

Air France-KLM verlengt overeenkomst met TotalEnergies om duurzamere vliegtuigbrandstof in te kopen



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 984, 30 september 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

[volg dan deze link](#)  [, het staat hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze week vindt u twee dossiers.

Het eerste gaat over de belastingen en heffingen waaraan luchtvaartmaatschappijen zijn onderworpen.

Het tweede gaat over het Draghi-rapport, dat vorige week al werd gepubliceerd, maar waarvan het commentaar ontbrak in de versie die werd verspreid.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM verlengt overeenkomst met TotalEnergies voor aankoop duurzamere vliegtuigbrandstof

(bron Boursier) 23 september 2024 - **TotalEnergies en Air France-KLM hebben een overeenkomst ondertekend waarbij de energiegigant tot 1,5 miljoen ton duurzamere vliegtuigbrandstof (SAF) zal leveren** aan de luchtvaartmaatschappijen van de groep over **een periode van 10 jaar**, tot 2035. Dit is een van de grootste SAF-inkoopcontracten die Air France-KLM tot nu toe heeft

getekend. **In 2022 en 2023 was Air France-KLM 's werelds grootste gebruiker van duurzamere vliegtuigbrandstof**, met respectievelijk 17% en 16% van de wereldwijde productie.

Dit contract volgt op een memorandum van overeenstemming dat in 2022 werd ondertekend en dat destijds betrekking had op de levering van 800.000 ton SAF door TotalEnergies. Door deze overeenkomst vandaag te herbekijken, bevestigen de twee groepen hun ambitie om de impact van het luchtvervoer op het klimaat zo snel mogelijk te beperken door de CO₂-uitstoot te verminderen.

Tegen 2030 wil Air France-KLM haar CO₂-uitstoot per passagier/km met 30% verminderen ten opzichte van 2019, dankzij de vernieuwing van de vloot, operationele maatregelen zoals eco-piloting en het gebruik van minstens 10% duurzamere vliegtuigbrandstof op al haar vluchten. Deze ambitieuze doelstellingen gaan verder dan de wettelijke verplichtingen.

De SAF die aan Air France-KLM wordt geleverd, wordt geproduceerd uit afval en residuen van de circulaire economie, verwerkt in bioraffinaderijen en door co-processing in de Franse en Europese raffinaderijen van TotalEnergies. Het zal worden gebruikt als brandstof voor vluchten van de Air France-KLM Groep vanuit Frankrijk, Nederland en andere Europese landen. De ontwikkeling van SAF staat centraal in de overgangsstrategie van TotalEnergies om aan de vraag van de luchtvaartsector te voldoen.

Air France-KLM heeft een strikt aankoopbeleid geïmplementeerd, waarbij alleen biobrandstoffen van de tweede generatie worden gekocht die niet concurreren met de menselijke voedsel- of diervoederketen en die RSB- of ISCC-gecertificeerd zijn voor hun duurzaamheid. FAS zorgt voor een vermindering van de CO₂-uitstoot van ten minste 75% en zelfs 90% over de gehele levenscyclus van de brandstof, vergeleken met het fossiele equivalent.

Mijn commentaar: Air France-KLM is echt wereldleider in de voorkoop en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen, die niet concurreren met de voedselketen.

Ik herinner u er ook aan dat Air France tussen 2005 en 2019 zijn CO₂-uitstoot met 6% heeft verminderd, ondanks de toename van het verkeer.

Tot op heden kan de Air France-KLM groep rustig overwegen om de doelstellingen voor 2030 op het gebied van decarbonisatie te overtreffen.

De belangrijkste vraag betreft de periode na 2030. Zonder sterke steun van de Europese regeringen zal het moeilijk worden voor Europese luchtvaartmaatschappijen om de doelstellingen voor 2040 te halen.

> Air France lanceert zeer snelle Wi-Fi volledig gratis aan boord van

al haar vliegtuigen

(bron Air France) 26 september 2024 - **Air France voert een revolutie door in haar Wi-Fi-service aan boord**, een belangrijke stap in haar overstap naar een hoger marktsegment. **Vanaf 2025 zal de luchtvaartmaatschappij geleidelijk een breedbandverbinding van hoge kwaliteit aanbieden**, voor een ervaring "net als thuis". Deze nieuwe **dienst zal volledig gratis zijn in alle reiscabines** en zal toegankelijk zijn door in te loggen op je Flying Blue*-account. De dienst zal uiteindelijk beschikbaar zijn in alle vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappij, ter vervanging van het huidige aanbod.

Voor de lancering van deze uitzonderlijke service heeft Air France gekozen voor Starlink, de wereldleider op het gebied van connectiviteit. Starlink maakt gebruik van 's werelds grootste constellatie van satellieten in een lage baan om de aarde en biedt zeer snelle internettoegang over de hele planeet, inclusief de meest afgelegen gebieden**. De gebruikerservaring is stabiel, snel en veilig.

Tijdens de vlucht kun je gemakkelijk contact houden met vrienden en familie, al het wereldnieuws live volgen, videogames spelen op het netwerk en natuurlijk tv, films en series kijken via streaming.

De dienst zal toegankelijk zijn vanaf smartphones, digitale tablets en laptops.

Iedereen zal meerdere apparaten tegelijk kunnen aansluiten

(...)

Vanaf het zomerseizoen 2025 zal Air France geleidelijk al haar vliegtuigen uitrusten met deze geavanceerde technologie, inclusief de regionale vloot. Tijdens deze overgangperiode blijft de luchtvaartmaatschappij connectiviteit aanbieden aan boord van vliegtuigen die nog niet zijn uitgerust: een gratis 'messages'-pas voor Flying Blue-deelnemers en een betalend aanbod voor ander gebruik.

Mijn commentaar: Air France is niet de eerste luchtvaartmaatschappij die gratis internet aan boord aanbiedt.

Turkish Airlines (met het publieke satellietbedrijf Turksat), Hawaiian Airlines en United Airlines (met Starlink) hebben onlangs aangekondigd hetzelfde te doen.

