

Air France-KLM en Lufthansa gedwongen de duimschroeven aan te draaien



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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 963, 6 mei 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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

> Air France-KLM en Lufthansa moeten broekriem aanhalen

(bron La Tribune) 30 april 2024 - Het eerste kwartaal is niet het beste, dat is duidelijk. Maar **de resultaten van de Europese luchtvaartmaatschappijen voor het begin van 2024 geven reden tot bezorgdheid**. Vooruitlopend op IAG op 10 mei hebben Lufthansa en Air France-KLM operationele verliezen gepubliceerd die de 1,4 miljard euro naderen. Een behoorlijke klap na de recordprestaties van vorig jaar.

Air France-KLM was al twee jaar bezig om terug te keren naar gecontroleerde verliezen, vergelijkbaar met die van 2019. Lufthansa wist vorig jaar hetzelfde te doen, maar met een iets later herstel. Ter vergelijking: in het eerste kwartaal van 2023 boekten de twee groepen de helft minder cumulatieve operationele verliezen dan dit jaar. Daarna volgde een opleving en een recordzomer. Dus **hoe kunnen we deze ingewikkelde start van het jaar verklaren terwijl de vraag nog steeds op een hoog niveau lijkt te blijven en de capaciteit, het aantal passagiers, de verkoop en de inkomsten per eenheid aanzienlijk blijven groeien?**

De strijd om eenheidskosten

Eerst en vooral hebben beide groepen geworsteld om hun kosten onder controle te houden. De eenheidskosten van Air France-KLM stegen met 4%, terwijl die van Lufthansa met 3% stegen, exclusief brandstof en koolstofquota. Binnen de Franse groep kwam een deel van de kostenstijging van de Nederlandse dochteronderneming KLM, die 50 miljoen aan uitzonderlijke salarisbetalingen moest

uitbetalen en evenveel als gevolg van verstoringen door slechte weersomstandigheden in Nederland, "met een zeer hoge compensatie voor klanten" volgens Steven Zaat, CFO van Air France-KLM. Het weer had al gevolgen voor eind 2023.

Deze uitzonderlijke gebeurtenissen verklaren niet alles. De activiteiten in Amsterdam werden ook beïnvloed door problemen in de toeleveringsketen aan het begin van het jaar. En dan zijn er nog de kosten die verband houden met de toename van de activiteit, met name door een stijging van de personeelskosten (+12%) of de kosten die verband houden met de aankopen en het verbruik voor het onderhoud van vliegtuigen (+25%). Deze stijging van de eenheidskosten was al voelbaar in het laatste kwartaal van 2023, toen Air France-KLM in het rood eindigde.

Voor **Lufthansa** is de situatie enigszins anders. De Duitse groep **lijkt vooral te zijn getroffen door de herhaalde stakingen die Lufthansa in Duitsland hebben getroffen**. Volgens CFO Remco Steenbergen zijn het de stakingen die de kosten per eenheid hebben opgedreven.

(...)

Extra kostenbesparende maatregelen

In ieder geval hebben beide groepen besloten om hun kostenbesparende maatregelen verder door te voeren. Ondanks de reeds aanzienlijke impact, kondigde Reemco Steenbergen aan: "De komende maanden zullen we hard werken om de effecten van de stijgende kosten te compenseren. Daartoe hebben we aanvullende maatregelen genomen, met name bij Lufthansa Airlines, dat zwaar wordt getroffen door de stijging van personeelskosten en vergoedingen." In het persbericht staat dat **"de plannen onder andere een verlaging van de operationele kosten, het stopzetten van nieuwe projecten en het beoordelen van de behoefte aan extra personeel op administratieve gebieden inhouden."**

(...)

Air France-KLM van haar kant kondigt een "versnelling van de transformatie-initiatieven" aan, naast de 700 maatregelen die al zijn genomen om de kosten te rationaliseren en de synergieën binnen de groep te verbeteren, en de stabilisatie van de activiteiten. Wat dit laatste betreft was CFO Steven Zaat verheugd dat de maatregelen bij KLM vruchten beginnen af te werpen, met een verbetering van de operationele prestaties. Hij gelooft dat dit KLM nu in staat zal stellen haar kosten te verlagen.

