep. De inschrijvingsprijs is gelijk aan het rekenkundig gemiddelde van de slotkoers van het Air France-KLM aandeel op Euronext Parijs gedurende de 20 handelsdagen voorafgaand aan de datum waarop de prijs wordt vastgesteld, verminderd met 30%.*

*In aanmerking komende voormalige werknemers kunnen inschrijven tegen een gereduceerde prijs, maar zonder het voordeel van een matchingbijdrage van de Air France-KLM Groep, die is voorbehouden aan actieve werknemers.*

*Uittreksel uit resolutie 34: Delegatie van bevoegdheid die aan de Raad van Bestuur moet worden verleend om kapitaalverhogingen door te voeren die zijn voorbehouden aan leden van een bedrijfs- of Groepsspaarplan. Het aandelenkapitaal kan in een of meer gevallen worden verhoogd door de uitgifte van nieuwe aandelen die in contanten moeten worden volgestort en, indien van toepassing, door de toekenning van bonusaandelen in plaats van de korting en/of matchingbijdrage en binnen de grenzen die zijn vastgelegd in artikel L. 3332-21 van de Franse Arbeidswet, of van andere effecten die toegang geven tot het kapitaal onder de wettelijk bepaalde voorwaarden, voorbehouden aan werknemers die lid zijn van een bedrijfsspaarplan. De begunstigden van de kapitaalverhogingen, zoals momenteel toegestaan, zullen leden zijn van een bedrijfs- of groepsspaarplan van de Vennootschap of van Franse of buitenlandse vennootschappen die ermee verbonden zijn.*

*Uittreksel uit resolutie 35: Delegatie van bevoegdheden aan de Raad van Bestuur om kapitaalverhogingen door te voeren voorbehouden aan categorieën van begunstigden bestaande uit werknemers van buitenlandse dochtervennootschappen, tot een limiet van 3% van het maatschappelijk kapitaal. Het aandelenkapitaal kan in een of meer keren worden verhoogd door de uitgifte van nieuwe aandelen die in contanten moeten worden volgestort en, indien van toepassing, door de toewijzing van bonusaandelen in plaats van de korting en/of de werkgeversbijdrage en binnen de limieten die zijn vastgelegd in artikel L. 3332-21 van de Franse Arbeidswet, of andere effecten die toegang geven tot het kapitaal onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de wet, voorbehouden aan werknemers die lid zijn van een bedrijfsspaarplan.*

**Opmerking: Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.**

## > **Portugese regering keurt privatiseringsplan TAP Air Portugal goed**

(bron Journal de l'Aviation) 29 september - **TAP Air Portugal wordt opnieuw geprivatiseerd.** Om te profiteren van de kansen die de goede resultaten van het bedrijf en het sterke herstel in het luchtvervoer bieden, heeft **de Portugese regering op 28 september een wetsdecreet in die zin aangenomen**, waarmee het privatiseringsproces in gang wordt gezet. Ze is van plan om een belang van minstens 51% in het kapitaal van het bedrijf te verkopen.

**Aan de potentiële kopers zijn vier operationele voorwaarden gesteld:** zij moeten de groei van TAP, van de hub in Lissabon, van point-to-point-operaties met gebruikmaking van ongebruikte capaciteit op andere luchthavens van het land (met name Porto), waarborgen en zij moeten zich ertoe verbinden te investeren in activiteiten met een hoge toegevoegde waarde in de luchtvervoerssector. De staat wil ook het belang van 5% dat is gereserveerd voor werknemers behouden.

**Deze werknemers zullen geleid moeten worden door grote namen uit de sector, die de luchtvaartmaatschappij kennen en van plan zijn om er op lange termijn in te investeren.** "We zijn heel duidelijk. We willen grootschalige investeerders in de luchtvaartsector, alleen of in consortia onder hun leiding, die op één lijn zitten met onze strategische doelstellingen. We zijn niet van plan om puur financiële investeringen aan te trekken die TAP willen betreden om het vervolgens te verkopen of een deel van het bedrijf te ontmantelen, waardoor de strategische bijdrage van TAP aan het land uiteindelijk zou wegvallen", legt minister van Financiën Fernando Medina uit.

De volgende stap voor de regering is het kiezen van de externe adviseurs die haar zullen adviseren over het privatiseringsproces. Ze hoopt aan het eind van het jaar of begin 2024 meer precieze specificaties te kunnen presenteren. In de tussentijd **kunnen voorbereidende gesprekken worden gevoerd met**

**potentiële overnamekandidaten.** De drie grote Europese groepen hebben al de gelegenheid gehad om hun interesse in het bedrijf kenbaar te maken, in afwachting van de door de regering opgelegde voorwaarden voordat ze zich volledig vastleggen op het opstellen van een overnameplan.