Eén vraag blijft onbeantwoord: zal telefoonverkeer worden toegestaan, met het risico dat de rust van andere passagiers wordt verstoord?

> Luchtverkeer blijft dalen op routes Parijs-provincie

(bron Les Échos) 25 september 2024 - **Voor de grote binnenlandse routes in Frankrijk is er echt een voor en een na Covid geweest.** Terwijl het luchtverkeer bijna terug is op het niveau van voor de pandemie, ligt het verkeer **op de belangrijkste binnenlandse routes tussen Parijs en regionale steden nog steeds 30% onder het niveau van 2019.** De afgelopen twee jaar is het verkeer op

deze grote "radiale routes", die in 2019 nog goed waren voor 16,3 miljoen passagiers, zelfs weer gedaald. Dit tegen de achtergrond van de aangekondigde verdwijning van de pendeldienst van Air France op Orly in de zomer van 2026 en de beslissing van EasyJet om zijn basis in Toulouse op 10 september te sluiten.

Van 12,58 miljoen passagiers in 2022 tot 12,3 miljoen in 2023 is het luchtverkeer tussen Parijs en de regio's deze zomer langzaam verder afgenomen. Eind augustus hadden de "radiale" routes sinds januari in totaal 7,8 miljoen passagiers vervoerd, tegenover 8,25 miljoen in dezelfde periode in 2023 en 8,31 miljoen in 2022. In dezelfde periode steeg het aantal passagiers op de belangrijkste route, Parijs-Nice, van 1,93 miljoen eind augustus 2022 naar 1,8 miljoen eind augustus 2023. Op de tweede plaats volgde Parijs-Toulouse dezelfde trend, met 1,3 miljoen cumulatieve passagiers van januari tot eind augustus, vergeleken met 1,43 miljoen een jaar eerder en 1,51 miljoen in augustus 2022.

De opleving van zakenreizen in september heeft de daling niet gestopt. **Op Orly-Toulouse, ooit Europa's grootste binnenlandse route en een van Air France's meest winstgevendste, is de capaciteit met nog eens 5% gedaald ten opzichte van september 2023, en die van EasyJet met 3,9%, tot een totaal van 165.723 stoelen en 1.000 vluchten over de maand, vergeleken met 173.898 stoelen en 1.068 vluchten in september 2023, volgens gegevens verzameld door het bedrijf Cirium. Zelfs met vertrek vanaf Roissy-CDG, waar Air France haar capaciteit heeft verhoogd, is het aantal vluchten tussen Parijs en Toulouse deze maand met 6% gedaald ten opzichte van september 2023. Het blijft ook 26% onder dat van september 2019, met 528 minder vluchten in die maand.**

De daling is nog sterker op de route Parijs-Marseille (...). In vergelijking met september 2019 heeft Marseille 26% van zijn vluchten naar Parijs en 32% van zijn stoelen verloren, aldus Cirium. **De daling van het luchtverkeer tussen Parijs en Marseille heeft echter niet op Covid gewacht, want deze begon met de ingebruikname van de TGV-lijn in juni 2001. Sindsdien heeft Air France de helft van haar verkeer naar Parijs (CDG en Orly) verloren en 73% naar Orly.**

Zelfs op de route Parijs-Nice, die relatief weinig last had van de concurrentie van de TGV, is de capaciteit sinds september 2023 gedaald, met 5,8% minder vluchten en 12.900 stoelen minder (3,9%). **In tegenstelling tot Toulouse en Marseille is Nice er**

echter in geslaagd om terug te keren naar het niveau van 2019, dankzij de sterke stijging van het aanbod van EasyJet in de nasleep van de pandemie, die de daling van het aanbod van Air France meer dan compenseerde. De oranje luchtvaartmaatschappij profiteerde van de terugtrekking van Air France uit Orly om haar aanbod naar Nice met 54% te verhogen ten opzichte van 2019. Maar ze heeft tussen september 2023 en 2024 3% moeten inleveren. Er zijn verschillende redenen voor

deze daling van het luchtverkeer tussen Parijs en de provincies. De belangrijkste is natuurlijk de concurrentie van de TGV, die nog wordt versterkt door

maatregelen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), die duidelijk de voorkeur geven aan het spoor boven het vliegtuig voor binnenlandse reizen om hun ecologische voetafdruk te verkleinen. Volgens een studie van het adviesbureau Qonto is de trein nu goed voor 70% van de zakenreizen.

Een andere trend is de ontwikkeling van videoconferenties tijdens een vergadering. Cijfers ontbreken, maar Air France-directeur Anne Rigail wijst erop dat dagretours, die vroeger de business van de Shuttle waren, sinds 2019 met 60% zijn gedaald. Ze schrijft deze daling toe aan videoconferenties en telewerken.

Maar we kunnen ook met de vinger wijzen naar de stijging van de luchtvaarttarieven vanuit Covid, die op binnenlandse routes veel hoger zijn dan op internationale routes. Volgens de maandelijkse index van de Franse burgerluchtvaartautoriteit is de gemiddelde prijs van een binnenlandse vlucht sinds het begin van het jaar cumulatief met 13,1% gestegen, vergeleken met een stijging van 1,3% op internationale middellangeafstandsroutes en een daling van 1,9% op langeafstandsroutes. In 2023 bedroeg de stijging al 18,8%, tegenover gemiddeld 5% voor de SNCF. Deze prijsstijging heeft te maken met de algemene inflatie, maar ook met allerlei belastingen die op vlieguren wegen. Op een vlucht Parijs-Nice zijn deze goed voor 40% van de ticketprijs. En ze zijn allemaal gestegen. Genoeg om de trein te verkiezen.

Mijn commentaar: ik heb de schattingen gevonden van de verwachte verkeersverliezen als functie van de reistijden van de TGV.

Ze dateren uit 2008. De post-Covid effecten suggereren dat ze moeten worden verhoogd.

De Paris vers	Temps de parcours TGV	Parts de marché TGV
Lyon	1h55	90%
Nantes	2h00	90%
Strasbourg	2h20	70%
Marseille	3h00	65%
Bordeaux	3h00	65%
Mulhouse	3h10	60%
Montpellier	3h20	60%
Toulon	4h45	68%
Toulouse	5h00	25%
Nice	5h35	30%

De daling van het verkeer in Frankrijk in 2024 moet in perspectief worden geplaatst.