(...)

Hoewel de kosten per eenheid in het tweede kwartaal naar verwachting met nog eens 2% zullen stijgen, rekent de CFO nog steeds op een sterke daling in de tweede helft van het jaar. Dit zou hem in staat moeten stellen om de stijging over het hele jaar te beperken tot tussen 1% en 2%. De voortdurende vernieuwing van de vloot, met 47 leveringen van vliegtuigen van de nieuwe generatie dit jaar (en 32 vorig jaar), zou ook moeten bijdragen aan deze beheersing.

Fiscale jaren gedreven door vraag

Als de twee groepen erin slagen om deze kosten onder controle te houden, kunnen ze nog steeds goede jaren tegemoet zien met een nog steeds sterke

vraag, met name door de opkomst van routes naar Azië en trans-Atlantisch verkeer dat dynamischer is dan ooit. Het **ziet ernaar uit dat Lufthansa in de zomer zeer goede boekingen zal doen**, die veel beter zullen zijn dan de al zeer bevredigende cijfers van vorig jaar.

(...)

Lufthansa heeft haar winstverwachtingen met €500 miljoen naar beneden bijgesteld. Als gevolg daarvan zal het waarschijnlijk niet het record van vorig jaar evenaren, maar toch een solide jaar hebben, met een operationele winst van €2,2 miljard.

Het beeld is meer gemengd bij **Air France-KLM**, waar **het aantal boekingen stabiel blijft in de verschillende middellange- en langeafstandssegmenten, met een lichte daling bij Transavia voor het tweede kwartaal**. Maar dit is ook tegen de achtergrond van een jaar-op-jaar capaciteitsverhoging, licht bij Air France en KLM (elk +3%) en zeer aanzienlijk bij Transavia (10-15%). Voor het hele jaar mikt de Groep op een totale capaciteitsstijging van 5%.

Mijn commentaar: Onze resultaten over het eerste kwartaal waren gemengd, maar er waren geen onaangename verrassingen.

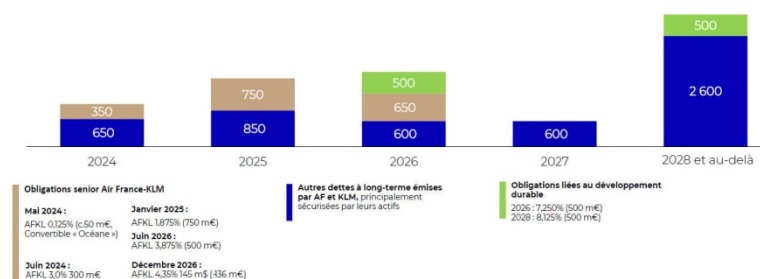
Beleggers hebben zich niet vergist. Na een verlies van ongeveer 15% na de presentatie van de jaarresultaten voor 2023 in februari, is de koers van het aandeel deze week stabiel gebleven op ongeveer €10.

Op het gebied van schulden heeft Air France-KLM in maart voor 452 miljoen euro aan OCEANE-obligaties (obligaties die converteerbaar zijn in nieuwe of bestaande aandelen) afgelost. Er moet nog één miljard euro worden afgelost tegen eind 2024.

Opgemerkt moet worden dat de Groep in 2025 1,6 miljard euro moet aflossen en in 2026 1,75 miljard euro.

PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 MARS 2024

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾
En m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels de KLM et les quasi-fonds propres perpétuels d'Air France

> **Greenwashing: 20 luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air**

France, doelwit van EU-onderzoek

(bron Les Echos) 2 mei 2024 - **Air France-KLM en 19 andere Europese luchtvaartmaatschappijen zijn** het doelwit van de Europese Commissie. Het gaat om "misleidende greenwashing-praktijken". De maatschappijen worden **ervan verdacht consumenten te misleiden over de mogelijke compensatie van de CO2-uitstoot van een vlucht door klimaatprojecten of het gebruik van duurzame brandstoffen.**

(...)

