

Groen licht voor de hervorming van de financiering van Franse luchthavens

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°941, 4 december 2023

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

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

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

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

Persoverzicht van maandag

> Groen licht voor de hervorming van de financiering van Franse luchthavens

(bron Les Echos) 27 november - Voor zijn tweede optreden op de jaarlijkse Franse luchthavenconferentie op vrijdag had minister van Transport Clément Beaune deze keer iets aangenaams voor zijn gasten gepland: groen licht van de regering voor een herziening van de luchthavenregulering, die de regels voor het vaststellen van inkomsten en uitgaven op de belangrijkste luchthavens in Frankrijk strikt controleert.

Na maanden van overleg zijn **vertegenwoordigers van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen het eens geworden over de grote lijnen van een hervorming** die bedoeld is om wat meer bewegingsruimte te geven aan infrastructuren die sinds het einde van de Covid-crisis met een ernstige financieringscrisis kampen. Het enige wat nog ontbrak was de zegen van de regering om de veranderingen per decreet in te voeren, in de loop van 2024. Dit is nu gebeurd.

Deze hervorming moet met name de grote regionale luchthavens - die met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar, waarvan de activiteiten al streng gereguleerd zijn - in **staat stellen** om meerjarige prijsafspraken te maken met de luchtvaartmaatschappijen, in het kader van contracten voor economische regulering (CRE). Maar vooral ook **om hun vaak ontoereikende rentabiliteit te**

verbeteren door een groter deel van de winst uit hun commerciële nevenactiviteiten te behouden.

Op dit moment vallen **bijna alle grote Franse luchthavens**, met uitzondering van Parijs en Nice, **onder het zogenaamde "single fund" principe**. Dit betekent dat **het bedrag van de vergoedingen die door de luchtvaartmaatschappijen worden betaald, wordt berekend op basis van alle inkomsten van de luchthaven, inclusief die uit commerciële activiteiten** zoals parkeerterreinen, kantoorhuur en commissies op winkelverkoop.

Onvoldoende
winstgevendheid

Het systeem dat van kracht is in Marseille, Bordeaux, Lyon, Nantes en Toulouse is **voordelig voor luchtvaartmaatschappijen omdat het toelaat dat een deel van de kosten van luchthavendiensten - de gereguleerde activiteiten - gedragen worden door commerciële inkomsten. Dit betekent lagere heffingen**. Maar **voor luchthavens biedt het geen stimulans om te investeren**, omdat de vruchten van deze investeringen automatisch worden gebruikt om de heffingen te verlagen, en beperkt het de winstgevendheid.

Als ik 100 euro in gereguleerde activiteiten investeer, krijg ik één euro terug", zegt Franck Goldnadel, directeur van de luchthaven van Nice. Als ik naar de banken ga om ze te vragen de bouw van een nieuwe terminal te financieren, zeggen ze me dat de rentabiliteit onvoldoende is.

Een
voorwaardelijke
verandering van regime

Vandaar het idee, dat al lang wordt bepleit door UAF, om over te stappen van een "single fund" systeem naar een "aangepast fonds", zoals op Roissy-CDG, Orly en Nice, waarbij slechts een deel van de commerciële inkomsten gaat naar de financiering van de luchtvaartdiensten. De rest wordt gebruikt om investeringen te financieren en dividend uit te keren aan de aandeelhouders.

Dit is wat mogelijk zal zijn vanaf 2024. Er is echter één voorwaarde. Zoals de minister duidelijk heeft gemaakt, zal **de overstap naar een aangepaste kassa pas worden toegestaan als er een economisch reguleringscontract (CRE) is ondertekend tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen**. Dit veronderstelt een overeenkomst over de ontwikkeling van de tarieven en de investeringen, alsook over de verdeling van de inkomsten die deel uitmaken van de gereguleerde perimeter, **voor een periode van minstens vijf jaar, of zelfs langer**.

Clément Beaune probeerde geruststellend te zijn door te zeggen dat de administratieve procedure voor het opstellen van CRE's, die zowel lang als complex is, vereenvoudigd zou worden. Maar naast de noodzaak om overeenstemming te bereiken met de bedrijven over de hoogte van de uitgaven en inkomsten, **vereist een betrouwbare meerjarenprognose ook fiscale stabiliteit**.

