

AF-KLM investeert voor het eerst in een bioraffinaderij

I Brief van François Robardet

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

(raison d'être van de Air France-KLM Groep).



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers PS en PNC-aandeelhouders

N°938, 13 novembre 2023

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les

versions anglaises ou néerlandaises

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 start het proces om het kapitaal van de Air France-KLM groep open te stellen voor huidige en voormalige werknemers.

Meer informatie vindt u aan het einde van deze nieuwsbrief in de rubriek Goed om te weten.

*Houd er rekening mee dat **deze informatie op geen enkele wijze een uitnodiging vormt om aandelen Air France-KLM te verkopen of te kopen.***

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> [Air France-KLM investeert voor het eerst in een bioraffinaderij](#)

(bron Les Échos) 10 november - **Air France-KLM zet een nieuwe stap in haar inspanningen om haar activiteiten koolstofarm te maken.** Voor het eerst bereidt de luchtvaartgroep zich voor om enkele miljoenen dollars te investeren in een raffinaderij in de Verenigde Staten.

Air France-KLM heeft besloten een financiële bijdrage te leveren aan de bouw van de eerste bioraffinaderij van de Amerikaanse start-up DG Fuels, waarmee het een jaar geleden al een afnameverplichting had ondertekend voor de levering van 600.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) in de periode 2027-2036.

Deze eerste investering van Air France-KLM in de productie van biobrandstof blijft echter bescheiden: ongeveer 4,7 miljoen dollar om de laatste haalbaarheidsstudies voor het project te financieren, voor de definitieve beslissing die begin 2024 wordt verwacht. Daarnaast is er een optie om 75.000 ton CAD per jaar te kopen vanaf 2029, bovenop de 600.000 ton over tien jaar die in september 2022 werd ondertekend.

Het doel van Air France-KLM is niet om een nieuwe bron van inkomsten te genereren, maar om voldoende duurzame vliegtuigbrandstof te hebben om aan haar milieuverplichtingen te voldoen.

Air France en KLM hebben toegezegd om tegen 2030 minstens 10% CAD te gebruiken, wat meer is dan de 6% die de nieuwe Europese regelgeving voor diezelfde datum voorschrijft. Voorlopig is Air France er echter slechts in geslaagd om 4,5% van deze 10% CAD te bemachtigen van drie belangrijke leveranciers: het Finse Neste (voor 1 miljoen ton), TotalEnergies (voor 0,8 miljoen ton) en DG Fuels, voor 0,6 miljoen ton, over een periode van tien jaar.

Vandaar het belang voor Air France-KLM om het DG Fuels-project tot een goed einde te brengen. Het jonge Amerikaanse bedrijf heeft zich tot doel gesteld om in 2026 zijn eerste productielocatie in Louisiana in gebruik te nemen, met een initiële capaciteit van 454 miljoen liter CAD per jaar, of ongeveer 364.000 ton vliegtuigbrandstof. Dit is meer dan de jaarlijkse productiedoelstelling voor DAC van TotalEnergies in Frankrijk voor 2024-2025.

Bovendien is het productieproces van DG Fuels interessant omdat het een andere grondstof gebruikt dan de plantaardige oliën en dierlijke vetten die bijna alle huidige DAC-producenten gebruiken en waarvan slechts beperkte hoeveelheden beschikbaar zijn.

DG Fuels heeft een nieuw proces ontwikkeld, waarvoor het patent heeft, dat het gebruik van groene waterstof, geproduceerd uit zonne- of windenergie, combineert met houtcellulose, geproduceerd uit afval van de bosbouw en landbouw. Dit type CAD, dat deel uitmaakt van de nieuwe familie van

synthetische brandstoffen, gebruikt niet alleen minder biomassa, maar stoot ook minder CO2 uit tijdens de productiecyclus.

Het project van DG Fuels heeft ook het voordeel dat het kan profiteren van de belastingvoordelen die de Amerikaanse overheid heeft ingevoerd om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen aan te moedigen.

Washington heeft zich tot doel gesteld om tegen 2030 meer dan 11 miljard liter CAD te produceren in de Verenigde Staten, tegenover ongeveer 598 miljoen liter nu. Om dit te bereiken profiteren CAD-producenten van een belastingvoordeel tot \$1,75 per gallon (3,78 liter), waardoor luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten aanzienlijk minder hoeven te betalen voor hun biobrandstoffen. In 2022 kostte een ton CAD ongeveer 2.000 dollar in de Verenigde Staten en 5.000 euro in Frankrijk.