Klacht ingediend een jaar geleden

Deze actie van de Europese autoriteiten volgt op een klacht die vorig jaar werd ingediend door 22 Europese consumentenverenigingen, waaronder UFC-Que Choisir en CLCV in Frankrijk, die 17 Europese luchtvaartmaatschappijen bekritiseerden voor het "suggereren dat luchtvervoer duurzaam kan zijn".

"Misleidende aanbiedingen", aldus UFC-Que Choisir. Om deze misleidende praktijken te illustreren, nam de consumentenorganisatie het specifieke voorbeeld van Air France, dat aanbiedt om 138 euro te investeren (bovenop de prijs van het ticket) in duurzame brandstoffen om de CO2-uitstoot van een vlucht Parijs-Kopenhagen te compenseren, ook al worden deze brandstoffen nog maar heel weinig gebruikt.

Verschillende praktijken vastgesteld

"Als de betrokken luchtvaartmaatschappijen niet de nodige maatregelen nemen om de in de brief genoemde problemen op te lossen, kunnen de autoriteiten van het CPC-netwerk besluiten verdere handhavingmaatregelen te nemen, waaronder sancties", schrijft de Commissie. Er zijn verschillende soorten "greenwashing"-praktijken vastgesteld.

Naast misleidende beweringen over het compenseren van CO2-uitstoot, beweerden sommige bedrijven ook dat ze op weg waren naar nul netto broeikasgasemissies, zonder echter de details te specificeren. **Andere maatschappijen presenteerden klanten naar verluidt ook een vergelijking van vluchten in termen van hun CO2-uitstoot zonder voldoende en precieze informatie te verstrekken over de elementen waarop de vergelijking was gebaseerd.**

> **Commissie en nationale consumentenbeschermingsautoriteiten ondernemen juridische stappen tegen 20 luchtvaartmaatschappijen wegens misleidende greenwashing-praktijken**

(bron Frankrijk vertegenwoordiging ec europa) 30 april 2024 - Naar aanleiding van een waarschuwing van de Europese Consumentenorganisatie (BEUC) hebben **de Europese Commissie en de EU-autoriteiten voor consumentenbescherming** (Consumer Protection Cooperation Network - CPC Network authorities) **brieven gestuurd naar 20 luchtvaartmaatschappijen waarin verschillende soorten mogelijk misleidende milieuelaims worden genoemd** en waarin zij worden uitgenodigd om hun praktijken binnen 30 dagen in overeenstemming te brengen met

de EU-wetgeving inzake consumentenbescherming.

Het CPC-netwerk (...) richtte zich op beweringen van luchtvaartmaatschappijen dat de door een vlucht veroorzaakte CO₂-uitstoot kan worden gecompenseerd door klimaatprojecten of het gebruik van duurzame brandstoffen, waaraan consumenten kunnen bijdragen door extra kosten te betalen. De autoriteiten zijn bezorgd dat de vastgestelde praktijken kunnen worden beschouwd als misleidende handelingen of weglatingen, die verboden zijn krachtens de artikelen 5, 6 en 7 van de richtlijn oneerlijke handelspraktijken. **De luchtvaartmaatschappijen moeten echter nog verduidelijken of deze beweringen kunnen worden gestaafd door solide wetenschappelijk bewijs.**

Belangrijkste elementen van de actie

De Europese Commissie en het SCB-netwerk hebben verschillende soorten mogelijke misleidende praktijken van 20 luchtvaartmaatschappijen geïdentificeerd, zoals: -

de valse indruk wekken dat het betalen van een extra heffing om klimaatveranderingsprojecten met een lagere milieu-impact te financieren of om het gebruik van alternatieve vliegtuigbrandstoffen te ondersteunen de CO₂-uitstoot kan verminderen of volledig kan compenseren;

- de term "duurzame vliegtuigbrandstoffen" (SAF) gebruiken zonder de milieu-impact van deze brandstoffen duidelijk te rechtvaardigen;

- de termen "groen", "duurzaam" of "verantwoordelijk" absoluut gebruiken of andere impliciete milieuclaims gebruiken; -

beweren dat de luchtvaartmaatschappij op weg is naar nul netto-uitstoot van broeikasgassen (BKG) of enige toekomstige

milieuprestatie, zonder duidelijke en verifieerbare toezeggingen, doelen en onafhankelijke monitoringsystemen; - consumenten een