Op dit gebied heeft de regering nogal wat roet in het eten gegooid door een nieuwe belasting op transportinfrastructuur uit de hoge hoed te toveren, bedoeld om de SNCF te financieren. Deze belasting zou volgens UAF-voorzitter Thomas Juin de belastingdruk op grote luchthavens tegen 2024 met 50% verhogen.

Andere vragen blijven onbeantwoord, zoals de financiering van de veiligheidscontroles, die theoretisch onder de regale taken van de staat vallen, maar die ten laste komen van een belasting op de ticketprijzen.

Tijdens de pandemie heeft de regering de betaling van deze belasting uitgesteld vanwege een gebrek aan passagiers, wat nu een schuld van 700 miljoen euro vertegenwoordigt voor de Franse luchthavens, plus een tekort van 300 miljoen euro voor 2023. Omdat ze de belasting niet kunnen terugbetalen en tegelijkertijd de kosten van de huidige controles niet kunnen dragen, vragen de luchthavens de regering om hun schuld kwijt te schelden. Tot nu toe is er nog geen duidelijk antwoord gekomen.

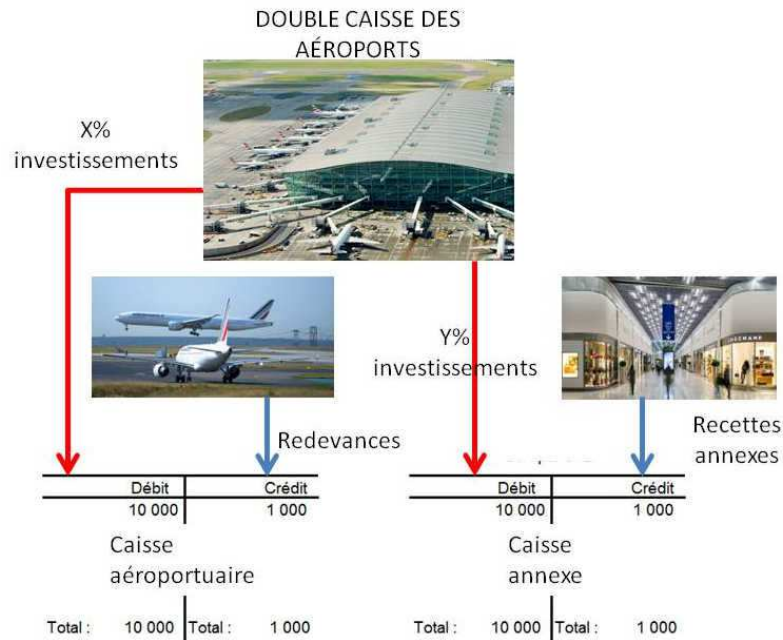
Mijn commentaar (1): Enkelvoudig fonds, beheerd fonds. Hier zijn een paar punten om het duidelijker te maken.

De luchtvaartmaatschappijen pleiten voor het behoud van de single till. Zij zijn van mening dat luchthavenklanten in de eerste plaats passagiers zijn die terminals gebruiken om naar hun vliegtuig te gaan. Uiteindelijk gebruiken de passagiers de parkings en gaan ze naar de winkels in deze terminals.

Voor luchtvaartmaatschappijen lijkt het dan ook vanzelfsprekend dat de inkomsten uit deze faciliteiten bijdragen aan hun financiering, net zoals de luchthavengelden.

Omgekeerd zouden de luchthavens graag zien dat de zogenaamde neveninkomsten worden uitgesloten van de financiering van de infrastructuur. Om dit te bereiken vragen de directeurs van de grote Franse luchthavens om het systeem van één fonds (gunstig voor de luchtvaartmaatschappijen) te verlaten ten voordele van een aangepast systeem van fondsen (ook bekend als een systeem met twee fondsen, gunstig voor de luchthavens):

- *een fonds om luchthavenactiviteiten te beheren,*
- *een kassa om commerciële activiteiten te beheren.*



Het dubbelkassensysteem houdt in dat de heffingen voor zuivere luchthavenactiviteiten, waarvan het bedrag wordt gevalideerd door de Transportregulator (ART), worden gescheiden van de neveninkomsten uit winkels, eigendommen en parkeerterreinen.

Het dubbele kassasysteem stelt luchthavens ook in staat om investeringen toe te wijzen volgens regels die voor discussie vatbaar zijn. Hoe kunnen ze ervoor zorgen dat de kosten voor de bouw van een terminal (waar luchtvaartmaatschappijen en winkels zijn gehuisvest) niet aan elk van beide fondsen wordt toegewezen ten nadele van de luchtvaartmaatschappijen?