Al deze voordelen verklaren de interesse van Air France-KLM in DG Fuels en hebben ook de aandacht getrokken van Airbus. In september vorig jaar kondigde de vliegtuigbouwer een partnerschap aan met de Amerikaanse start-up DG Fuels, waarbij Airbus zich ertoe verbond een deel van zijn vliegtuigbrandstofproductie af te nemen ten behoeve van zijn klanten.

Sindsdien hebben andere grote internationale investeerders zich bij het project aangesloten, waaronder twee Japanse investeringsfondsen, waardoor DG Fuels kon aantonen dat het vertrouwen heeft in zijn vermogen om de financiering van dit project, geschat op meer dan 4 miljard dollar, rond te krijgen.

Mijn commentaar: Het is moeilijk om wijs te worden uit de overvloed aan cijfers in dit artikel, allemaal in verschillende eenheden:

- *liters of tonnen brandstof,*
- *van de jaarlijkse productie,*
- *productie voor periodes van meerdere jaren.*

Toch raad ik je aan het te lezen, omdat het een goede samenvatting geeft van het onderwerp van het aanbod van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Om een duidelijker beeld te krijgen, is het de moeite waard om te onthouden dat :

- *De Air France-KLM groep verbruikt jaarlijks ongeveer tien miljoen ton paraffine,*
- *De doelstelling van 10% duurzame vliegtuigbrandstoffen in 2030 vertegenwoordigt een miljoen ton,*
- *Air France-KLM heeft zich verzekerd van de aankoop van ongeveer 400.000 ton per jaar tegen deze deadline.*
- *Met één voorbehoud: sommige contracten zijn memoranda van overeenstemming (MOU's).*

Goed om te weten: Een MOU is niet-bindend of alleen bindend met betrekking tot bepaalde niet-substantiële elementen.

Een MOU beschrijft over het algemeen de doelstellingen van de samenwerking en definieert de rollen en verantwoordelijkheden van de partijen, de reikwijdte van het project en de verwachte resultaten, met als doel verdere onderhandelingen over een meer uitgebreide bindende overeenkomst te vergemakkelijken.

> De Verenigde Staten reageren op slotbeperkingen op Schiphol

(bron ch-aviation,vertaald met Deepl) 6 november - **Het Amerikaanse ministerie van Transport heeft teruggeslagen op het besluit van de Nederlandse regering om de slots op Schiphol te beperken** door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen KLM Royal Dutch Airlines, Martinair (Nederland) en TUI fly (Nederland) te gelasten om binnen zeven dagen de dienstregelingen van al hun diensten van en naar de VS ter herziening in te dienen.

Het bevel van 2 november volgt op wat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat **omschreef als "illegale experimentele regelgeving"** door de Nederlandse overheid toen Airport Coordination Netherlands (ACNL) op dezelfde datum slots op Schiphol verminderde of weigerde voor het IATA zomerseizoen 2024 (van eind maart tot oktober 2024). Als gevolg hiervan verloren luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van Airlines for America (A4A) 339 historische slots op Schiphol, terwijl luchtvaartmaatschappijen zonder historische slottoewijzingen, zoals JetBlue Airways (B6, New York JFK), alle slots voor het zomerseizoen 2024 werden geweigerd. Het

besluit van het Ministerie van Verkeer is een formele goedkeuring van de klacht die gezamenlijk is ingediend door A4A-leden en JetBlue tegen het controversiële plan van de Nederlandse regering om de capaciteit te beperken om het lawaai en de uitstoot op de Europese hub te verminderen. **De experimentele regeling zou volgend jaar van kracht kunnen worden, afhankelijk van goedkeuring door het Nederlandse kabinet en de Europese Commissie, die momenteel beoordeelt of het voldoet aan de evenwichtige aanpak die vereist wordt door EU-regelgeving.**

Naar aanleiding van het besluit van de ANCL zei het ministerie van Verkeer: "Het ministerie is van mening dat, omdat Nederland de evenwichtige aanpak niet heeft gevolgd, **de maatregelen voor capaciteitsvermindering** van fase 1 op AMS ongerechtvaardigde en onredelijke activiteiten zijn volgens de International Air Transportation Fair Competitive Practices Act (IATF CPA), en **in strijd zijn met de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie.**

(...)

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse regering en de Europese Commissie zullen op 13 november overleg voeren over deze kwestie. Als er geen significante vooruitgang wordt geboekt, heeft Washington gewaarschuwd dat het klaar staat om andere passende maatregelen op te leggen.