(...) TAP Air Portugal werd in 2015 geprivatiseerd, waarbij het consortium Atlantic Gateway onder leiding van David Neeleman een meerderheidsbelang verwierf. Het werd in 2020 gerenationaliseerd, op het hoogtepunt van de crisis in verband met de Covid-19 pandemie.

***Mijn commentaar:*** De privatisering van TAP Air Portugal was geen geheim.

*De drie bidders kunnen nu besprekingen beginnen zonder te wachten op gedetailleerde specificaties.*

### > **Iberia en Air Europa stellen fusie uit vanwege politieke machtsstrijd**

(bron Reportur, vertaald met Deepl) 26 september - **De overname van Air Europa door Iberia blijft vertraging oplopen**, dit keer door een geschil tussen twee kandidaten voor het presidentschap van de Europese Investeringsbank, Margrethe Vestager en Nadia Calviño, die verantwoordelijk zijn voor het goedgekeurd krijgen van de overname in Brussel.

De twee kandidaten hebben naar verluidt de bestelling van de luchtvaartmaatschappij in de ijskast gezet en Iberia is naar verluidt ongelukkig dat het de officiële rapporten over de overname, die een paar maanden geleden moesten worden ingediend, niet heeft kunnen indienen.

Volgens Preferente is Iberia er ook niet in geslaagd om de documenten met de routeconcessies aan de concurrentie te overhandigen om monopolieproblemen op bepaalde routes te voorkomen.

De luchtvaartmaatschappijen hopen nu op nieuws tot eind 2024, omdat ze hadden verwacht dat de beslissing van Brussel volgende zomer bekend zou zijn. Maar volgens experts die door El Confidencial zijn geraadpleegd, hecht Brussel waarschijnlijk niet genoeg belang aan deze transactie en vrezen ze dat deze zal worden geannuleerd. Zo ook spraken bronnen dicht bij het proces over het feit dat "**als Brussel de vorige overeenkomst annuleerde toen vliegtuigen aan de grond werden gehouden vanwege Covid-19, het moeilijker zal zijn om hen te overtuigen nu Iberia en Air Europa de grootste winst in hun geschiedenis gaan maken**".

(...)

***Mijn opmerking:*** Wat als de operatie mislukt?

*Ongetwijfeld zouden andere Europese groepen zich kandidaat stellen. Air France-KLM heeft herhaaldelijk belangstelling getoond voor Air Europa.*

*Voor de goede orde: de Europese Commissie vreest dat de operatie, zoals voorgesteld, concurrentieproblemen zou kunnen veroorzaken op zo'n 70 routes waarop Iberia, Vueling en Air Europa de belangrijkste of zelfs de enige maatschappijen zijn, met name tussen Spanje en Amerika.*

*In augustus 2022 heeft IAG haar optie uitgeoefend om de lening van € 100 miljoen aan Globalia om te ruilen voor een belang van 20% in Air Europa.*

*Globalia is de grootste toeristische groep in Spanje in termen van omzet. Haar activiteiten zijn gegroepeerd in 4 hoofdgebieden:*

- . luchtvervoer via Air Europa,*
- . hotels,*
- . afhandeling (grondendiensten voor vliegtuigen, laden en lossen van bagage en beheer van check-in),*
- . en andere activiteiten.*

## > **Wie redt SAS?**

(bron Reuters) 27 september - De luchtvaartmaatschappij die haar hoogtijdagen beleefde in de jaren tachtig (...) worstelt al meer dan een decennium om te concurreren met goedkope rivalen in de gefragmenteerde Europese luchtvaartsector. SAS, dat hard is getroffen door de dalende vraag en de reisbeperkingen tijdens de pandemie, is op zoek naar nieuwe investeerders, net als andere nationale luchtvaartmaatschappijen zoals het Italiaanse ITA Airways en het Portugese TAP.

**SAS hoopt 9,5 miljard SEK (863 miljoen dollar) aan nieuw kapitaal op te halen en 20 miljard SEK (1,8 miljard dollar) aan schulden om te zetten in aandelen.**

**De Deense staat heeft gezegd bereid te zijn haar belang in SAS te verhogen van de huidige 22% naar ongeveer 30%** en is op zoek naar een of meer aandeelhouders die een meerderheidsbelang willen nemen.

Het Deense ministerie van Financiën zei dat SAS bij elke overeenkomst Kopenhagen als passagiersknooppunt zou moeten behouden.