Als gevolg hiervan kunnen luchtvaartdiensten, die deel uitmaken van de gereguleerde perimeter, niet worden gesubsidieerd met inkomsten uit winkels of parkeerterreinen (zogenaamde niet-luchtvaartdiensten) waarvoor luchthavens vrij zijn om prijzen vast te stellen en die zeer hoge marges genereren.

Bijgevolg verhogen de luchthavens, in de context van het dual use system, de luchthavengelden om de rentabiliteitsniveaus te bereiken die de aandeelhouders van het luchtvaartfonds verwachten.

Mijn commentaar (2): Dit nieuwe systeem zal de kosten doen stijgen voor de Franse luchtvaartmaatschappijen, die nu al de grootste last dragen van de beveiligingskosten, een situatie die bijna uniek is in de wereld. Hun concurrentiepositie zal verslechteren.

Om de luchtvaartmaatschappijen te overtuigen heeft de regering als voorwaarde gesteld dat er een overeenkomst (CRE) moet komen tussen de partners (luchtvaartmaatschappijen en luchthavens) met duidelijke en voorspelbare regels.

Zoals zo vaak zit het venijn in de details.

De regering zal zich ook moeten vastleggen op stabiele regels. Elke nieuwe belasting, of die nu op luchtvaartmaatschappijen of luchthavens wordt geheven, zou het evenwicht dat de partijen hebben gevonden op losse schroeven zetten.

> Nederlandse minister Jetten roept op tot paraffinetaks op klimaatop in Dubai

(bron ANP, vertaald met Deepl) 30 november - Demissionair minister Rob Jetten (Klimaat en Energie) grijpt de klimaatop in Dubai aan om te snijden in "belastingvoordelen" op het gebruik van olie en gas, zoals de belastingvrijstelling op paraffine. Dit zegt hij in een interview met het AD.

Op de top, die vandaag begint, heeft Jetten een groep landen gelanceerd die af wil van olie en gas. Met "zijn" coalitie wil Jetten de luchtvaart- en scheepvaartsector binnendringen. Wereldwijd moet er een einde komen aan de huidige belastingvrijstelling voor paraffine en stookolie.

Ook grootverbruikers van gas zullen hun vrijstelling van verbruiksbelasting moeten afbouwen, zegt minister D66. "Subsidies op fossiele brandstoffen horen niet thuis in een schone economie", zei hij.

(...)

Mijn commentaar: Het onderwerp van belasting op paraffine duikt weer op.

Ik herinner u eraan dat de Europese Unie overweegt om paraffine te belasten tegen een tarief van 30 cent per liter!

Lees voor alle informatie over de gevolgen van een dergelijke belasting mijn commentaar op het artikel "Belasting op grote luchthavens: zal de prijs van uw vliegticket stijgen?" in mijn [nieuwsbrief nr. 934](#).

> Lufthansa Technik blijft volledig eigendom van Lufthansa

(bron Reuters) 30 november - **Lufthansa blijft de enige aandeelhouder van haar vliegtuigonderhoudsbedrijf Lufthansa Technik na meer dan een jaar van overleg over een mogelijke verkoop**, kondigde de Duitse luchtvaartgroep donderdag aan.

Als onderdeel van de publicatie van het groeiprogramma Ambition 2030 van haar

dochteronderneming, kondigde de directie van Lufthansa aan dat zij had besloten haar plan om een minderheidsbelang in Lufthansa Technik te verkopen niet door te zetten.

Mijn commentaar: In maart 2023 zei Remco Steenbergen, Chief Financial Officer van de Lufthansa Group:

"In de afgelopen weken zijn we begonnen met de eerste gesprekken met investeerders met als doel het vinden van een partner met de expertise die nodig is om waarde te creëren en Lufthansa Technik uit te breiden."

De gedeeltelijke verkoop van Lufthansa Technik (een eerste tranche van 20% zou worden verkocht voor €1,5 miljard) zou de onderhoudsactiviteiten hebben gewaardeerd op €7,5 miljard, terwijl de Lufthansa groep als geheel slechts wordt gewaardeerd op €11,2 miljard.