(...)

Delta Airlines (DL, Atlanta Hartsfield Jackson) heeft op zijn beurt aan ch-aviation bevestigd dat het een juridische procedure is gestart tegen de beslissing van ACNL, die het in strijd acht met de nationale, Europese en internationale regelgeving. "(...) **Wij geloven dat het mogelijk is om duurzaamheidsprioriteiten in balans te brengen met de wens van passagiers om te reizen en in contact te komen met mensen over de hele wereld** - iets wat we hebben laten zien door ons krachtig in te zetten voor het koolstofvrij maken van onze activiteiten en het terugdringen van geluidsoverlast," aldus een woordvoerder. (...)

)

KLM bevindt zich in de vuurlinie van het controversiële plan van haar eigen regering en riskeert ook sancties van de verschillende "open skies"-partners van Nederland. De Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij leidt een sectorbrede campagne tegen het Nederlandse plan, gesteund door onder andere de International Air Transport Association (IATA). KLM, JetBlue, A4A en andere luchtvaartmaatschappijen en groepen zijn gezamenlijk partij in een zaak voor het Nederlandse Hooggerechtshof om een einde te maken aan het plan.

Een woordvoerder van KLM zei dat de luchtvaartmaatschappij teleurgesteld was over het aantal slots dat was toegewezen voor de zomerdienstregeling. "Dit betekent ongeveer 17 vluchten (legs) per dag minder dan voor de Covid-crisis. **KLM concentreert zich op het beroep om aan te tonen dat de gevolgde procedure niet voldoet aan de wet- en regelgeving.** Daarnaast loopt op dit moment de EU Balanced Approach procedure, waarbij KLM met haar 'schoner, stiller, efficiënter' plan aantoont dat het mogelijk is om de geluidsoverlast te verminderen zonder de vliegbewegingen drastisch te verminderen.

Mijn commentaar: Het getouwtrek tussen de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol en de Nederlandse overheid neemt een nieuwe wending.

De Amerikaanse regering overweegt het aantal slots dat KLM op de luchthavens van New York krijgt, te verminderen. Het getal van 1.000 bezuinigingen doet de ronde.

Dit zou een grote klap zijn voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, voor wie de betreffende routes tot de meest winstgevendste behoren.

> De ORR-markt zal in 2030 meer dan 134,07 miljard dollar waard zijn.

(bron Air & Cosmos) 7 november - Volgens The Insight Partners zal de wereldwijde markt voor onderhoud, reparatie en revisie van vliegtuigen (MRO) naar verwachting groeien van USD 91,15 miljard in 2022 tot USD

134,07 miljard in 2030, met een CAGR van 4,9% van 2022 tot 2030. De belangrijkste spelers op de markt voor vliegtuigonderhoud en -revisie die in deze analyse worden bestudeerd, zijn AAR, Barnes Group Inc, Collins Aerospace, Delta TechOps, FL Technics, UAB, GE Aviation, Lufthansa Technik, Rolls-Royce plc, Singapore Technologies Engineering Ltd en Turkish Technic Inc. In 2023 kondigde ST Engineering aan dat het bedrijf Commercial Aerospace meerjarige contracten had gekregen om Japan Airlines te voorzien van zijn Maintenance-By-the-Hour (MBH)-oplossingen, waarmee het zijn langdurige relatie met de luchtvaartmaatschappij op het gebied van geïntegreerde MRO-ondersteuning versterkte.

De groeiende aanwezigheid van MRO-dienstverleners in opkomende economieën stimuleert de groei in de markt voor MRO van vliegtuigen.

Opkomende economieën, zoals die in Azië-Pacific, zijn sterk gericht op het uitbreiden van MRO-diensten aan zowel commerciële als militaire vliegtuigmaatschappijen. Belangrijke spelers op het gebied van ORR van vliegtuigen in Azië-Pacific zijn Guangzhou Aircraft Maintenance Engineering Co, Ltd (GAMECO), China; MTU Maintenance; en ExecuJet Haite Aviation Services China Co, Ltd. **Aanzienlijke uitgaven aan luchtvaartinfrastructuur, economische groei en stijgende passagiersaantallen stimuleren het gebruik van vliegtuigonderhoudsdiensten.** Daarnaast is het groeiende aantal reizigers uit de middenklasse, vooral in landen in Azië-Pacific zoals China, Singapore en India, de belangrijkste factor die bijdraagt aan de groei van het luchtverkeer, wat op zijn beurt de behoefte aan vliegtuigonderhoudsdiensten in de regio vergroot. (...)