**Andere potentiële bidders zijn onder meer de Amerikaanse vermogensbeheerder Apollo Global Management Inc, die SAS vorig jaar een overbruggingslening van 700 miljoen dollar verstrekke om het bedrijf door een faillissementsprocedure te loodsen. Apollo zou de lening in aandelen kunnen omzetten en zo een belangrijke aandeelhouder worden.**

Een bron die bekend is met de zaak zei, voorafgaand aan de deadline voor biedingen van maandag, dat Apollo in "pole position" was om een meerderheidsaandeelhouder te worden en mikte op een belang van 70%.

**Dit zou een test zijn voor de regels van de Europese Unie, die voorkomen dat meer dan 50% van een EU-luchtvaartmaatschappij in handen is van buiten het 27 lidstaten tellende blok.**

**Apollo heeft aangevoerd dat een groot deel van zijn kapitaal afkomstig is van in Europa gevestigde investeerders, maar de kwestie is nog niet opgelost,** aldus de bron.

**De Zweedse overheid**, die ook een belang van 22% heeft, heeft meer dan 8 miljard kronen in het bedrijf geïnjecteerd, maar **heeft het verzoek van SAS om meer geld afgewezen.**

Het ophalen van nieuw kapitaal zou automatisch het Zweedse belang in de luchtvaartmaatschappij verkleinen. Zweden zei vorig jaar dat het overwoog om zich op lange termijn volledig terug te trekken uit de luchtvaartmaatschappij.

**De Noorse regering heeft ook verklaard dat ze geen nieuw kapitaal zal verstrekken.** Het land, dat zijn resterende belang van 10% in 2018 verkocht maar een belangrijke schuldeiser blijft, zei vorig jaar dat het een plan om leningen om te zetten in aandelen zou steunen, maar geen plannen had om op lange termijn aandeelhouder te worden.

(...)

**De deadline voor definitieve biedingen was maandag.**

De SAS zal naar verwachting op 28 september het winnende bod bekendmaken, tenzij er meerdere gekwalificeerde biedingen zijn. In dat geval kan de SAS op 2 oktober een veiling houden en het resultaat op 5 oktober bekendmaken.

De Europese autoriteiten moeten de nieuwe eigendomsstructuur goedkeuren voordat een overeenkomst kan worden afgerond. Zodra dit is gebeurd, kan SAS beginnen met het proces om uit Chapter 11 faillissementsbescherming te komen, wat eind dit jaar of volgend jaar zou kunnen plaatsvinden, aldus Pedersen.

***Mijn commentaar:*** Twee groepen investeerders, waaronder de Amerikaanse private-equitygroep Apollo Global Management, doen een bod op de overname van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS, meldde het Noorse dagblad Aftenposten vrijdag op basis van ongenoemde bronnen.

*Het was niet mogelijk om te bepalen wie de tweede groep investeerders aanvoerde, voegde de krant eraan toe.*

*De betrokkenheid van Apollo Global Management bij een aantal bedrijven in de luchtvaartsector, die niet bekend staat om zijn vermogen om grote winsten te genereren, roept bij mij vragen op.*

**> Nieuwe luchthaven in Lissabon: het einde van de "Arlésienne"?**

(bron Air Journal) 29 september - **Op woensdag zei de Portugese president dat hij "optimistisch" was dat de eerste steen van de nieuwe luchthaven van Lissabon, die al meer dan 50 jaar gepland is, gelegd zou worden tegen het einde van zijn ambtstermijn.** "Voor de eerste keer (...) zal ik maar zeggen dat ik vandaag optimistisch ben, omdat ik vreesde dat ik het einde van mijn ambtstermijn zou bereiken zonder zelfs maar te zijn begonnen met het leggen van de eerste steen van de luchthaven (...) waarschijnlijk aan het einde van het jaar", verklaarde hij Marcelo Rebelo de Sousa, in Albufeira.

**Voor 31 december 2023 moet de onafhankelijke technische commissie (CTI) een rapport indienen bij de regering met de conclusies van haar werk, waarin ze aangeeft wat de beste oplossing is voor de locatie van de toekomstige luchthaven in de regio Lissabon, gezien de verzadiging van de huidige luchthaven Humberto Delgado,** gelegen in het noorden van de Portugese hoofdstad. Daarna moet er een beslissing worden genomen, wat op het eerste gezicht niet zo eenvoudig is in Portugal, waar de "luchthavenkwestie al 50 jaar wordt besproken", betreurde de minister van Economie, António Costa Silva, voordat hij concludeerde dat "Portugal niet kan veranderen in een maatschappij van besluiteloosheid".