De ommekeer van Lufthansa komt voort uit het feit dat de hele luchtvaartindustrie lijdt onder een tekort aan middelen bij leveranciers en dienstverleners. De volledige toegang tot de MRO-expertise en -middelen van Lufthansa Technik vormt ook op lange termijn een belangrijk strategisch voordeel voor de Lufthansa Group (bron: Lufthansa).

> **Air Corsica: Hoe kunnen we het huidige model heroverwegen?**

(bron France Bleu) 1 december - **Op donderdag 30 november heeft Air Corsica het boordcontract binnengehaald. De Corsicaanse Assemblee stemde dan ook unaniem voor de regionale luchtvaartmaatschappij om tot 2027 diensten uit te voeren tussen Corsica, Marseille en Nice.** In haar verslag, dat aan het begin van de middag werd gepresenteerd, sprak Flora Mattei, het uitvoerende raadslid dat verantwoordelijk is voor transport, uitvoerig over de redenen waarom de meerderheid voor Air Corsica koos in plaats van Volotea, de andere maatschappij die in de running was voor deze delegatie van de openbare dienst. **Het komt zelden voor dat een onderwerp zo'n unanieme steun krijgt, en de ferme steun voor Air Corsica bracht iedereen tot dezelfde conclusie, maar de oppositieleden in het parlement drongen erop aan dat de huidige uitvoerende macht het huidige model zou moeten heroverwegen.**

Marie-Hélène Casanova-Servas, voorzitter van de raad van toezicht van Air Corsica, geeft dit ook toe. "Het is waar en, nogmaals, in strikte overeenstemming met de procedure van de aanbesteding, dat **we het model moeten heroverwegen omdat er elke vier jaar dit zwaard van Damocles is, maar daar kunnen we niets aan doen, het is de wet, het is Europa, ze dringen zich aan ons op. We weten dat we elke vier jaar terug moeten komen en een aanvraag moeten indienen**", legt ze uit.

"Voor de Parijse lijnen in deze volgende PSO weten we niet wat er gaat gebeuren en daarom moeten we het model heroverwegen. Ik zeg niet dat we het model moeten veranderen, want Air Corsica laat al meer dan 30 jaar zien dat haar kernactiviteit de openbare dienst is en dat ze die met trots en - ik zeg dit - perfect uitvoert, maar vandaag de dag zal dat niet meer genoeg zijn, misschien in 2027, dus morgen **moeten we misschien een beetje diversifiëren en een meer Europese dimensie ontwikkelen**. Dit is in lijn met de wens van de meerderheidsaandeelhouder om Corsica in het centrum van Europa te plaatsen. Ik denk dat we alle troeven in handen hebben. Het is aan ons om inventief te zijn en het te doen. Maar ik heb alle vertrouwen in het personeel van het bedrijf, dat ik nogmaals wil bedanken, en ik weet dat we samen zullen slagen.

Een van de mogelijkheden die Marie-Hélène Casanova-Servas noemde was de mogelijkheid om "onze krachten te bundelen met andere nationale luchtvaartmaatschappijen", wat, zei ze, "een codeshare mogelijk zou maken en ons ook in staat zou stellen om met deze luchtvaartmaatschappijen samen te werken om hubs op te zetten zodat Corsicanen van punt naar punt kunnen reizen en ook om Corsica kennis te laten maken met andere regio's die vandaag de dag niet erg goed worden bediend en met andere mensen die het moeilijk vinden om hier te komen, soms met uren en dagen reizen".

Hij voegde eraan toe dat het aan het verkoopteam van de regionale luchtvaartmaatschappij was om "voor te stellen wat we ook zouden kunnen doen in overleg met het Corsicaanse Bureau voor Toerisme. En door al deze elementen te coördineren en te combineren, twijfel ik er niet aan dat we zullen slagen", aldus de voorzitter van de Raad van Toezicht van Air Corsica.

Een andere kwestie die in perspectief werd geplaatst tijdens de uitwisselingen rond de toewijzing van boordpakketten aan Air Corsica was die van de human resources. Core in Fronte stelde in het bijzonder voor om "een openbare ruimte te creëren die de werknemers van Air France zou overnemen", werknemers die ook ernstige zorgen hebben geuit over dit openbardienstcontract.