***Mijn opmerking:** Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) is niet opgenomen in het onderzoek.*

Maar wees gerust: met meer dan 12.800 medewerkers is AFI KLM E&M een belangrijke speler die bijna 3.000 vliegtuigen van 200 grote luchtvaartmaatschappijen ondersteunt.

> ITA-Lufthansa: De giftige link ITA-Alitalia

(bron Avionews, vertaald met Deepl) 10 november - **Het oordeel van Brussel over de onderhandelingen tussen het ministerie van Economische Zaken en Financiën (MEF) en de Duitse luchtvaartgroep Lufthansa over de privatisering van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij ITA Airways zit muurvast.** Brussel blijft nieuwe documenten opvragen om te bepalen of het bod de vrije concurrentie op de Europese markt in gevaar brengt. Mogelijk werpen de relaties tussen ITA en Alitalia een negatieve schaduw over deze operatie. De vertraging is ook te wijten aan het feit dat Margrethe Vestager het roer van de Commissie heeft overgelaten aan Didier Reynders, voor een pro-tempore functie, maar dat de dossiers in feite in handen zijn van de Franse directeur-generaal

Olivier Guersent. Een situatie die de termijnen verlengt en de mogelijkheden voor politiek gemanooeuvreer achter de schermen verveelvoudigt: Frankrijk staat namelijk afwijzend tegenover concessies op het gebied van luchtvervoer naar Duitsland.

Toch heeft **de Duitse groep de Europese Commissie niet formeel op de hoogte gebracht van de overeenkomst die in juni met de MEF werd ondertekend**. Waarom niet? Het pact voorziet in verschillende fasen: de verkoop van 41% van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij (325 miljoen euro), vervolgens een optie om tot 100% te gaan met een totale uitgave van 829 miljoen euro. Vanaf het begin wist Lufthansa dat Brussel haar zou vragen haar langeafstandsvluchten te verminderen en bepaalde luchthavenslots op te geven om vrije concurrentie in het Europese luchtvervoer te garanderen. Volgens sommige industrie-experts zou **Lufthansa CEO Carsten Spohr niet geïnteresseerd zijn in het sluiten van de overeenkomst, ongeacht de voorwaarden die Brussel eist. Zijn vastberaden houding heeft echter niet alleen te maken met het opgeven van luchthavenslots en winstgevende langeafstandsvluchten. De Duitsers willen niet uit eigen zak betalen voor de herplaatsing van meer dan 1.000 voormalige werknemers van Alitalia** die een rechtszaak hebben aangespannen tegen ITA Airways en eisen te worden herplaatst bij de nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij.

De Alitalia-ITA relatie is als een giftige band die privatisering in de weg staat. Als de Europese mededingingscommissie geen uitspraak doet, kan Lufthansa zich op elk moment terugtrekken. **Daarom heeft de regering-Meloni de familie Aponte, die de in transport en logistiek gespecialiseerde groep Mediterranean Shipping Company (Msc) leidt, de afgelopen maanden gevraagd om een mogelijke "verbintenis in het nationaal belang".**

Mijn commentaar: Lufthansa heeft één voorwaarde gesteld voor de overname van ITA Airways: er mag geen link zijn tussen ITA Airways en het ter ziele gegane Alitalia.

De reden: om te voorkomen dat ITA Airways verplicht wordt voormalige werknemers van Alitalia aan te nemen.

In de afgelopen twee jaar hebben 1.147 voormalige werknemers van Alitalia in Rome of Milaan een rechtszaak aangespannen tegen Alitalia, dat hen ontsloeg.

In eerste instantie veroordeelde de Arbeidsrechtbank in Rome dat 250 van hen door ITA Airways moesten worden herplaatst.

Als alle 1.147 werknemers opnieuw zouden worden aangenomen, zouden de kosten voor Lufthansa tussen de 100 en 200 miljoen euro bedragen, een aanzienlijk bedrag dat opgeteld zou worden bij de 325 miljoen euro die Lufthansa bereid was te betalen voor de overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij.

De Alitalia soap is nog niet ten einde.