Ondervraagd over het onderwerp van een nieuwe luchthaven in de regio Lissabon, verdedigde Tim Clark, CEO van Emirates, het idee van een grote luchthaven in Lissabon. Voor hem is de nieuwe luchthaven van Lissabon een probleem dat moet worden opgelost, in plaats van het debat te politiseren, en het is naar de Portugese hoofdstad dat internationale luchtvaartmaatschappijen willen vliegen.

(...)

Toen hem werd gevraagd naar de verschillende opties die werden geanalyseerd, benadrukte de president van de luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Arabische Emiraten dat "het Lissabon is waar de internationale luchtvaartgemeenschap heen wil", omdat daar haar markt is.

De beperkingen van de luchthaven Humberto Delgado, waar Emirates "twee kostbare slots" heeft, zijn volgens de functionaris een probleem voor alle luchtvaartmaatschappijen. "Als je een ander vliegveld wilt bouwen, bouw het dan. Bouw het groot genoeg", benadrukte de voorzitter van de luchtvaartmaatschappij, eraan toevoegend dat dit een "fantastische kans" is om een luchthaven te bouwen die technologisch geavanceerd is en efficiënt wat betreft de ecologische voetafdruk.

***Mijn commentaar: ik ben altijd sceptisch als wordt aangekondigd dat een luchthaven zal worden uitgebreid of zelfs gecreëerd.***

*De lijst van mislukkingen is lang:*

*. de aanleg van T4 bij Roissy (die net zo groot had moeten zijn als de luchthaven Orly)*

*. de oprichting van een nieuw vliegveld bij Nantes, Notre Dame des Landes*

*. de opening van vliegveld Lelystad bij Amsterdam*

*. de ontmanteling van Schiphol*

. de derde landingsbaan op Heathrow  
. de nieuwe luchthaven van Mexico City  
. het nieuwe vliegveld Mirabel (Montreal)  
. de Spaanse luchthavens Ciudad Real, Castellón-Costa Azahar, Albacete, enz.  
Er zijn een paar recente tegenvoorbeelden, in Turkije en China, en zelfs in India, maar in landen waar de democratische uitdrukking soms niet vloeiend is.

## > Naar een nieuwe luchtbelasting

(bron Journal de l'Aviation) 29 september - Sinds de zomer trekken vertegenwoordigers van de Franse luchtvaartsector aan de bel over de mogelijkheid dat de regering een nieuwe belasting invoert die negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor het luchtvervoer. Ondanks de waarschuwingen die sinds de herfst zijn uitgegaan, heeft **de regering in haar begrotingswet voor 2024 een belasting ingevoerd op de exploitatie van langeafstandsvervoersinfrastructuur, met luchthavens bovenaan de lijst.**

"Om bij te dragen aan de financiering van het 'vervoersplan voor de toekomst', dat investeringen in infrastructuur omvat om de milieu-impact van vervoer te verminderen, voert de begrotingswet voor 2024 een belasting in op de exploitatie van grote langeafstandsvervoersinfrastructuur. De verwachte jaarlijkse opbrengst is 600 miljoen euro, voornamelijk verdeeld over grote snelwegconcessies en grote luchthavens", aldus het wetsvoorstel.

**De Unie van Franse Luchthavens (UAF) legt uit dat deze belasting van toepassing zal zijn op luchthavens met een jaarlijkse omzet (exclusief beveiliging en veiligheid van de luchthaven) van meer dan €120 miljoen en met een marge van meer dan 10%. De luchthavens van de ADP groep en de luchthavens van Nice, Marseille en Lyon zullen dus worden getroffen. Er zal een tarief van 4,6% worden geheven over de omzet boven de aftrek van €120 miljoen.**

De UAF hekelt een extra last voor luchthavens op een moment dat ze al in een zeer verzwakte positie door de crisis zijn gekomen en veel moeten investeren in hun infrastructuur en in het koolstofvrij maken van hun activiteiten. Vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen (IATA, FNAM en SCARA) waarschuwen dat zij het zijn die de dupe zullen worden van deze nieuwe belasting, aangezien de ADP-groep al heeft aangegeven dat ze van plan is om een deel van de lastenverhoging door te berekenen in hun tarieven.

**"Absurd en schadelijk" volgens IATA, is deze belasting een verdere bedreiging voor de concurrentiepositie van de Franse vlag, die al zwak is, en voor het vermogen van luchtvaartmaatschappijen om te investeren in decarbonisatie. De FNAM wijst erop dat de huidige belastingsituatie er al jaren voor zorgt dat de Franse vlag jaarlijks een procentpunt marktaandeel verliest aan**



maatschappijen die profiteren van een gunstiger regelgevings- en belastingklimaat in hun thuisland.