"Op dit moment ga ik geen commentaar geven op wat er over drie maanden zal gebeuren. **Wat ik wel weet is dat als we het over sociale kwesties hebben, we uiteraard aan de werknemers en hun gezinnen denken. Air Corsica heeft 700 werknemers, maar we denken ook aan de 300 werknemers van Air France en 300 Corsicaanse gezinnen, dus dat zijn 1000 gezinnen in totaal,**" vervolgt Marie-Hélène Casanova-Servas.

Voor de routes van en naar Parijs-Orly, waarvoor het consortium Air Corsica/Air France concurreert met Volotea, zal eind december een nieuw rapport worden voorgelegd aan de Corsicaanse Assemblée om de huidige delegatie te verlengen tot uiterlijk 24 maart; de uiterste datum voor de volledige gunning van deze toekomstige delegatie voor de openbare dienst.

Volotea, kandidaat voor de delegatie van de openbare dienst voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten tussen de luchthavens van Corsica en het vasteland, heeft

in een persbericht laten weten "nota te nemen" van het besluit van de Corsicaanse Assemblee "in afwachting van de officiële kennisgeving". De Catalaanse luchtvaartmaatschappij **verklaarde** ook **dat ze de "onderhandelingen over de verbindingen met de luchthaven Parijs-Orly" zou voortzetten**. Volotea wees er ook op dat "de luchtvaartmaatschappij de afgelopen tien jaar een beslissende rol heeft gespeeld in de uitbreiding van de connectiviteit van Corsica. Ze heeft meer dan 40 nieuwe routes gelanceerd en bijna 6,5 miljoen passagiers van en naar het eiland vervoerd, en dit alles zonder een beroep te doen op overheidsfinanciering. Volotea is er vast van overtuigd dat haar ervaring op het eiland, de kwaliteit van haar diensten en haar bedrijfsmodel haar tot een solide partner maken voor de toekomst van het luchtvervoer op Corsica", besluit het persbericht.

Mijn commentaar: Ter herinnering,

- *Bijna een miljoen passagiers per jaar maken gebruik van de routes die worden geëxploiteerd in het kader van de delegatie van de openbare dienst (DSP) tussen Corsica, Marseille en Nice,*
- *en 1,16 miljoen passagiers maken gebruik van de DSP-routes tussen Corsica en Parijs.*

Meer dan één passagier op twee met bestemming Marseille of Nice is een inwoner van het eiland, maar minder dan één passagier op vijf is een inwoner van Corsica op de routes naar Parijs.

Op de routes tussen Corsica en Marseille/Nice concurreerden Air Corsica en Volotea met vergelijkbare financiële pakketten, wat de beslissing om Air Corsica op deze routes te behouden heeft vergemakkelijkt.

Op de routes tussen Corsica en Parijs zou de lagekostenmaatschappij Volotea in haar bod een financiële compensatie van ongeveer 50 miljoen euro hebben gevraagd, tegenover 96 miljoen euro voor Air Corsica-Air France.

Dit grote verschil maakt de besluitvormers ongerust.

Elke inbreuk op deze regel zal namelijk waarschijnlijk leiden tot een beroep bij de Franse en Europese instellingen, met zware boetes en de annulering van gunningen in geval van onregelmatigheden.

Het Collectivité de Corse heeft dit al ondervonden met zijn maritieme verbindingen.

In september 2021 veroordeelde de Conseil d'État het tot betaling van 86,3 miljoen

euro aan Corsica Ferries als compensatie voor "illegale subsidies" aan de SNCM tussen 2013 en 2017, nadat de Europese Commissie de SNCM ook al had veroordeeld tot terugbetaling van 220 miljoen euro aan onterechte steun tussen 2007 en 2012.

Deze veroordelingen versnelden het faillissement van de SNCM.

Om te voorkomen dat ze in een dergelijke situatie terechtkomen, zijn de bestuurders van Air Corsica van mening dat ze hun bedrijfsmodel moeten herzien.



Speciale duurzame luchtvaart



> COP28: 60 voorzitters van grote Franse bedrijven roepen op tot versnelling ecologische transitie

(bron tribune collective) 26 november - **COP28 staat op het punt van beginnen** en het voorbereidende werk bevestigt de diversiteit van nationale trajecten voor het verminderen van broeikasgasemissies en het maken van de ecologische overgang. **Europa en Frankrijk hebben enkele van de meest ambitieuze toezeggingen op de planeet gedaan.** In overeenstemming met het Akkoord van Parijs en het Kunming-Montreal Akkoord, bestaan deze verbintenissen uit het bereiken van koolstofneutraliteit en het herstellen van de biodiversiteit tegen 2050 zonder de hulpbronnen van de rest van de wereld verder te belasten, en ons deel te doen om de bewoonbare omstandigheden van onze planeet te behouden.