Begin dit jaar werd het nieuwe 4Flight luchtverkeersleidingssysteem getest in het

CRNA (Centre en Route de la Navigation) in Athis-Mons, dat de aanvliegroutes naar CDG en Orly bestrijkt.

Tijdens deze testperiode vroeg de DGAC aan alle luchtvaartmaatschappijen om hun vluchtschema's in te korten om de verkeersleiders de tijd te geven zich vertrouwd te maken met het nieuwe systeem en er in alle veiligheid mee te experimenteren.

Deze vermindering verklaart gedeeltelijk de daling van de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk.

Opmerking:

De nieuwe 4Flight luchtverkeersleidingstool zou de efficiëntie van de luchtverkeersleiding op verschillende manieren moeten verbeteren:

. Verbeterde vliegveiligheid: precieze trajectvoorspellingen voor alle fasen van de vlucht, beter beheer van de separatie tussen vliegtuigen,

.
Betere optimalisatie van vliegtuigroutes: helpt de koolstofvoetafdruk te verkleinen.

. Verbeterde beheerscapaciteit van de luchtverkeersleiding: minder vertragingen door de luchtverkeersleiding.

In juni 2022 wordt het 4-FLIGHT systeem in gebruik genomen in het en-route controlecentrum van Reims (CRNA Est), de pilootlocatie van het programma, gevolgd door het centrum van Aix-en-Provence (CRNA Sud-Est) in december 2022.

Voor zover ik weet, is de omschakeling van het en-route controlecentrum van Athis-Mons (CRNA Nord) naar dit nieuwe systeem gepland voor november 2024.

Tegen 2026 zal 4-FLIGHT worden ingezet in de en-route controlecentra van Brest (CRNA Ouest) en Bordeaux (CRNA Sud Ouest).

> **Bordeaux, Pau, Biarritz: Transavia past haar strategie in het zuidwesten aan**

(bron Les Echos) 24 september 2024 - Parijs-Orly, Lyon, Marseille, Nantes en vervolgens Montpellier: **sinds haar lancering in Frankrijk in 2017 heeft Transavia nooit echt geïnvesteerd in het zuidwestelijke kwart van Frankrijk**, ook al exploiteert ze een handvol routes vanuit Biarritz en Pau en sinds kort ook vanuit Bordeaux. **Maar het vertrek van rivaal Ryanair, die over een paar weken alle activiteiten in de Gironde zal staken, heeft de kaarten opnieuw geschud.** "We waren al een tijdje in gesprek met de luchthaven van Bordeaux, maar dit was duidelijk een katalysator. Als 25% van de markt weg is, is dat een kans die we heel

snel moesten grijpen! En dat is precies wat we hebben gedaan, door onze gebruikelijke dienstregelingen aanzienlijk te versnellen", bevestigt Nicolas Hénin, adjunct-directeur van Transavia.

Het hoofd van de low-cost dochteronderneming van Air France KLM was op 23 september in Bordeaux om de opening van zes nieuwe routes voor de winter van 2024 en de zomer van 2025 te bevestigen (Sevilla, Porto, Agadir, Marrakech, Marseille en Istanboel), naast de route naar Dakar die vorig jaar werd gelanceerd. De eerste vier zijn bestemmingen die door Ryanair zijn verlaten. Transavia zal vanaf 12 december ook een vliegtuig in Bordeaux stationeren, maar voorlopig geen personeel in dienst nemen.

Het nieuws is begrijpelijkerwijs zeer welkom op de luchthaven van Bordeaux Mérignac, die voor het vertrek van Ryanair al moeite had om het verkeersniveau van voor de komst van Covid terug te krijgen. "Met het nieuwe aanbod van Transavia komen we in de buurt van een herstel van 40% van het Ryanair-verkeer," zegt Simon Dreschel, voorzitter van de raad van bestuur van de luchthaven.

(...) De

stemming is veel minder enthousiast in Pau, waar Transavia vanaf 27 oktober niet meer op Parijs Orly vliegt. De dochteronderneming van Air France KLM, die nu nog maar één dagelijkse avonddienst tussen Béarn en de hoofdstad onderhoudt, schort deze route op voor ten minste de winter van 2024 en de zomer van 2025. "Ondanks onze inspanningen en het behoud van twee dagelijkse rotaties gedurende meer dan een jaar, was de route Pau-Orly onze slechtste in termen van rentabiliteit. We keren pas terug naar Pau als de situatie met Tarbes is veranderd", legt Nicolas Hénin uit.

Hij verwijst naar de sterke concurrentie tussen de twee luchthavens, die slechts 50 km van elkaar verwijderd zijn. Tarbes Pyrénées profiteert van een openbaredienstverplichting (ODV) voor de route naar Parijs Orly, die voor 4,5 miljoen euro wordt gesubsidieerd door de lokale autoriteiten van Occitanië (3 miljoen euro) en de staat (1,5 miljoen euro). Hierdoor kan de Spaanse lagekostenmaatschappij Volotea onklopbare tarieven en dienstregelingen aanbieden. Een besluit dat wordt gehekel en aangevochten door de gekozen vertegenwoordigers van Palais. Aan de Baskische kust, ten slotte, heerst stabiliteit: **Transavia handhaaft haar twee routes van Biarritz naar Marseille en Orly.**

Mijn commentaar: Oudere passagiers zullen zich herinneren dat Air France een Iberische gateway creëerde in Bordeaux in... oktober 2000.

Het idee was om een interconnectieplatform te ontwikkelen tussen vijf steden in Spanje en Portugal en verschillende Franse regionale steden.

Geïnspireerd door de hub in Lyon, behaalde dit project niet de verwachte resultaten en werd het snel opgegeven.

De strategie van Transavia voor Bordeaux is bescheidener. De resultaten in 2025 zullen uitwijzen of het een winnaar is.