Volgens FNAM is dit des te meer ongerechtvaardigd omdat de inkomsten naar andere vervoerswijzen zullen gaan, met name naar de spoorwegen, die volgens de vervoerswet prioriteit hebben. **Voor de FNAM heeft de sector geen nieuwe belasting nodig, maar "een stabiel fiscaal kader dat in Frankrijk gevestigde luchtvaartmaatschappijen in staat stelt te investeren in nieuwe vloten en voldoende hoeveelheden van de duurzame vliegtuigbrandstoffen aan te schaffen die nodig zijn om koolstofvrij te worden".**

"Dit is een aderlating van 150 miljoen euro voor de inspanningen om de Franse economie concurrerender te maken. Het Franse parlement zou deze voorstellen moeten verwerpen en zich moeten concentreren op milieuplossingen zoals duurzame vliegtuigbrandstoffen en een efficiëntere luchtverkeersleiding, terwijl de langeafstandsverbindingen in het land worden aangemoedigd", zegt Rafael Schwartzman, Regional Vice-President for Europe van IATA.

***Mijn commentaar: Deze belastingkeuze is onbegrijpelijk.***

*Ze bevoordeelt duidelijk lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair en Volotea ten nadele van de Franse luchtvaartmaatschappijen.*

*Air France en Transavia zullen het meest getroffen worden door de belasting op luchthavenconcessies. Kijk maar naar de lijst van luchthavens die worden getroffen. Ryanair en Volotea zijn niet opgenomen.*

*Deze keuze bevoordeelt buitenlandse hubs; iemand uit Toulouse of Bordeaux verkiest misschien buitenlandse hubs boven Roissy Charles-de-Gaulle.*

*Tot slot, als er een minimum ticketprijs zou worden ingevoerd (zie mijn [brief nr. 928](#)), zou de stijging van de ticketprijzen niet bijdragen aan het koolstofvrij maken van de sector, maar zou het de low-cost luchtvaartmaatschappijen verrijken,*

*Ondertussen blijven diezelfde lagekostenmaatschappijen subsidies ontvangen van lokale overheden (ook in mijn [brief nr. 928](#)).*

=====

**Speciaal verslag: De duurzame luchtvaart van morgen**

=====

## > **Rolls-Royce op weg naar de aandrijving van de toekomst**

(bron Journal de l'Aviation) 28 september - **Rolls-Royce doet op verschillende fronten onderzoek om emissiearme systemen te kunnen aanbieden voor de aandrijving van toekomstige vliegtuigen.** De motorfabrikant heeft onlangs twee stappen vooruit gezet: één op het gebied van **waterstofaandrijving** (in samenwerking met easyJet) **en** één op het gebied van **hybride elektrische systemen**. Wat dat laatste betreft, heeft

een compacte turbine die speciaal is ontworpen voor **hybride elektrische vluchten** zijn eerste verbranding met succes voltooid. De turbine is bestemd om geïntegreerd te worden in een licht turbogeneratorsysteem, **gericht op de markt van de stedelijke mobiliteit of zelfs toepassingen op helikopters of hulpaggregaten.**

Voordat dit kan gebeuren, moeten de teams van Rolls-Royce lering trekken uit de proeven om hun kennis van het systeem te ontwikkelen, de gegevens te analyseren en de technische keuzes te verifiëren, om het ontwerp voor de volgende proeven aan te passen en tot grotere rijpheid te brengen.

Rolls-Royce is echter verheugd dit resultaat in zo'n korte tijd te hebben bereikt. "De eerste brandstofverbranding van onze gloednieuwe kleine gasturbine is een belangrijke prestatie, met succesvolle mijlpalen tijdens de hele test, van de ontsteking tot de uitschakeling van het systeem. Deze belangrijke prestatie volgt op de snelle ontwikkeling van de nieuwe turbine, die in minder dan twee jaar van ontwerp naar test is gegaan," aldus Matheu Parr, Customer Director, Electrical Division, Rolls-Royce.

De hybridisering van aandrijfsystemen is een belangrijke stap op weg naar het koolstofvrij maken van de luchtvaart, maar **we mogen een andere uitdaging niet uit het oog verliezen: de ontwikkeling van een motor op waterstof.** Dit is het onderwerp van een andere tak van onderzoek, uitgevoerd in samenwerking met easyJet en met de steun van Loughborough University in het VK en het Duitse ruimtevaartcentrum DLR.

Hier zijn met succes tests uitgevoerd op een volledige ringvormige verbrandingskamer van een Pearl 700-motor met 100% waterstof, waaruit blijkt dat de brandstof kan worden verbrand onder omstandigheden die overeenkomen met de maximale startstuwkracht van een vliegtuig. Nadat vorig jaar een AE2100-motor op groene waterstof draaide, gelooft Rolls-Royce dat "het verbrandingselement van het waterstofprogramma nu goed wordt begrepen". Maar het moeilijke deel moet nog komen, met het ontwerp en de integratie van de brandstoftoevoersystemen van de motor.