Wetenschappers en de Franse Hoge Raad voor het Klimaat geven aan dat we ons niet op een emissietraject bevinden dat verenigbaar is met deze verplichtingen. Het is essentieel om de reeds aanzienlijke overgangsinvesteringen van de overheid, de Fransen en onze bedrijven verder te versnellen om onze uitstoot te verminderen, over te schakelen op andere energiebronnen en snel te investeren in een koolstofvrij productie- en consumptiemodel, en de betrokken spelers aan te passen en op te leiden.

Dit zal het onderwerp zijn van de ÉTÉ 2030-studie van de vereniging Entreprises pour l'Environnement, die in december zal worden gepubliceerd met de prioriteiten voor 2030. We moeten ook onze inspanningen om ons aan te passen aan de klimaatverandering en de natuur te herstellen integreren met onze inspanningen om de uitstoot te verminderen.

Vorig jaar hebben we samen al bewezen dat soberheid mogelijk is. Het gezamenlijke Winter 2022-plan bespaarde 12% op gas en elektriciteit samen. We moeten nu verder investeren om deze energiebesparingen te versterken en te behouden.

We geloven dat het mogelijk is om samen te bouwen aan een nieuwe welvaart die verenigbaar is met de grenzen van onze planeet; we stellen voor om deze te baseren op innovaties en investeringen die circulariteit, deze structurele soberheid, en een nieuwe relatie met levende wezens ontwikkelen. We geloven dat dit banen zal creëren, rijk zal zijn aan betekenis en een bron zal zijn van gezondheid en een beter leven.

Daarom lanceren we deze gezamenlijke oproep. **Bij deze transformatie is iedereen betrokken:** economische spelers (wij hebben oplossingen en de capaciteit om te innoveren, aan te sturen, te financieren en collectief actie te ondernemen); overheden, want de transitie vereist ondersteuning door middel van duidelijke kaders en mechanismen en een eerlijk deel van de inspanning; burgers en inwoners, consumenten, gekozen vertegenwoordigers, managers, werknemers of aandeelhouders... We kunnen er allemaal voor kiezen een actieve rol te spelen en de nieuwe levensstijlen die worden aangeboden over te nemen.

We roepen iedereen op om concrete vooruitgang te boeken op twee prioriteiten. De eerste is dat we allemaal onze uitgaven en onze tijd herverdelen, onze productie-, distributie- en service-instrumenten, onze huisvesting, ons transport en onze consumptiepatronen opnieuw uitvinden en erin investeren om koolstofvrij te worden, afval te beperken, te recyclen en de natuur te regenereren. Langetermijnbesparingen op energie, materialen en land zijn essentieel als we de druk op de planeet en onze kwetsbaarheid willen verminderen. Wij geloven dat het mogelijk is om een toename in welzijn te combineren met een vermindering van onze materiële voetafdruk. We zouden beter moeten leven, in een nieuwe economische welvaart, als we samen besluiten anders te consumeren: voedsel en een omgeving die beter zijn voor onze gezondheid, comfortabele huisvesting en toegankelijke diensten.

De andere prioriteit is samenwerken om ons samenlevingsmodel opnieuw uit te vinden: onze bedrijven werken en investeren om onze positieve effecten te versterken en onze negatieve effecten te beperken. Bovendien moeten we regels opstellen voor het samenleven om schaarse hulpbronnen duurzaam en eerlijk te beheren, om de meest kwetsbaren te ondersteunen in deze transformatie die hen zal beschermen, en om onze veerkracht te versterken zodat we kunnen anticiperen op allerlei crises. Als de Fransen dit transformatieproces willen omarmen, moet het ook gezien worden als een proces dat leidt tot meer rechtvaardigheid.

De steun van de meerderheid voor deze transformatie is een voorwaarde voor het

succes ervan. Wij zijn er zelf voor. We zijn ervan overtuigd dat het een realistische weg is naar welvaart, gezondheid en een beter leven. De uitdaging is de moeite waard: ze is dringend en we hebben allemaal oplossingen nodig om een uitdaging aan te gaan die zijn weerga in de geschiedenis van de mensheid niet kent. We zijn gemobiliseerd en klaar om te luisteren, en samen kunnen we laten zien dat het mogelijk is.