> Airbus licht tipje van de sluier op over reorganisatieproject

(bron Les Echos) 26 september 2024 - Er komt geen afvloeiingsprogramma en geen inkrimping van het personeelsbestand, maar wel de bevestiging van een **bevriezing van de aanwervingen voor bedienden en een verdere aanscherping van de schroeven op uitgaven en onderaannemers, samen met de lancering van een algemene herziening van manieren om de industriële organisatie te optimaliseren. Dit zijn de grote lijnen van het Lead-project om de prestaties van Airbus Commercial Aircraft te verbeteren**, dat donderdag tijdens een vergadering van de Europese Ondernemingsraad aan de personeelsvertegenwoordigers werd gepresenteerd.

(...)

Volgens ooggetuigen schetste Christian Scherer eerst de situatie bij het bedrijf, dat "zegevierend uit de Covid-oorlog was gekomen, maar vermoeid", op een moment dat het te maken had met "de grootste stijging van het productietempo in zijn geschiedenis". **Deze moeilijkheden zijn talrijk en gevarieerd**, variërend van terugkerende vertragingen in de levering van essentiële apparatuur, zoals motoren, landingsgestellen en vliegtuigstoelen, tot technische en zelfs juridische problemen. De CEO van Airbus Aircraft herhaalde vervolgens **de prioriteit van het Lead Plan, dat nog steeds de doelstelling van 770 vliegtuigleveringen in 2024 moet halen, tegenover 735 in 2023**. Deze doelstelling werd afgelopen juni naar beneden bijgesteld, van de oorspronkelijke doelstelling van 800 leveringen, als gevolg van vertragingen in de leveringen door zijn leveranciers, met name de motorenbouwers CFM (Safran en GE) en Pratt & Whitney.

Met 447 geleverde vliegtuigen tot eind augustus sinds het begin van het jaar, vergeleken met 433 over dezelfde periode in 2023, en 483 gepland voor eind september volgens een projectie van Reuters, blijft de uitkomst onzeker. Vandaar de noodzaak om zowel intern als extern een sterk signaal af te geven aan onderaannemers, ook al heeft de Airbus-baas niet echt uitgelegd hoe dit doel van ten minste 770 leveringen kan worden veiliggesteld.

Fase 1 van het Lead-plan, dat wordt aangestuurd door aankoopdirecteur Franck Martin van de Airbus Group, **gaat gepaard met onmiddellijke kostenbesparende maatregelen** die bedoeld zijn om de kostenstijging als gevolg van de productieovereenkomsten en de inkomstenderving door de 30 leveringen minder tenminste gedeeltelijk te compenseren.

Deze "cash protection" maatregelen, in de woorden van een personeelsvertegenwoordiger, hebben deze zomer al geresulteerd in een vermindering van 20% van de reiskosten en van de uitgaven voor evenementen, evenals in het heroverwegen van niet-prioritaire projecten van de ongeveer 5.500 projecten die bij Airbus in uitvoering zijn. Maar ook hier weer niets revolutionairs, in

de woorden van een vakbondsafgevaardigde.

De belangrijkste strekking van het Lead-plan reikt echter veel verder dan het einde van het jaar, tot in de komende drie jaar. Het doel is ervoor te zorgen dat de productie blijft stijgen naar de doelstelling van 75 vliegtuigen per maand met één gangpad, die afgelopen juni werd verschoven van 2026 naar 2027. Om dit te bereiken streven Christian Scherer en Franck Martin naar een grondige reorganisatie van de industriële activiteiten.

Het algemene idee is om alle functies van het bedrijf te vereenvoudigen, niet alleen de productie. Uit interne enquêtes blijkt dat de werknemers van Airbus de eersten zijn die klagen dat de huidige organisatie omslachtig is en de productiviteit belemmert.

Om deze efficiëntere organisatie te bereiken, die nog in de pijplijn zit, **zal de directie van Airbus geen adviesbureau inschakelen, maar verwacht ze dat elke manager van het bedrijf zelf met vereenvoudigingsvoorstellen komt.** Ongeveer twintig modules zouden worden getroffen door deze revisie, die tot doel heeft de vliegtuigbouwer en zijn werknemers te heroriënteren op de functies die essentieel zijn voor de productie.

Deze heroriëntatie zou ook gepaard gaan met het aanmoedigen van interne mobiliteit, om het personeel te heroriënteren naar banen waar een tekort aan is, vooral bij de bedienden. "We hebben de laatste jaren veel nieuw personeel aangenomen, maar niet altijd waar ze het meest nodig waren", zegt een vakbondsman. Wat de arbeiders betreft, van wie er veel de afgelopen twee jaar bij het bedrijf zijn gekomen - Airbus heeft alleen al in 2023 13.000 mensen aangenomen - zal er een opleidingsinspanning aan hen worden gewijd. Net als de luchtvaartindustrie als geheel heeft Airbus veel vaardigheden verloren door de pensionering van een groot aantal werknemers. Dit is niet in de laatste plaats de oorzaak van de huidige problemen.

Op middellange termijn is het dan ook de bedoeling om het personeelsbestand terug op het niveau van 2019 te brengen, terwijl de productie ver onder het niveau van voor de pandemie blijft. In 2019 leverde Airbus 863 vliegtuigen af met minder personeel. Een herstel van het evenwicht waarvan de rentabiliteit van de groep afhangt, maar dat moet worden bereikt zonder het personeelsbestand in te krimpen, aangezien het uiteindelijke doel inderdaad is om in 2027 75 vliegtuigen met één gangpad per maand te leveren, om een plethorisch orderboek te kunnen verkopen. (...)

Mijn commentaar: Volgens het artikel bestaat het Airbus Lead-project uit een "grondige reorganisatie van de industriële activiteiten", zonder inkrimping van het personeelsbestand.

Een van de bezuinigingsmaatregelen is gericht op het terugdringen van de reiskosten. In een tijd waarin Air France worstelt om terug te keren naar het activiteitsniveau van voor de crisis is dit slecht nieuws.

Maar Airbus heeft nog andere problemen.

De belangrijkste daarvan is de toegang tot grondstoffen.