"calculator" presenteren om de CO₂-uitstoot van een bepaalde vlucht te kwantificeren, zonder voldoende wetenschappelijk bewijs te leveren over de betrouwbaarheid van deze berekening en zonder informatie te verstrekken over de elementen die voor deze berekening zijn gebruikt;

- consumenten een vergelijking van vluchten presenteren met betrekking tot hun CO₂-uitstoot, zonder voldoende en nauwkeurige informatie te verstrekken over de elementen waarop de vergelijking is gebaseerd.

Volgende stappen

De Europese Commissie en de autoriteiten van het SCB-netwerk hebben de betrokken bedrijven verzocht om binnen 30 dagen een antwoord te geven met de maatregelen die zij voorstellen om de bezorgdheid weg te nemen die voortvloeit uit hun milieuclaims voor de marketing van hun producten in het kader van de EU-wetgeving inzake consumentenbescherming. Na ontvangst van de antwoorden van de bedrijven zal de Europese Commissie bijeenkomsten organiseren met het SCB-netwerk en de luchtvaartmaatschappijen om de door hen voorgestelde oplossingen te bespreken. Bovendien zal de Commissie toezicht

houden op de tenuitvoerlegging van de overeengekomen wijzigingen. **Als de betrokken luchtvaartmaatschappijen niet de nodige stappen ondernemen om de in de brief vermelde problemen op te lossen, kunnen de autoriteiten van het SCB-netwerk besluiten verdere handhavingsmaatregelen te nemen, waaronder sancties.**

(...)

Mijn commentaar: Afgelopen juni ([brief nr. 918](#)) hebben 22 verenigingen een klacht ingediend tegen 17 luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France-KLM en Lufthansa. De twee artikelen hierboven beschrijven de actie die de Europese Commissie in deze zaak heeft ondernomen.

Afgelopen september nam het Europees Parlement de Refuel EU-wetgeving aan die luchtvaartmaatschappijen verplicht paraffine geleidelijk te vervangen door "Sustainable Aviation Fuels".

Het is verrassend dat de Europese autoriteiten het gebruik van de term "Sustainable Aviation Fuels" bekritisieren.

Hoe het ook zij, transportbedrijven moeten steeds voorzichtiger zijn met de termen die ze gebruiken in hun communicatie.

Neem bijvoorbeeld Ryanair: zijn discours is geëvolueerd.

Terwijl het zich in 2019 presenteerde als "de schoonste en milieuvriendelijkste luchtvaartmaatschappij van Europa", is het in 2023 slechts "de meest brandstofefficiënte grote luchtvaartmaatschappij van Europa".

En toch is het voor het derde jaar op rij de meest vervuilende luchtvaartmaatschappij in Europa (bron: Le Vif).

Ik wil graag van deze gelegenheid gebruik maken om mijn betrokkenheid bij de OMNES-vereniging voor de oprichting van een waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart te herhalen.

Het doel was niet alleen om de betrokken partijen te laten samenwerken, maar ook om neutrale, feitelijke informatie te verschaffen op basis van erkend wetenschappelijk onderzoek. Deze elementen en hun bronnen zijn bedoeld als basis voor communicatie door Europese luchtvaartmaatschappijen. Ze zijn te vinden op de [website van het Sustainable Aviation Observatory](#).

> Air Tahiti Nui: Philippe Marie, een nieuwe CEO met uitdagingen

(bron TourMaG) 3 mei 2024 - De Raad van Bestuur van Air Tahiti Nui heeft op 30 april een beslissing genomen.

Uiteindelijk zal Philippe Marie, de huidige voorzitter van Marara Paiements, een dochteronderneming van de Polynesische Post en Telecommunicatie, op 1 juli de teugels van Air Tahiti Nui overnemen van Michel Monvoisin, die sinds 2013 in functie is.