Intussen heeft de motorfabrikant voor deze tests in de verbrandingskamer van de Pearl nieuwe brandstofsproeiers ontworpen om het verbrandingsproces van waterstof - dat sneller en bij een hogere temperatuur verbrandt dan paraffine - onder controle te houden. Door de lucht geleidelijk met de waterstof te mengen, helpen ze de reactiviteit van de brandstof te beheersen

***Mijn commentaar: De duivel zit in het detail.***

*Deze formule is goed van toepassing op de twee aankondigingen die hier zijn gedaan.*

*Hybride elektrische vluchten hebben alleen betrekking op zeer korte routes; een oplossing die ADP ook aan het testen is (zie [Newsletter nr. 930](#)), voor medische en noodroutes.*

*Experts hopen een vliegtuig met deze motor in dienst te zien vanaf 2040, voor routes van minder dan 500 km - routes die momenteel niet door de meeste luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd.*

*Het is duidelijk dat deze oplossing niets zal bijdragen aan het koolstofvrij maken van de luchtvaart tegen 2050.*

*Wat betreft de tweede aankondiging, waterstof, dit betreft alleen de ontwikkeling van motoren. Er is geen sprake van de gevolgen voor de structuur van vliegtuigen.*

*Om waterstof in vloeibare vorm te vervoeren (een noodzaak, want gasvormig waterstof neemt te veel ruimte in beslag), moet het worden afgekoeld tot  $-253^{\circ}\text{C}$  en op deze temperatuur worden gehouden in een cryogene tank. Deze oplossing wordt gebruikt op Ariane-raketten (na de eerste twee minuten die nodig zijn om de atmosfeer te verlaten, tijdens welke de brandstof vaste stuwstof is).*

*Maar dit is een kolossale uitdaging voor vliegtuigbouwers op het gebied van:*

- . veiligheid (het kleinste lek is fataal),*
- . duur (een raket heeft maar een paar minuten nodig, bij lange na niet de tien uur die nodig zijn voor een vliegtuig).*

*Wat de opslag betreft, moeten tanks voor vloeibare waterstof cilindrisch zijn, wat betekent dat de structuur van vliegtuigen fundamenteel moet worden veranderd. De tank moet dan bestand zijn tegen hoge druk, of secundaire systemen hebben om de waterstof op lage temperatuur te houden en bij een druk die minstens iets hoger is dan de atmosferische druk. Bovendien kost het vloeibaar maken en op temperatuur houden van waterstof veel energie.*

*Zo zou een waterstofvliegtuig eruit kunnen zien:*



## > Lufthansa schat dat het de helft van de Duitse elektriciteit zal moeten verbruiken om groen te vliegen

(bron Novethic) 28 september - De grote desillusie (of niet). **Op een nationale luchtvaartconferentie in Hamburg** op maandag 25 september **schatte** Carsten Spohr, **de baas van Lufthansa, de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa, dat de luchtvaartmaatschappij "ongeveer de helft van de Duitse elektriciteit nodig zou hebben om haar hele huidige vloot om te schakelen op synthetische brandstof"**. Dit is genoeg om de mythe van het groene vliegtuig, waarop de industrie vertrouwt om koolstofneutraliteit te bereiken, in twijfel te trekken.

**Synthetische brandstoffen**, ook bekend als e-fuels, combineren waterstof en CO<sub>2</sub> uit de lucht of industriële dampen. **Om als groen te worden beschouwd, moeten ze worden geproduceerd uit koolstofvrije bronnen zoals hernieuwbare energiebronnen**. Deze synthetische brandstoffen maken deel uit van de familie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), naast biobrandstoffen, de enige die momenteel worden gebruikt, en groene waterstof, die zich nog in het prototypestadium bevindt.

En **het Bundesnetzagentur** en de federale minister van Economie Robert Habeck (Groenen) gaan me **"deze astronomische hoeveelheid elektriciteit niet geven"**, geeft een heldere Carsten Spohr toe, die de moed nog niet opgeeft. Volgens hem **is de "realistische" oplossing om deze synthetische brandstof "in het buitenland te kopen, waar wind- of zonne-energie in praktisch onbeperkte hoeveelheden beschikbaar is"**, voegde hij eraan toe, zonder specifieke landen te noemen. Dit zal "een lange weg zijn, maar wel de juiste", zei Carsten Spohr vol overtuiging.