> Meer Bretonnen in vliegtuigen? Volotea neemt het luchtruim van Finistère over

(bron Le Figaro) 10 november - Volotea lijkt niet meer te stoppen. Het **Spaanse Volotea, dat nog maar tien jaar geleden werd opgericht** en dit jaar de grootste luchtvaartmaatschappij op de Franse binnenlandse markt werd in termen van routes - waarmee het de reuzen Air France-KLM en EasyJet voorbijstreefde - **toont duidelijk zijn ambities met de aankondiging van zijn twintigste basis in Europa, en zijn negende in Frankrijk.** De Spaanse maatschappij, die net 10 jaar actief is in Bretagne en haar positie als toonaangevende luchtvaartmaatschappij op de luchthaven van Brest Bretagne bevestigt, belooft bijna 400.000 stoelen en de introductie van 13 nieuwe Europese routes tegen 2024. De low-cost luchtvaartmaatschappij geeft er de voorkeur aan zich te concentreren op zogenaamde "transversale" routes, die provinciesteden met elkaar verbinden zonder via Parijse luchthavens te vliegen. En het werkt: **Frankrijk is de grootste markt, met bijna 6 miljoen stoelen.**

(...)

Sinds haar aankomst in Brest in 2013 heeft de maatschappij meer dan 660.000 passagiers vervoerd en haar capaciteit aanzienlijk uitgebreid, met een aanbod van bijna 126.000 zitplaatsen tegen 2023. Haar gemiddelde bezettingsgraad van 95% getuigt van de relevantie van haar routes en het vertrouwen van de passagiers.

(...)

Voorlopig lijkt niets Volotea tegen te houden, dat tegen 2028 800 nieuwe Europese routes wil openen. De rekeningen van het bedrijf zijn positief - het bedrijf verwacht dit jaar een omzet van bijna 700 miljoen euro - en dit zou het moeten helpen om zijn doel te bereiken. **Het bedrijf is echter niet immuun voor kritiek.**

De snelle expansie doet de vraag rijzen naar de ecologische impact van het bedrijf tegen de achtergrond van een groeiend bewustzijn van milieukwesties. **Zullen de toezeggingen van het bedrijf op het gebied van duurzaamheid genoeg zijn om de toename van de ecologische voetafdruk te compenseren? En zo ja, tegen welke prijs voor de passagiers?**

Mijn commentaar: Afgezien van het geval Volotea zijn het de ontwikkelingsvoorspellingen van de Europese lagekostenmaatschappijen die zorgen baren.

Op de korte termijn verwachten zij veel sneller te groeien dan hun tegenhangers op de lange afstand, terwijl de opties voor decarbonisatie meer gericht zijn op de middellange tot lange termijn.

Is dit acceptabel?

> **Virgin Atlantic op koers voor historische eerste 100% SAF transatlantische vlucht**

(bron Air & Cosmos) 8 november - "**Flight100**". Dit is de naam van de **100% SAF transatlantische vlucht die Virgin Atlantic op 28 november wil uitvoeren tussen Londen-Heathrow en New York JFK**. Voor deze historische vlucht heeft de Britse luchtvaartmaatschappij zojuist het groene licht gekregen van de Britse Civil Aviation Authority. Het verkrijgen van deze toestemming is een belangrijke stap om de vlucht te kunnen uitvoeren, maar Virgin Atlantic moet nu nog overvliegvergunningen krijgen van de Amerikaanse FAA (Federal Aviation Administration), de Ierse luchtvaartautoriteit en Transport Canada.

Voorlopig is de toegestane limiet voor het gebruik van biobrandstof in commerciële vliegtuigen 50%, wat betekent dat het gemengd moet worden met conventionele brandstof. SAF (duurzame vliegtuigbrandstof) kan de uitstoot van broeikasgassen over de hele levenscyclus met 70-80% verminderen in vergelijking met fossiele paraffine.

De toestemming van de Civil Aviation Authority volgt op een programma van technische onderzoeken door de regelgever, die verschillende aspecten van het vluchtproject heeft geanalyseerd, waaronder met name een test op de grond met Rolls Royce met een Trent 1000-motor met 100% SAF. Bij de voorbereiding van de vlucht, onder leiding van Virgin Atlantic, is een consortium van bedrijven betrokken, waaronder Boeing, Rolls-Royce en met name BP, dat SAF als een echt alternatief voor fossiele brandstof wil versterken.

De burgerluchtvaartautoriteit heeft zeer nauw samengewerkt met de bedrijven in het consortium en zal blijven samenwerken met de luchtvaartindustrie om meer te weten te komen over de prestaties en de impact van FAS.

(...)

Mijn commentaar: We hebben het hier over de eerste trans-Atlantische vlucht.

Maar de afgelopen jaren zijn er al vluchten uitgevoerd met 100% duurzame vliegtuigbrandstof (SAF), met name door Airbus met een A380 (in 2021).