Deze voormalige directeur van de Bank van Tahiti is geen onbekende in de wereld van het Polynesische luchtvervoer. Hij was al secretaris-generaal van de luchtvaartmaatschappij van juni 2004 tot maart 2007 en trad in oktober toe tot de Raad van Bestuur.

Zijn missie is de tiare luchtvaartmaatschappij nieuw leven in te blazen op een delicaat moment.

De luchtvaartmaatschappij boekte voor 2023 een verlies van 3,3 miljard Fcfp, of bijna 27 miljoen euro, en **opereert nu in een zeer concurrerende omgeving** met Air France, dat zijn frequenties heeft verhoogd, French Bee, Delta en United Airlines die vanuit de Verenigde Staten vliegen.

Bezoekers zijn er dus genoeg, en het Institut de Statistique de la Polynésie Française (ISPF) heeft een nieuw record gevestigd voor het aantal toeristen in 2023, met 261.813 verwachte bezoekers. Meer dan in 2022 en meer dan in 2019.

Alle luchtvaartmaatschappijen die Polynesië bedienen, drukken echter de prijzen, waardoor de marges aanzienlijk kleiner worden.

Air Tahiti Nui, voor 85% eigendom van de Polynesische overheid, heeft voorlopig een gezonde kaspositie, maar **president Moetai Brotherson wil een revolutie. Een nieuw leven en zelfs een verandering van businessmodel.**

Een nieuwe man aan het hoofd van het bedrijf kan deze verandering belichamen, maar de kaarten liggen ook grotendeels in handen van het territorium. **Het is namelijk de overheid die overvloedige concurrentie heeft aangemoedigd, waardoor het vrijwel onmogelijk is om tickets tegen de juiste prijs te verkopen, terwijl de kosten in de Franse overzeese gebiedsdelen de afgelopen jaren met 35% zijn gestegen. De verkoop van de luchtvaartmaatschappij is ook afhankelijk van het toerismebeleid van de regering. Het aantal hotels is verzadigd**

(...)

Het reguleren van de concurrentie in de luchtvaart, het aanmoedigen en stimuleren van ontwikkelaars om te investeren in de bouw van nieuwe hotels is de verantwoordelijkheid van politici en is de sleutel tot de groei en winstgevendheid van Air Tahiti Nui.

De hoofdstad openstellen? Een

paar dagen geleden zei hij tegen Radio 1 Tahiti: "De intrede in het kapitaal van grote groepen in de sector is een factor van vooruitgang. Moeten we die kant op? Zo ja, welke partners zouden een aandeel in ATN moeten krijgen? Het is aan het toekomstige managementteam om voorstellen te doen.

In dit opzicht is de reis van de president naar Singapore vorige maand misschien een voorbode van een intrede in de hoofdstad van een grote Aziatische luchtvaartmaatschappij?

In dit stadium is er nog niets besloten. Maar volgens een persbericht van de website outremers3603 werd Moetai Brotherson verwelkomd door het managementteam van Singapore Airlines "met wie hij de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het luchtvervoer in Frans-Polynesië kon bespreken. De gesprekken gingen vooral over connectiviteit, de ontwikkeling van toerisme en samenwerking tussen de twee landen".

Singapore Airlines zei dat het volledig bereid was om met Tahiti samen te werken, zoals al het geval is met Aircalin.

Een algemene vergadering van aandeelhouders van Air Tahiti Nui is gepland voor begin mei.

Dit kan een gelegenheid zijn om iets meer te weten te komen over de strategieën die in gang worden gezet. Het verzoek van de directeur aan de toekomstige CEO van het bedrijf is de afgelopen dagen echter duidelijk verwoord: "Om ervoor te zorgen dat ATN op eigen benen kan staan".

Mijn commentaar: De nieuwe CEO van Air Tahiti Nui heeft een zware taak voor de boeg.

Dit artikel sluit aan bij wat ik schreef in [Nieuwsbrief 959](#) over het tegenstrijdige management van Air Tahiti Nui.

De Polynesische regering, de grootste aandeelhouder van de luchtvaartmaatschappij, zal een duidelijk standpunt moeten innemen: wil ze een sterke lokale luchtvaartmaatschappij of een sterke concurrentie?