Mijn commentaar: *"De andere prioriteit is om ons samenlevingsmodel opnieuw uit te vinden" (sic).*

Er schiet me maar één woord te binnen: CHICHE!

Maar dat staat niet op de agenda van COP28, die net van start is gegaan.

COP28 wordt dit jaar in Dubai gehouden. Het wordt voorgezeten door Sultan al-Jaber, het hoofd van de nationale oliemaatschappij van de VAE, wat aanleiding heeft gegeven tot grote bedenkingen over de uitkomst.

=== bron FrankrijkInfo

Als oprichter van Masdar, de Emirati-gigant in hernieuwbare energie, en directeur van Adnoc, de nationale oliemaatschappij, heeft de net-vijftigjarige er zijn hele carrière aan gewerkt om van zijn land een tweekoppige energiesupermacht te maken.

Volgens een onderzoek van de BBC dat maandag werd gepubliceerd, is de COP28-top bedoeld om schone energie een impuls te geven, maar heeft zijn team de voorbereidingen voor de top ook aangegrepen om nieuwe markten voor fossiele brandstoffen aan te boren.

Terwijl alleen een drastische en snelle vermindering van onze afhankelijkheid van koolwaterstoffen het mogelijk zal maken om de stijging van de uitstoot van broeikasgassen die verantwoordelijk zijn voor de opwarming van de aarde te stoppen, zoals wordt benadrukt in het laatste IPCC-rapport, overschaduwde de oliemanspet van Sultan al-Jaber de kwesties die op het spel staan tijdens deze cruciale COP.

Maar het werpt licht op de complexiteit van de overgang die van olieproducerende landen wordt verwacht.

=== Einde citaat

Ook de deelname van de CEO van Total aan bovengenoemd panel heeft veel stof doen opwaaien.

In beide gevallen (dit forum en COP28) ondermijnt de betrokkenheid van CEO's van oliemaatschappijen de geloofwaardigheid van de ondernomen acties.

> Europese luchtvaartindustrie en IATA blij met tussentijdse doelstelling voor koolstofarme luchtvaart

(bron Air & Cosmos) 24 november - Tijdens de derde "Conference on Alternative Aviation Fuels" (CAAF/3) die onlangs in Dubai werd gehouden, hebben **de lidstaten van de ICAO** (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) **een resolutie aangenomen die vereist dat vliegtuigbrandstoffen tegen 2030 5% minder uitstoten dan fossiele brandstoffen**. Deze tussenstap is nodig om het "LTAG" (Long Term Aspirational Goal) te bereiken dat tijdens de laatste Algemene Vergadering van de ICAO werd aangenomen en dat als doel heeft dat de internationale luchtvaartsector tegen 2050 "0% uitstoot" bereikt met verschillende middelen.

Na deze goedkeuring waren de vijf belangrijkste Europese verenigingen die luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de luchtvaartindustrie vertegenwoordigen, opgetogen en juichten ze dit toe als een belangrijke stap voorwaarts. Deze verenigingen zijn A4E (Airlines For Europe), ACI Europe (de Europese tak van Airports Council International), ASD (European Aerospace, Security and Defence Industries Association), CANSO Europe (Civil Air Navigation Services Organisation) en ERA (European Regions Airline Association).

De CAAF/3 conclusies werden ook verwelkomd door IATA (International Air Transport Association). "Regeringen hebben begrepen dat SAF een cruciale rol speelt bij het bereiken van de doelstelling om de netto-uitstoot van de luchtvaart tegen 2050 te elimineren. De CAAF/3 resultaten voegen een ambitieuze visie toe voor dichterbij 2030," zei Willie Walsh, directeur-generaal van IATA. "Er is geen tijd te verliezen. IATA verwacht nu van regeringen dat ze het sterkst mogelijke beleid invoeren om het volledige potentieel van een wereldwijde SAF-markt te ontsluiten, met een exponentiële groei van de productie," voegde hij eraan toe.

Mijn commentaar: De kunst om jezelf in de voet te schieten!

Omdat ik twijfels had over de vertaling van de ICAO-resolutie, ben ik naar de bron gegaan. Hier is de originele tekst in het Engels.