"De observatie die hij maakt is correct, maar de conclusie die hij daaruit trekt niet", reageerde ingenieur Maxence Cordiez op LinkedIn. Volgens deze energiespecialist "is de prioriteit elektriciteit koolstofvrij te maken voor het huidige gebruik, voordat we het omzetten in synthetische brandstoffen". Hij wijst er ook op dat **de meeste landen die zich positioneren om waterstof te produceren voor de export, "landen zijn waarvan de elektriciteitsmix een zeer hoge koolstofintensiteit heeft en/of waar de bevolking als geheel geen toegang heeft tot elektriciteit en/of waar de toegang tot water (dat nodig is om waterstof te produceren) beperkt is"**.

**In feite lijkt het nogal onrealistisch dat deze landen erin zullen slagen om aan deze drievoudige eis te voldoen: hun elektriciteit koolstofvrij maken, iedereen toegang tot elektriciteit bieden en genoeg elektriciteit produceren om synthetische brandstoffen te produceren voor de export, en dat in een relatief kort tijdsbestek.** "Uiteindelijk is de - nauwelijks aanvaardbare - conclusie die de CEO van Lufthansa had moeten trekken dat **het koolstofvrij maken van het luchtverkeer ook en vooral een sterke vermindering van het gebruik zal vereisen**", concludeert Maxence Cordiez.

Maar de kwestie van het verminderen van het verkeer blijft taboe. Om tegen 2050 tot nul netto emissies te komen, is de belangrijkste hefboom die wordt overwogen compensatie, via het Corsia-mechanisme. Dit systeem, dat in 2016 werd aangenomen, zou de sector in staat moeten stellen de toename van zijn uitstoot te compenseren om deze op het gemiddelde niveau van 2019-2020 te houden, op vrijwillige basis vanaf 2024 en vervolgens op verplichte basis vanaf 2027. Het systeem werd echter opnieuw naar beneden bijgesteld op de ICAO-vergadering. Volgens berekeningen van Transport & Environment (T&E) zal in 2030 slechts 22% van de totale internationale uitstoot zijn gecompenseerd.

**De andere hefboom is gebaseerd op duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan de limieten duidelijk zichtbaar zijn** (om nog maar te zwijgen van de stijgende kosten). Vanaf 2025 zal de Europese Unie bijvoorbeeld eisen dat gemiddeld 2% SAF wordt bijgemengd in paraffine voor vluchten binnen en vanuit Europa. In 2030 zal dit percentage stijgen tot 6%, vervolgens geleidelijk tot 20% in 2035, 34% in 2040, 42% in 2045 en tot 70% in 2050, de datum waarop het luchtvervoer zich verplicht heeft om koolstofneutraal te worden.

Het grootste deel van dit SAF-volume zal afkomstig zijn van biobrandstoffen. **Maar vanaf 2030 zal het ook een deel synthetische brandstoffen moeten bevatten.** Dit zal 1,2% zijn in 2030, vervolgens 5% in 2035 en 35% in 2050. Als dit traject wordt aangehouden, zullen synthetische brandstoffen de helft van alle duurzame brandstoffen in Europa uitmaken. **Het enige wat dan nog rest, is voldoende koolstofarme elektriciteit produceren om ervoor te zorgen dat onze vliegtuigen echt groen vliegen...**

***Mijn commentaar:*** ik heb veel aan te merken op wat de CEO van Lufthansa te zeggen had.

*In 2019 bedroeg het gemiddelde elektriciteitsverbruik per hoofd van de bevolking in Afrika 560 kWh, slechts 17,2% van het wereldgemiddelde van 3.265 kWh (7.043 kWh in Frankrijk, 12.744 kWh in de Verenigde Staten en 5.119 kWh in China). De hoeveelheid elektriciteit die in 2019 op het continent werd verbruikt, 732 TWh, is nauwelijks hoger dan die van Duitsland: 644 TWh.*

*Hoe kan de CEO van Lufthansa beweren e-fuel te produceren in landen (in Afrika, a priori) die een gebrek hebben aan water en elektriciteit?*

*Hoe kan hij deze landen vragen om genoeg groene elektriciteit voor Lufthansa te produceren om in de behoeften van meer dan de helft van de Afrikaanse bevolking te voorzien?*

*Achter dit soort praatjes gaat het idee schuil dat de wetenschap alle problemen kan oplossen. Dit wordt sciëntisme genoemd.*

*(De term sciëntisme wordt gebruikt om de benadering aan te duiden volgens welke de problemen met betrekking tot de mensheid en de wereld het best, zo niet perfect, kunnen worden opgelost volgens het paradigma van de wetenschappelijke methode).*