> "Uw veiligheid is niet te koop": pilotenvakbonden verzetten zich tegen Airbus' plan voor één piloot op zijn vliegtuigen

(bron france3-regions) 30 april 2024 - **Vliegtuigfabrikanten zoals Airbus zijn van plan om vliegtuigen verder te automatiseren met behulp van kunstmatige intelligentie (AI).** Het Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) vreest dat dit zou kunnen betekenen dat een van de twee piloten niet meer aan boord is. Ze demonstreerden op vrijdag 26 april 2024 op de luchthaven Roissy-Charles-de-Gaulle.

Zal er ooit één piloot in een vliegtuig zitten? Hoewel er nog veel obstakels in de weg

staan, is dit idee verre van een fantasie. **Airbus werkt al jaren aan vliegtuigen die met een beperkte bemanning kunnen vliegen.** Pilotenvakbonden maken zich zorgen over deze programma's.

Op

vrijdag 26 april 2024 demonstreerde het Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) buiten Terminal 2E op de luchthaven Paris-Charles de Gaulle om te laten weten dat ze het niet eens zijn met de projecten **Reduced Crew Operations (RCO) en Extended Minimum Crew Operations (eMCO)**, die tot doel hebben het aantal piloten in de cockpit van commerciële vliegtuigen te verminderen. Op de borden die de piloten omhoog hielden stond te lezen: "Veiligheid vereist 2 piloten aan de stuurknuppel. Klaar voor een vliegtuig zonder piloot? Uw veiligheid is niet te koop. Eis 2 piloten aan de besturing".

De SNPL wilde luchtvaartmaatschappijen en de autoriteiten bewust maken van de noodzaak om twee piloten in de cockpit te houden.

(...)

Airbus neemt maatregelen om het aantal bemanningen te verminderen

Volgens de pilotenvakbonden gaan de vliegtuigfabrikanten door met hun proeven.

"Airbus steekt momenteel veel energie in de ontwikkeling van RCO (Reduced Crew Operations). Onder haar impuls is er op regelgevend niveau een veiligheidsstudie opgezet door het EASA (...) Het doel is nu om het langeafstandsgedeelte van RCO op de Airbus A350 te implementeren tegen 2027 en het middellangeafstandsgedeelte tegen 2030. Als alle aspecten van dit project zouden worden uitgevoerd, zou dit een vermindering van 40% van het aantal piloten kunnen betekenen", aldus de SNPL France Alpa (de vakbond die driekwart van de Franse piloten vertegenwoordigt) op haar website.

(...)

Luchtvaartmaatschappijen in de verleiding

Ook al blijven er grote obstakels op de weg naar internationale acceptatie, **sommige luchtvaartmaatschappijen zouden niet ongevoelig zijn voor deze afschaffing van copiloten dankzij nieuwe technologieën.**

In 2021 zou de luchtvaartmaatschappij Cathay Pacific uit Hong Kong al tests hebben uitgevoerd met een Airbus A350 met één piloot. Langere vluchten zouden dus mogelijk zijn met een paar piloten die rustpauzes afwisselen, in plaats van de drie of vier die momenteel nodig zijn om er altijd twee in de cockpit te houden. **Echte besparingen voor luchtvaartmaatschappijen.**

Maar destijds krabbelde het bedrijf terug.

(...)

Ernstige veiligheidsproblemen

Lufthansa werkt naar verluidt ook aan dit programma met één piloot, maar is niet van plan het toe te passen. Het moet gezegd worden dat de weerstand van piloten erg groot is, en dit roept ook ernstige veiligheidskwesties op met betrekking tot de automatisering van vliegtuigen.

Airbus werkt verder aan dit project met één piloot, maar de deelname van luchtvaartmaatschappijen is niet gemeld.

(...)

Een veilige toepassing zou een constante bewaking van de waakzaamheid en vitale functies van de solopiloot door de boordsystemen vereisen," zei het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) vorig jaar.

Airbus is niet de enige speler in de sector die aan deze kwestie werkt. Marc Rochet, CEO van Air Caraïbes en voorzitter van French Bee, kondigde op het 2021 Paris Air Forum aan dat hij "eraan werkte", zonder verdere details te geven. Dit heeft al de woede gewekt van de SNPL.