De lage beschikbaarheid van grondstoffen is een van de redenen voor het tekort aan vliegtuigonderdelen.

Op het Paris Air Forum in juni legde de vertegenwoordiger van Airbus uit dat Airbus, om onderbrekingen in de productieketen te voorkomen, kritieke grondstoffen inkoopt en deze vervolgens verdeelt over al zijn leveranciers.

Hij noemde staal, aluminium en titanium. Voor de goede orde: er zijn meer dan 200 staalsoorten nodig voor de productie van een Airbus.

Voor meer informatie over de grondstoffenbehoeften nodig ik je uit om de [lezing "Energie versus grondstoffen: is de overgang echt mogelijk?" van Olivier Vidal, onderzoeker aan het CNRS in Grenoble](#), te beluisteren of nog eens te beluisteren.

> **Belasting op snelwegen en grote luchthavens gevalideerd door de Constitutionele Raad**

(bron Les Echos) 12 september 2024 - Het is goed nieuws voor Michel Barnier, wat niet vaak is gebeurd sinds zijn benoeming. Op donderdag [12 september] **heeft de Franse Constitutionele Raad de belasting op langeafstandsvervoersinfrastructuur bekrachtigd, die een jaar geleden werd aangenomen en in 2024 van kracht wordt.** De maatregel is gericht op snelwegbedrijven en bepaalde luchthavenexploitanten, met een omzet van ten minste 120 miljoen en een winstgevendheid van ten minste 10%. **Het gaat om ongeveer 450 miljoen euro per jaar voor de eerstgenoemde en 150 miljoen euro voor de laatstgenoemde [luchthavenbeheerders]** - een totaal van 600 miljoen euro dat de staat besteedt aan de ecologische transitie van het vervoer, en in het bijzonder aan het spoorwegnet.

Vanaf het begin heeft deze nieuwe belasting furore gemaakt onder de bedrijven die eraan onderworpen zijn. Aanvankelijk had Bercy zijn zinnen gezet op de sappige winsten van de autowegmaatschappijen en hoopte de duur van hun concessies te kunnen inkorten, maar de Raad van State heeft deze hoop brutaal de kop ingedrukt. De regering koos vervolgens voor de fiscale weg, waarbij ze ervoor zorgde dat ze niet alleen de snelwegmaatschappijen viseerde, omdat ze in hun contracten toestemming zouden hebben gekregen om het bedrag van de belasting door te berekenen in hun toltarieven.

In de begrotingswet breidde de regering het aantal betrokken bedrijven uit tot "langeafstandsvervoersinfrastructuur", waardoor de grote luchthavens (Roissy Orly,

Nice, Lyon, Marseille en Toulouse) in het net vielen - bijkomende slachtoffers van de manoeuvre.

De betrokken bedrijven hadden gewaarschuwd dat ze naar de rechter zouden stappen, omdat ze een verschillende behandeling en "ongrondwettelijke" heffingsniveaus aan de kaak stelden. **De "wijzen" van het Palais Royal hebben hen zojuist van tafel geveegd** en al hun grieven methodisch weerlegd. Volgens hun uitspraak **vormt de nieuwe belasting geen inbreuk op de gelijkheid of een buitensporige last. Integendeel, de criteria die de regering gebruikt om de verschuldigde belasting te bepalen, worden beschouwd als "objectief en rationeel met betrekking tot het nagestreefde doel". Doorlopen, er is niets te zien!**

"Deze belasting, die alleen in Frankrijk zal gelden, zal de Franse luchthavens alleen maar verzwakken tegenover hun Europese concurrenten. Het zal ook ons vermogen om te investeren, moderniseren en koolstofarm te maken beperken," klaagt Thomas Juin, voorzitter van de Franse unie van luchthavens. Vanaf volgend jaar zouden luchthavenbeheerders kunnen besluiten om hun verliezen terug te verdienen door de heffingen op luchtvaartmaatschappijen te verhogen, die op hun beurt de kosten zouden kunnen doorberekenen in de ticketprijzen (...)

Mijn commentaar: Volgens de huidige financiële resultaten zijn alleen de luchthavens Roissy, Orly en Lyon getroffen,

De ADP-groep, die de drie belangrijkste Parijse luchthavens beheert, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly en Paris-Le Bourget, heeft aangekondigd dat ze "ongeveer 75%" van de kostenstijging die met deze belasting gepaard gaat vanaf 2024 zal doorberekenen via een verhoging "over twee tot drie jaar" van de heffingen die de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen.

Voor Air France zou dit neerkomen op enkele tientallen miljoenen euro's aan extra belastingen.

Maar dit is niets vergeleken met de laatste aankondigingen van de regering. Naar verluidt overweegt Bercy een verhoging van ongeveer 1 miljard euro voor de volgende begroting, inclusief een verdubbeling van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TBSA).

Meer informatie volgt in mijn volgende nieuwsbrief.

Belasting op luchtvervoer in Frankrijk

> Belasting op luchtvervoer in Frankrijk

(bron FNAM) 19 september 2024 - In een memo dat wijd verspreid is onder de media, **roept de NGO Transport&Environment (T&E) op tot een verhoging van de belasting op het luchtvervoer in Frankrijk omdat "Frankrijk ver achterblijft bij zijn Europese burens op het gebied van luchtvaartbelasting"**.

Deze uitspraak komt als een verrassing, aangezien twintig van de zevenentwintig landen van de Europese Unie helemaal geen nationale belasting op luchtvervoer hebben en het Franse luchtvervoer zowel onderworpen is aan de Europese milieumaatregelen van het FITFOR55 -pakket als aan een specifieke nationale belasting die tot de hoogste van Europa behoort.