*We kunnen ons niettemin voorstellen dat de problemen van het koolstofvrij maken van de lucht een antwoord zullen vinden in de wetenschap. Maar niet binnen het gegeven tijdsbestek, d.w.z. tegen 2050.*

*Tegen 2050 zullen er geen elektrische langeafstandsvliegtuigen zijn, en zelfs geen elektrische kortereafstandsvliegtuigen.*

*Tegen 2050 zullen er geen waterstofvliegtuigen zijn: specialisten denken alleen aan waterstofvliegtuigen in de tweede helft van deze eeuw.*

*In 2050 zal er geen e-fuel zijn (brandstoffen gemaakt van CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer, waterstof uit water en groene elektriciteit). De hoeveelheid groene energie die nodig is om ze te produceren zal niet beschikbaar zijn (voor Air France-KLM zouden hiervoor zes kernreactoren nodig zijn). Deze optie die de CEO van Lufthansa noemt, is een verzinsel van zijn verbeelding, greenwashing zonder basis.*

*Welke oplossingen zijn er dan voor de luchtvaartmaatschappijen?*

*Er zijn er veel. Ze omvatten het vernieuwen van de vloot, het verbeteren van de vluchtomstandigheden (directere trajecten, continu dalende naderingen, etc., de meeste van deze opties worden beschreven in mijn [brief nr. 835](#)). Luchtvaartmaatschappijen zullen ook CO<sub>2</sub>-afvangoplossingen moeten implementeren.*

*En alsof dat nog niet genoeg is, zullen ze nuchterheid moeten tonen, een woord dat nog steeds taboe is. Dit geldt vooral voor Aziatische en Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen, die van plan zijn om hun activiteiten tussen nu en 2050 te vertienvoudigen (zie mijn [nieuwsbrief nr. 930](#)).*

*Herinnering: Het is belangrijk om de voorwaarden van het Akkoord van Parijs niet te vergeten: koolstofneutraliteit betekent het bereiken van een evenwicht tussen broeikasgasemissies en koolstofputten, d.w.z. absorptie door ecosystemen zoals*

*bossen, graslanden, landbouwgronden en wetlands, en door bepaalde industriële processen, zoals koolstofafvang en -opslag.*

## ***Einde persoverzicht***

**> Het aandeel Air France-KLM en de olieprijs in de afgelopen zes maanden**

Cours

## Pétrole Brent

Pétrole Brent ▼

94.62 USD +0.37%

VALEUR INDICATIVE 88.67 EUR



1J 5J 1M 3M 6M 1A 5A 10A



Comparer



OUV.	+HAUT	+BAS	DER.	VAR.	VOL.
94.28	94.9	93.93	94.55	<span style="color: green;">+0.33%</span>	170 K

AIR FRANCE - KLM ✕

VAR. : +28.22%

6 MOIS - JOUR



**Mijn commentaar:** De bovenstaande tabel (bron: Boursorama) vergelijkt de aandelenkoers van Air France-KLM (de rode lijn) en ruwe Brent-olie (de blauwe zone) over een periode van zes maanden.

Het is duidelijk dat in deze periode, wanneer de olie stijgt, de koers van het aandeel Air France-KLM daalt (en omgekeerd).

Ter herinnering: de luchtvaartmaatschappijen hadden in augustus te maken met vergelijkbare dalingen:



. IAG: -5,84%,  
. EasyJet: -10,20%,  
. Lufthansa: -7,40%,  
. Delta : -9,38%,  
. Air France-KLM: -8,80%.

## > **Koersontwikkeling Air** France-KLM

**Het aandeel Air France-KLM is** maandag 2 oktober gesloten op **11,94 euro**. Het **stijgt** deze week met **+0,93%**. **Dit is de eerste keer in een maand dat de koers niet is gedaald.**

In twee maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 30% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €12,53.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 19,23 euro** (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 24,00 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

***Mijn commentaar:*** *Dit is de eerste keer in een maand dat de aandelenkoers niet is gedaald.*

## > **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$2 naar \$134.** Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **is stabiel op \$93 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

**De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Het staat nu op \$41, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg het verschil bijna \$50.

***Mijn commentaar:*** *De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.*

*Het is nu \$41, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag. In 2022, aan*

het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg het verschil bijna \$50.

*Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.*

*== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :*

*(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).*

*Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE)*

*beter af te dekken.*

*== einde citaat*

*Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).*

## **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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

**Mijn opmerking:** Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, 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 wet Eckert.*

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

*Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa 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 Interépargne.*

*Dit systeem is ook van toepassing op de 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. Je 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

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

***Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS***



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Ten tijde van onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie in Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

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

11.551 mensen ontvangen deze persrecensie live