Feit blijft echter dat dit project niet onmiddellijk zal worden gerealiseerd. **Willie Walsh, directeur-generaal van de International Air Transport Association (IATA)**, die de overgrote meerderheid van de luchtvaartmaatschappijen in de wereld verenigt, zei vorig jaar dat hij **sceptisch was over de** mogelijkheid dat dergelijke vliegtuigen op middellange termijn zouden verschijnen.

"Persoonlijk zie ik **het niet gebeuren in mijn leven**," zei de 61-jarige Willie Walsh tijdens een persconferentie in de marge van het IATA-congres in Istanbul in juni 2023. Bovendien zullen **de vliegtuigen die nu in gebruik zijn en de vliegtuigen die momenteel worden afgeleverd nog 20 of 25 jaar in dienst blijven**. Ze zijn niet uitgerust om met één piloot te vliegen.

Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigfabrikanten vertrouwen op feedback van vluchtverslagen om de vliegveiligheid voortdurend te verbeteren. Kunstmatige intelligentie biedt in deze context een echte toegevoegde waarde.

Een incident kan echter het gevolg zijn van een keten van vooralsnog onbekende en onwaarschijnlijke gebeurtenissen: in zo'n geval dreigt Kunstmatige Intelligentie zijn grenzen te tonen.

Ik deel de mening van het hoofd van IATA: de overgang naar een enkele piloot zal pas over enkele decennia plaatsvinden ... of ooit.

We zullen het toekomstige standpunt van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart over de in het artikel genoemde projecten e-MCO (Extended Minimum Crew Operations) en RCO (Reduced Crew Operations) goed in de gaten moeten houden.

> Duitsland verhoogt belastingen op vliegtickets met 19

(bron Air Journal) 4 mei 2024 - Op 1 mei verhoogde Duitsland de belasting op vliegtickets met 19% tot tussen de €15,53 en €70,83 per passagier, afhankelijk van de vlucht.

Deze verhoging, waartoe Berlijn heeft besloten als onderdeel van de begroting voor 2024, is bedoeld om **waar mogelijk de voorkeur te geven aan vervoer per spoor**. Tegelijkertijd is het btw-tarief voor vervoer per spoor afgelopen januari **verlaagd van 19% naar 7%**, een verlaging die zou worden gedekt door de verhoging van de belasting op vliegtickets (650 tot 740 miljoen euro volgens verschillende schattingen).

De International Air Transport Association (IATA), die de belangen van de burgerluchtvaart verdedigt, heeft **deze belastingverhoging in Duitsland scherp veroordeeld**: "In een tijd waarin de economische prestaties van Duitsland op zijn best anemisch zijn, is het verzwakken van zijn concurrentievermogen door het verhogen van de luchtvaartbelastingen politieke waanzin. De regering zou prioriteit moeten geven aan maatregelen om de concurrentiepositie van Duitsland te verbeteren en handel en reizen aan te moedigen. In plaats daarvan heeft ze gekozen voor een kortetermijngreep die alleen maar schadelijk kan zijn voor de groei van de economie op lange termijn," aldus Willie Walsh, Chief Executive.

Volgens IATA ligt het aantal internationale passagiers in Duitsland nog steeds 20% onder het niveau van voor de pandemie (197 miljoen passagiers in 2023 vergeleken met 248 miljoen in 2019). En omdat Duitsers het milieu een warm hart toedragen, is de impact nog groter op binnenlandse vluchten, met een daling van 50% in dezelfde periode (23 miljoen binnenlandse passagiers tegenover 46 miljoen).

Frankrijk van zijn kant heeft in zijn ontwerpbegroting voor 2024 een belasting op grote luchthavens opgenomen, die jaarlijks 600 miljoen euro moet opleveren om de ecologische transitie te financieren. Volgens Aéroports de Paris "zal de impact op het vliegticket gemiddeld €1,50 per passagier bedragen".