In dit verband **moet eraan worden herinnerd dat het fiscale en regelgevende kader waaraan het Franse luchtvervoer is onderworpen**, met name om milieuredenen, al bijzonder uitgebreid is. Het bestaat met name uit :

- Een "solidariteitsbelasting" (tarief) (TSBA) op vliegtickets, die met name de begroting van het Franse Agentschap voor de financiering van de vervoersinfrastructuur (AFITF) gedeeltelijk financiert ("ecocontributie"),
- Een "burgerluchtvaartbelasting" (TAC) op vliegtickets om de operationele begroting van de burgerluchtvaartautoriteit te financieren,
- Een "veiligheids- en beveiligingsbelasting" (T2S) op vliegtickets om de veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer in Frankrijk te financieren,
- Een belasting op de exploitatie van infrastructuur voor langeafstandsvervoer (TITLD), betaald door de belangrijkste Franse luchthavens en gefactureerd aan luchtvaartmaatschappijen in de vorm van luchthavengelden,
- Een belasting op luchtvervuiling (TNSA) die wordt geheven op de belangrijkste Franse vliegvelden. De opbrengsten van deze belasting worden gebruikt om hulp voor omwonenden te financieren,
- Een belasting op openbaar lucht- en zeevervoer van en naar Corsica (TEP) om de Corsicaanse regionale autoriteit te financieren,
- Belasting op de toegevoegde waarde (btw) tegen een verlaagd tarief van 10% voor metropolitaan luchtvervoer (net als voor andere vervoerswijzen).

Naast deze belastingen, waarvan **alleen de TSBA door de NGO T&E in haar studie in aanmerking wordt genomen**, zijn luchtvaartmaatschappijen die vluchten van en naar Frankrijk verzorgen onderworpen aan de volgende maatregelen die zijn ingevoerd in het kader van Franse of communautaire regelgeving:

- Verplichte compensatie van CO₂-emissies van grootstedelijke vluchten krachtens artikel 147 van de Wet klimaat en veerkracht
- Opname van het luchtvervoer in het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor alle vluchten binnen Europa.
- De opname vanaf 1 januari 2021 van internationale vluchten vanuit Frankrijk in het CORSIA-mechanisme van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

(ICAO) voor de compensatie van internationale CO2-emissies.

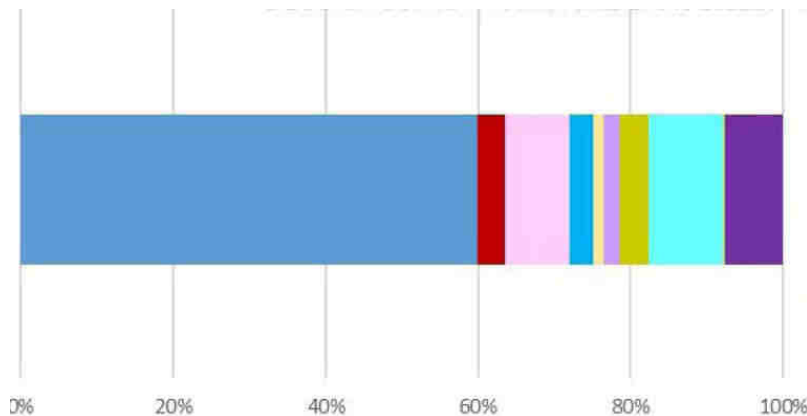
- De invoering vanaf 1 januari 2025 van een mandaat voor de bijmenging van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), dat het bestaande Franse mandaat (1 januari 2022) vervangt en voorziet in 2% bijmenging in 2025 en 20% in 2035.

Ten slotte zijn er discussies gaande op Europees niveau (minimale relevante perimeter) met het oog op de invoering van een belasting op paraffine voor vluchten binnen Europa (herziening van de richtlijn inzake energiebelasting).

Het onderstaande diagram geeft een uitsplitsing van de prijs van een vliegticket, zodat het gewicht van belastingen en heffingen op een vliegreis beter kan worden beoordeeld.

Uitsplitsing van een enkele reis tussen Parijs (CDG) en Nice (NCE)
Bedrag inclusief belastingen: 130 euro (gemiddeld tarief)

Décomposition d'un billet en aller simple entre Paris (CDG) et Nice (NCE)
Montant TTC : 130 Euros (tarif moyen)



- RECETTE - 77,74 €
- REDEVANCE AEROPORT - AVION - 4,81 €
- REDEVANCE AEROPORT - PASSAGERS - 11,02 €
- REDEVANCE DE NAVIGATION ROUTE - 4,04 €
- REDEVANCE DE NAVIGATION TERMINALE - 1,87 €
- TARIF DE SOLIDARITÉ DE LA TTAP - 2,63 €
- TARIF DE L'AVIATION CIVILE DE LA TTAP - 4,93 €
- TARIF DE SURETE ET DE SECURITE DE LA TTAP - 12,7 €
- TNSA - 0,42 €

Mijn commentaar: Ja, luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk worden al zwaar belast.

Sommigen slagen er echter in het systeem te omzeilen.

Jullie denken allemaal aan het negatieve belastingvrije ticket dat ik in mijn [brief nr. 807](#)

heb gepubliceerd, of aan tickets tegen bespottelijke prijzen, soms minder dan het bedrag van de belasting.

Passager	Aller	
François Robardet	Tarif	-19,86€
	Taxes/Frais	28,61€

	Frais de dossier:	0,25€
		TOTAL 9,00€

Je zult merken dat er geen details zijn over belastingen, ook al is dit verplicht volgens de Europese regelgeving hieronder:

Europese Verordening (EG) nr. 1008/2008 van 24 september 2008
Uittreksel uit artikel 23

"In de aan het publiek aangeboden passagiers- en vrachtvervoertarieven worden de voorwaarden vermeld die gelden wanneer deze in welke vorm dan ook, inclusief op het internet, worden aangeboden of bekendgemaakt voor luchtdiensten die

vertrekken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is. De te betalen definitieve prijs wordt te allen tijde vermeld en omvat het toepasselijke passagiers- of vrachttarief en alle toepasselijke belastingen, heffingen, toeslagen en vergoedingen die onvermijdbaar en voorzienbaar zijn op de datum van publicatie. Naast de definitieve prijs moet ten minste het volgende worden vermeld:

- a) het passagiers- of vrachttarief;
- b) belastingen;
- c) luchthavengelden; en
- d) andere kosten, toeslagen of vergoedingen, zoals die in verband met beveiliging of brandstof (..).".