Op de derde conferentie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) over luchtvaart en alternatieve brandstoffen is overeengekomen om "te streven naar een collectieve wereldwijde aspiratievisie" om de uitstoot van kooldioxide (CO₂) in de internationale luchtvaart tegen 2030 met 5% te verminderen ten opzichte van een "**nulgebruik van schonere energie**".

Machinevertalingen (Google, Deepl) struikelen over de zinsnede "nul schoner

energieverbruik." (Ik zal je de onbegrijpelijke vertalingen besparen).

Toen ik op news.paxeditions.com keek, werd mijn vrees bevestigd. De ICAO-resolutie luidt als volgt:

Een wereldwijd kader om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) in alle regio's van de wereld te bevorderen. Het doel voor 2030 is dat vliegtuigbrandstof 5% minder koolstof bevat dan de fossiele brandstoffen die momenteel door de industrie worden gebruikt.

Om het duidelijk te stellen: de luchtvaartmaatschappijen hebben zichzelf verplicht om 5% duurzame vliegtuigbrandstof in de tanks van hun vliegtuigen te stoppen, zonder zich te verplichten om hun paraffineverbruik te beperken.

De volgende kritiek, geuit na de Algemene Vergadering van de ICAO (in oktober 2022) is nog steeds geldig:

=== bron actu-environnement

Het besluit van de Algemene Vergadering laat zien dat ICAO maatregelen blijft nemen die gunstig zijn voor de industrie, maar niet voor het klimaat", zegt Jo Dardenne, directeur van het luchtvaartprogramma van Transport & Environment.

Lidstaten, vooral die van de Europese Unie, moeten hun ogen openen en overgaan tot het aannemen van echte ecologische maatregelen.

=== einde citaat

Ik moet erop wijzen dat de Air France-KLM groep zichzelf ambitieuzere doelen heeft gesteld:

- +10% toename van het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) tegen 2030
- 30% lagere CO₂-uitstoot per passagier/km in 2030 ten opzichte van 2019

Dus, behalve in het hoogst onwaarschijnlijke geval dat de activiteiten van Air France-KLM tussen nu en 2030 met 30% groeien, zal de Frans-Nederlandse groep in 2030 veel minder CO₂ uitstoten dan in 2019.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is maandag 4 december gesloten op **11,482 euro**. Het aandeel **stijgt** deze week met **+4,34%**.

In vier weken tijd is de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 9% gestegen.

Op 2 januari 2023 stond de koers op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 18,16 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is €23,00, het laagste €11,0. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$6 naar \$111. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is stabiel op \$79 per vat.

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

Mijn nieuwe commentaar: *De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50. Deze is deze week gedaald, van \$38 naar \$32.*

Deze week is hij gedaald van 38 naar 32 dollar.

Van februari tot juli van dit jaar was de spread teruggekeerd naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus is hij systematisch boven de \$ 30 uitgekomen.

De opbouw van brandstofvoorraden in afwachting van de winter kan deze stijging verklaren.

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 navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

> Air France-KLM, het werknemersaandeelhouderschap loopt ten einde

Air France-KLM heeft 'Partners for the future' gelanceerd, 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 kwam in aanmerking om deel te nemen. De aangeboden aandelen werden uitgegeven in het kader van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM.

De inschrijvingsprijs was vastgesteld op €8,06. De inschrijvingsperiode eindigde op vrijdag 24 november en de kapitaalverhoging zal plaatsvinden op 21 december 2023.

Mijn commentaar: Werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen kwamen in aanmerking.

In Frankrijk konden gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog activa in de PEE/PEG aanhielden, inschrijven, maar zonder te profiteren van de matchingbijdrage.

Een aantal van u heeft mij verteld dat u geen code heeft ontvangen om deel te nemen aan deze kapitaalverhoging.

Er zijn verschillende mogelijke verklaringen.

De eerste is dat uw contactgegevens (postadres of e-mailadres) niet up-to-date zijn.

*De tweede is dat Natixis u niet meer in haar database heeft. Dit betekent :
. ofwel heb je geen aandelen meer, in welk geval je niet kon intekenen,
. of uw rekening is al meer dan 10 jaar inactief. In dat geval moet je het opnieuw activeren.*

De stappen die u moet ondernemen om uw gegevens te controleren en/of uw

*account te reactiveren, worden hierboven beschreven, in het gedeelte **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.***

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](#).

11.500 mensen ontvangen dit persoverzicht live