Mijn commentaar: In [Nieuwsbrief 959](#) deelde ik een artikel over spoor- en luchtintermodaliteit in Europa, met daarin het volgende Europese project:

"Tegen 31 december 2040 moeten alle Europese luchthavens met 12 miljoen passagiers per jaar passagiers de mogelijkheid bieden om aan te sluiten op langeafstandstreinen, indien mogelijk met hoge snelheid".

Het beleid van Duitsland kan niet duidelijker zijn: de belastingverhoging is bedoeld om ervoor te zorgen dat er in de toekomst heel weinig binnenlandse vluchten en heel weinig middellangeafstandsvluchten naar buurlanden zullen zijn.

Dit belastingmechanisme ondermijnt het concurrentievermogen van Europese luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van andere grote luchtvaartmaatschappijen, met name Turkish Airlines, dat vaak in mijn brieven wordt genoemd.

Beurs persoverzicht

> Air France KLM: analisten blijven zich aanpassen na jaarrekening

(bron Boursier) 2 mei 2024 - **Air France KLM herstelde donderdag met 2% tot 9,82 euro**, toen analisten zich verder aanpasten **nadat de luchtvaartmaatschappij een groter dan verwacht operationeel verlies in het eerste kwartaal bekendmaakte...**

JP Morgan heeft Air France-KLM 'onderwogen' met een aangepast koersdoel van 9,30 euro, terwijl Morgan Stanley 'marktgewogen' blijft voor de luchtvaartmaatschappij, maar het koersdoel heeft verlaagd naar 12,50 euro. **Analisten zeggen dat eenmalige kosten en hogere uitgaven de winst hebben gedrukt, evenals zwakke vrachtinkomsten.**

Bernstein ('outperform') wijst erop dat het operationele verlies hoger was dan verwacht als gevolg van €100m aan bijkomende kosten, waaronder een eenmalige salarisbetaling van €50m (bij KLM) en €50m aan verstoringskosten, voornamelijk gerelateerd aan slechte weersomstandigheden in Amsterdam eerder in het jaar. **De commerciële prestaties blijven solide, met hogere inkomsten per beschikbare stoelkilometer en een sterke groei bij low-cost carrier Transavia, wat de kracht van het segment vakantiereizen onderstreept.** De prognoses zijn gehandhaafd, afgezien van een verlaging van de kapitaaluitgaven, waarbij het management de kostenbesparingsinspanningen heeft versneld, wat zou moeten leiden tot opeenvolgende verbeteringen van de kosten per eenheid gedurende het jaar...

Deutsche Bank ('hold') noemt vooral een zwakker dan verwacht eerste kwartaal, waarbij de "veelbelovende zomerverkopen" waarschijnlijk niet genoeg zullen zijn om dit te compenseren. Voor Barclays ('overwogen') was de ondermaatse prestatie op operationeel niveau te wijten aan zwakke vrachtinkomsten en een hoge groei van de eenheidskosten als gevolg van de verstoringen. **"We verwachten dat de focus zal liggen op andere kosten dan brandstof, kasstroom, trends in inkomsten per eenheid en zomercapaciteit.** Fusies en overnames zullen ook een aandachtspunt zijn, met de lopende SAS-deal en het privatiseringsproces van TAP."

Mijn commentaar: De bekendmaking van de resultaten voor 2023 en de prognoses voor 2024 leidden in februari tot een koersdaling van 15% van het aandeel Air France-KLM.

De gemengde resultaten over het eerste kwartaal hebben beleggers gerustgesteld, die ervan overtuigd zijn dat 2024 op koers ligt voor Air France-KLM.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 7 mei op **9,97 euro**. Het is **deze week met 2,57% gestegen**.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 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: De afgelopen anderhalve maand schommelde de koers van het aandeel Air France-KLM tussen 9,50 en 10 euro.

De resultaten over het eerste kwartaal hebben beleggers niet ongerust gemaakt en de aandelenkoers is deze week met meer dan 2% gestegen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$5 naar \$102. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$5 tot \$84 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode 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 was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is deze week gedaald tot \$18 per vat. Het is al twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van minder dan of gelijk aan \$25.

> **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 u 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](#).

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

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

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

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

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

11.569 mensen ontvangen deze persrecensie live