Ryanair gaat verder. Volgens een simulatie die vorige week werd uitgevoerd, rekent de Ierse luchtvaartmaatschappij geen overheidsbelastingen aan passagiers!

Détail du prix

Vols

Paris Beauvais à **Alicante**

ven 4 oct. • 11:25 - 13:35 • FR 9035

1 x Tarif adulte Basic* **60,11 €**

Aucun bagage enregistré

1 x Petit sac (40cm x 20cm x 25cm) **Inclus**

** Non-remboursable. Modification soumise à des frais de gestion*

Vous ne payez pas les taxes gouvernementales

Passagers 

Mr cxc csd

Total à payer **60,11 €**

Hoe is dit mogelijk? Wie betaalt deze belastingen?

Zoals de Rekenkamer uitlegde in haar rapport van oktober 2023, voorzien de contracten met deze luchtvaartmaatschappijen "in financiële steun per passagier die door de luchthaven moet worden betaald".

De Rekenkamer heeft herhaaldelijk kritiek geuit op de relatie tussen Ryanair en lokale overheden, maar tevergeefs.

Draghi-verslag over de toekomst van het Europese concurrentievermogen: erratum

> De toekomst van het Europese luchtvervoer

(bron Damien Gaudin, LinkedIn) 22 september 2024 - Op 9 september heeft Mario Draghi, voormalig president van de Europese Centrale Bank, zijn rapport over het concurrentievermogen van Europa voorgelegd aan Ursula Von Der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie.

Het rapport benadrukt de dringende noodzaak om honderden miljarden euro's per jaar te investeren om gelijke tred te houden met de Verenigde Staten en China.

Het 328 pagina's tellende document bestrijkt alle sectoren.

Transport is een prioritaire sector voor de overgang van de EU naar een netto nul emissie economie.

Wat het luchtvervoer betreft, zijn de positieve punten de volgende:

- De ambitieuze plannen van de EU om de transportsector koolstofvrij te maken, bieden unieke kansen voor de EU om het voortouw te nemen op het gebied van koolstofarme oplossingen.
- Luchthavens in de EU bieden onderdak aan demonstrators van groene waterstof en ontwikkelen 'proof of concept' voor modulaire mengfaciliteiten voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).
- Europa heeft meer dan de helft van het marktaandeel in de bouw van burgervliegtuigen.

Maar het rapport benadrukt de volgende problemen:

- De aanleg van infrastructuur (waaronder luchthavens) stelt investeerders voor hoge risico's en een te lange terugverdientijd: dit ontmoedigt particuliere investeringen.
- Op de luchthavens van de EU hebben de steeds toenemende vraag, de congestie en het inefficiënte gebruik van de bestaande luchthavencapaciteit tot grote knelpunten geleid.
- IT-oplossingen zijn ontoereikend: de interoperabiliteit en de geharmoniseerde toepassing van innovatieve digitale oplossingen zijn beperkt. De luchtverkeerscontrolesystemen zijn onvoldoende gesynchroniseerd. Tot slot zijn er geen echte oplossingen voor intermodaal vervoer.
- **De EU-doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie zetten transportsectoren onder druk, met name sectoren die moeilijk te reduceren zijn, zoals het luchtvervoer.**
- **Het risico bestaat dat activiteiten zich verplaatsen naar of winstgevender worden in de buurlanden van Europa, tenzij er eerlijke**

concurrentievoorwaarden kunnen worden gevonden via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

- Hoewel de meeste technologische octrooien Europees zijn, is de productiecapaciteit voor duurzame vliegtuigbrandstoffen nog grotendeels ontoereikend.
- **De Europese Unie moet beginnen met het opbouwen van een toeleveringsketen voor alternatieve brandstoffen, anders zullen de kosten om haar doelstellingen te halen te hoog zijn.**

Het rapport belicht een aantal punten die naar voren zijn gebracht door luchtvaartmaatschappijen, de Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, IATA, A4E (Airlines For Europe) en vele andere belanghebbenden: dit bewustzijn is essentieel als we een Europees ontwikkelingsbeleid willen ontwikkelen op stevige fundamenten.

Er is echter één punt dat aandacht verdient. Het TEN-T-project (trans-Europees vervoersnetwerk) heeft als doel "het plannen en ontwikkelen van een samenhangende, efficiënte, multimodale en hoogwaardige vervoersinfrastructuur in de hele EU". Met andere woorden, om efficiënter en milieuvriendelijker transport van mensen en goederen te bevorderen.

Op de middellange termijn is het de bedoeling om grote steden en luchthavens per spoor met elkaar te verbinden, meestal met hoge snelheid. Met het verdwijnen van bepaalde binnenlandse routes is de vraag op lange termijn of het mogelijk zal zijn om hubs door de lucht te blijven bevoorraden en wat er zal gebeuren met het model voor middellangeafstandsvluchten binnen de Europese Unie. In de tussentijd zullen digitale oplossingen en de opgedane ervaring ervoor zorgen dat het intermodaal vervoer veel efficiënter wordt en zich veel verder ontwikkelt dan nu het geval is.

In het licht van deze vaststellingen worden in het verslag ook een aantal doelstellingen en voorstellen geformuleerd die van belang kunnen zijn voor de luchtvaartsector:

- **De EU moet een kader goedkeuren dat risicodeling tussen de publieke en private sector bevordert, met name door publiek-private partnerschappen met solide garanties.**
- De Europese Investeringsbank moet haar steun uitbreiden naar vervoersprojecten die aansluiten bij de strategische prioriteiten van de Europese Unie.
- De grensoverschrijdende samenwerking in de luchtverkeersleiding verbeteren.
- Lanceren van speciale Europese innovatieprojecten die gebruikmaken van publiek-private partnerschappen en grensoverschrijdende samenwerking om brandstofefficiënte en emissievrije vliegtuigen te produceren.
- **De risico's verminderen die verbonden zijn aan investeringen in**

duurzame, koolstofarme **hernieuwbare brandstoffen**, via regelingen op basis van contracts for difference en veilingen als een dienst, vergelijkbaar met die welke zijn ontworpen voor de Waterstofbank.