Om het belang van deze tests met 100% SAF te begrijpen, is het goed om te onthouden dat SAF en paraffine een aantal verschillen hebben.

=== Bronnen: Safran en Nicolas Jeuland

DAC's geproduceerd uit waterstofbehandelde esters en vetzuren, voornamelijk uit gebruikte bakoliën, zijn uniek omdat ze vrijwel geen zwavel of aromaten bevatten.

De teams van Safran Aerosystems hebben tests uitgevoerd. "Biobrandstoffen hebben de bijzonderheid dat ze vrij zijn van aromaten, die bijdragen aan de afdichting, en ook vrij van zwavel, dat een natuurlijk smeermiddel is.

Dit is een positief punt, omdat zwavel en aromaten de belangrijkste vectoren zijn van niet-vluchtige deeltjes die condensatiesporen veroorzaken.

Het is echter ook een negatief punt, omdat aromaten de neiging hebben om bepaalde verbindingen in brandstofsysteemen te doen zwellen. Het is daarom belangrijk om ervoor te zorgen dat de afwezigheid ervan er niet toe leidt dat deze afdichtingen krimpen, wat bijvoorbeeld kan leiden tot lekken. Hetzelfde geldt voor zwavel, dat de motor en brandstofpompen helpt smeren.

Daarom moeten bepaalde pomponderdelen en afdichtingen worden aangepast.

Het doel van de tests is om te controleren of de aanpassingen voor het gebruik van 100% CAD effectief en voldoende zijn.

> Denemarken wil ook een belasting op vluchten invoeren

(bron ANP) 9 november - **Denemarken is ook van plan om vanaf 2025 een luchtvaartbelasting in te voeren.** De inkomsten, die na invoering geleidelijk zullen stijgen, zijn volgens de regering bedoeld om de luchtvaart te helpen over te stappen op schonere brandstoffen. Een deel van deze inkomsten zal ook gaan naar de kleinere luchthavens in Denemarken, die naar verwachting zullen lijden onder de belasting op vliegtickets.

Bij de invoering in 2025 zal de gemiddelde heffing 70 DKK (€9) bedragen, maar tegen 2030 zal deze naar verwachting stijgen tot gemiddeld 100 DKK (€13). **Deze belasting zou dan jaarlijks 160 miljoen euro aan inkomsten moeten genereren.**

De belasting op intra-Europese vluchten zal in 2030 ongeveer 8 euro bedragen. **Op middellangeafstandsvluchten heffen de Denen dan een belasting van €32, en langeafstandsvluchten naar bestemmingen zoals Bangkok leveren de fiscus €52 op.**

Bij de aankondiging van deze plannen verwees Klimaatminister Lars Løkke Rasmussen naar vergelijkbare belastingen in andere Europese landen. Nederland heft sinds 2021 ook een vliegtaks op alle passagiers die vanaf een Nederlandse luchthaven vertrekken. Deze belasting is begin dit jaar sterk gestegen, van iets minder dan €8 naar meer dan €26.

Mijn commentaar: Denemarken is niet het eerste noch het laatste land dat een "ecologische" belasting op vluchten invoert.

Voor een lijst van belastingen van dit type die al zijn ingevoerd, zie mijn [brief nr. 929](#).

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 13 november op **12,158 euro**. Het aandeel is deze week met **3,16% gestegen**.

In twee weken tijd is de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 11% gestegen.

Het stond op 2 januari 2023 op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 18,16 euro (het was 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 23,00 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.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$8 naar \$113. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 4 tot \$ 82 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie is deze week gedaald van 35 naar 29 dollar.

Voor het conflict in Oekraïne was de spread ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

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 u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)

om je PEE te deblokken.

> 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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

> Air France-KLM, het aandeelhouderschap van de werknemers gaat van start

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 komt in aanmerking voor deelname. 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: Werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen komen in aanmerking.

In Frankrijk kunnen gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog activa in de PEE/PEG hebben, zich inschrijven, maar ze profiteren niet van de matchingbijdrage.

Alle informatie is te vinden op de [speciale website](#).

Mijn commentaar: Als je wilt deelnemen aan de operatie, is het belangrijkste punt de lock-upperiode: 5 jaar.

De eerste regel is om alleen geld te investeren dat je de komende 5 jaar niet nodig hebt.

De tweede regel is om een mogelijk verlies te accepteren.

En vergeet niet dat adviseurs niet betalen.

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.

Je kunt me al je 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

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van 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](#).

11.488 mensen ontvangen dit persoverzicht live