- Lanceren van specifieke sectorale oproepen in het kader van het innovatiefonds voor de eerste toepassing van koolstofarme oplossingen, bijvoorbeeld voor eSAF (Elektrisch Duurzame Vliegtuigbrandstof).
- Om de productie van duurzame brandstoffen te garanderen, moet de Europese Unie de benodigde grondstoffen garanderen, de vraagbundeling coördineren en gezamenlijk inkopen.
- Functieprofielen aanpassen aan de ecologische en digitale transitie.

Mijn commentaar: De samenvatting hieronder, van Damien Gaudin, is helaas verdwenen in de vorige brief.

Je kunt de link naar het Draghi-rapport vinden op [de startpagina van mijn blog](#).

Commentaar van Damien Gaudin: De voorstellen in het verslag zijn een stap in de goede richting. Er zijn echter wettelijke verplichtingen waaraan moet worden voldaan in het kader van het ReFuelEU-programma, met een verplichte bijmenging van 6% FAS in 2030 en 20% in 2035, wat het financiële evenwicht van de Europese luchtvaartmaatschappijen zou kunnen verstoren.

Het rapport belicht de Europese innovatiemogelijkheden en patenten voor de productie van FAS. Tot nu toe lijkt het erop dat de productie van voldoende hoeveelheden FAS via een solide toeleveringsketen cruciaal is dan onderzoek.

Publiek-private partnerschappen en de steun van de Europese Investeringsbank moeten worden toegejuicht. Verschillende olieconcerns zoals BP en Shell hebben projecten voor de productie van duurzame brandstoffen opgegeven vanwege de hoge risico's en het ontoereikende rendement op investeringen in een snel veranderende markt.

Een nieuw economisch beleid van de EU voor SAF zou de situatie kunnen verbeteren. Het jaar 2030 en de ReFuelEU-verplichtingen naderen echter snel. Het Draghi-rapport stelt ideeën voor, de Europese Commissie moet strategieën ontwikkelen en het Europees Parlement moet ze aannemen en erover stemmen. Vervolgens moeten er publiek-private partnerschappen worden gesmeed en productie-eenheden worden gebouwd om SAF in voldoende hoeveelheden te produceren. Kunnen al deze fasen op tijd afgerond worden voor de luchtvaartmaatschappijen? Tot op heden is dit hoogst onzeker.

Tot slot moeten we de Inflation Reduction Act in de Verenigde Staten vermelden, die een belastingkrediet introduceert voor luchtvaartmaatschappijen die

brandstoffen gebruiken die de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Het is jammer dat een soortgelijk voorstel niet in het verslag wordt genoemd. Laten we hopen dat de belanghebbenden die campagne voeren voor de belangen van het Franse en Europese luchtvervoer in staat zullen zijn om deze kwestie op te nemen en de nieuwe Europese commissaris voor vervoer, de Griek Apostolos Tzitzikostas, wiens naam deze week officieel werd gemaakt, te ontmoeten.

Beurs persoverzicht

> Air France KLM stijgt nadat JP Morgan het aandeel heeft opgewaardeerd naar buy

(bron AOF) 25 september 2024 - **Air France KLM (+7,20% tot 9,02 euro) voert momenteel de SBF120 index aan en JP Morgan heeft zijn aanbeveling voor het aandeel verhoogd** van Onderwogen naar Overwogen, waarbij het koersdoel is verhoogd van 8 naar 12 euro. In een notitie over Europese luchtvaartmaatschappijen voorspelt de broker "een inflexie in het winstmomentum in 2025" en is van mening dat de aandelenkoers momenteel "historisch laag" is. **"De risico-winstverhouding van de sector ziet er volgens ons nu positief uit, wat zou kunnen leiden tot een voortzetting van de seizoensgebonden outperformance in het vierde kwartaal"**, voegt hij eraan toe. "

De sector is de afgelopen maand begonnen met een opleving, maar presteert nog steeds aanzienlijk minder goed dan de markt door zorgen over een zwakkere vraag nu de prijzen voor het eerst sinds de pandemie zijn gaan normaliseren", voegt JP Morgan toe.

De onderliggende prijzen (exclusief de Olympische Spelen) lijken veerkrachtig en de groei van de marktcapaciteit "ziet er beheersbaar uit voor de winter", aldus de makelaar. Hij is van mening dat deze factoren, in combinatie met lagere brandstofprijzen en de verwerking op jaarbasis van €600 miljoen aan bijzondere posten die het vierde kwartaal van 2024 benadelen, de voorwaarden creëren voor marges om volgend jaar te verbeteren. Zijn Ebit-prognose voor 2025 is nu 12% hoger dan de Bloomberg-consensus.

Mijn commentaar: de mening van JP Morgan lijkt erg positief.

We moeten voorzichtig zijn. Het koersdoel van de analist (€12) ligt nauwelijks boven de consensus (€10,70).

Opgemerkt moet worden dat hoewel de nettowinst van Air France-KLM voor de eerste helft van 2024 negatief was (€314m), deze een uitzonderlijke betaling van €610m

aan de Caisse de Retraite du Personnel Navigant d'Air France (CRPN

) omvatte.

Tijdens de Covid had de CRPN een uitstel van betaling van bijdragen door Air France geaccepteerd.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 27 september op **€9,32**. Het aandeel is **deze week sterk gestegen (+5,57%)**, na een stijging van **8,24% in de voorgaande week**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 10,70 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 8 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM is in twee weken tijd met 14% gestegen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$2) tot \$87. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$3) tot \$72 per vat.

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

Mijn nieuwe commentaar: De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalt gestaag, van 120 naar 87 dollar. Dit is de laagste prijs sinds mei 2022 (toen ik begon met het publiceren van deze indicator).

*Sinds het begin van het jaar **is de prijs van een vat olie** relatief stabiel (tussen \$80 en \$90). De prijs **is nu gedaald naar het laagste niveau sinds september 2021 (\$72)**.*

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van vóór Oekraïne.

> **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 Partners for the Future, 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 en op LinkedIn.

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 meer wilt 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](#).

11.635 mensen ontvangen dit persoverzicht live