



I Brief van François Robardet

Lucht in Frankrijk, in Europa, in de wereld

Nr. 985, 9 oktober 2024

Als u deze pagina niet correct kunt zien, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg dan deze link.](#)  

Ik onderschrijf het doel van de Air France-KLM groep:

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen wij mensen samen om de wereld van morgen op te bouwen.

Redactie

Beste lezers, Zoals

ik jullie begin deze week vertelde, ben ik nu met pensioen en blijf ik mijn navigatieblog voeden .

U vindt daar dan ook deze brief die ik u graag regelmatig aanbied, met een kleinigheidje: de samenvatting aan het begin van de brief.

Verder ben ik van plan de komende weken contact met u op te nemen.

Mijn doel zou zijn dat u mij uw persoonlijke anekdotes zou sturen en er een verzameling van zou samenstellen.

Het zou te koop worden aangeboden, waarbij de winst volledig aan de Air France Foundation zou worden betaald.

Ik kom bij je terug zodra dit project verder gevorderd is.

Momenteel is hier een brief waarin de nadruk wordt gelegd op het regeringsplan om het vliegverkeer in Frankrijk een toeslag van 1 miljard euro per jaar

te geven . Veel leesplezier François

Mijn commentaar Persoverzicht

Samenvatting

Belasting op vliegtickets: de Franse regering wil een miljard euro heffen
De schaduw van een verhoging van de belastingen op de luchtvaart in Frankrijk zorgt voor paniek luchtvaartmaatschappijen Air France-KLM verlaagt de kosten in Nederland vernietigt de conclusies van het rapport over de hervorming van de luchtverkeersleiding Air France-KLM , scherpste daling in de SBF 120 eind dinsdag 1 oktober 2024 Air-France-KLM, grootste daling in de SBF 120 eind woensdag 2 oktober 2024

> Belasting op vliegtickets: de Franse regering wil een miljard euro innen

(bron Les Échos) 1 oktober 2024 - Als u in 2025 een vliegreis plant naar een verre bestemming vanuit Frankrijk, wacht dan niet te lang met het kopen van uw tickets. Het luchtvervoer behoort in feite tot de belangrijkste slachtoffers van Bercy's plannen om de staatskas aan te vullen. Volgens onze informatie **is het ministerie van Economie en Financiën van plan om in de financiële begroting 2025 een extra miljard euro te heffen op het luchtvervoer** , door de zogenaamde solidariteitsbelasting (TSBA) op vliegtickets sterk te verhogen.

Deze solidariteitsbelasting , uitsluitend ondersteund door vliegreizen, heeft sinds de oprichting ervan in 2006 door Jacques Chirac meerdere verhogingen en omleningen gekend om de strijd tegen AIDS in Afrika te financieren. In 2019 voegde de regering van Borne een 'ecobijdrage' toe om de renovatie van het spoorwegnet te financieren. **Het is een van de tien belastingen en heffingen die wegen op het luchtvervoer in Frankrijk, waarvan het totale bedrag tot 40% van de prijs van een ticket vertegenwoordigt.**

Maar **de vandaag door Bercy geplande verhoging van de TSBA is zonder equivalent, aangezien deze gelijk zou staan aan een bijna verdrievoudiging van de opbrengsten van deze belasting, momenteel 460 miljoen euro per jaar** . Met een bijzondere inspanning die wordt gevraagd van klanten met een "hoge bijdrage" en verre bestemmingen.

Afhankelijk van de verschillende versies van het project, die allemaal deze doelstelling van een extra miljard euro nastreven, zou **het bedrag van de TSBA dus kunnen stijgen van 63,07 euro voor een langeafstandsvlucht in business class, naar 200 euro voor een vlucht van ruim 5.000 km** en 100 euro voor een traject van 5.000 km en 1.000 km. In de 'eco'-klasse zou de belasting stijgen van 7,51 euro voor een lange afstand, naar 60 euro voor een vlucht van meer dan 5.000 km en 42 euro, van 5.000 naar 1.000 km.

Wat betreft intra-Europese vluchten van minder dan 1.000 km, evenals die naar de Franse overzeese gebiedsdelen, is hun lot nog niet beslist . Aanvankelijk was

de regering van plan hen een verdere verhoging van de TSBA te besparen , wetende dat belastingen en toeslagen al 40% van de prijs van een binnenlandse vlucht vertegenwoordigen, vergeleken met 17% voor een Parijs-New York. Maar hij was van plan de BTW op binnenlandse vluchten te verdubbelen, van 10% naar 20%. Het laatste nieuws is dat hij eindelijk de BTW heeft opgegeven. Maar er wordt onderzoek gedaan naar een verhoging van de belasting op intra-Europese vluchten, met het idee om ook klanten van 'low-cost' luchtvaartmaatschappijen te laten betalen.

Ook voor de zakenluchtvaart staat een nieuwe versie van de TSBA gepland. Volgens onze informatie zou dit kunnen oplopen tot 3.000 euro per passagier voor een langeafstandsvlucht in een privéjet (en 1.500 euro voor eenzelfde reis van meer dan 5.000 km in een turbopropvliegtuig , zelfs als dat niet bestaat). Het zal worden toegevoegd aan de verhoging van de brandstofbelastingen waartoe in 2023 is besloten.

Genoeg om links en milieuactivisten, van wie de zakenluchtvaart een van de favoriete doelwitten is geworden, tevreden te stellen, terwijl een nieuwe verhoging van de heffingen wordt gepromoot voor een 'fiscale rechtvaardigheid'-maatregel. **De vorige regering had afgelopen voorjaar al de voorbereidingen getroffen** met een studie van het Secretariaat-Generaal voor Ecologische Planning (SGPE) waarin werd aanbevolen om de belastingheffing op langeafstandsvluchten op één lijn te brengen met die op middellange afstanden, in naam van de strijd tegen de CO2-uitstoot. .

Deze nieuwe belastingverhoging zal het tekort aan concurrentievermogen in het Franse luchtvervoer echter verder verergeren . Een tekort dat de afgelopen twintig jaar al heeft geresulteerd in het verlies van één punt marktaandeel per jaar voor de Franse vlag in Frankrijk, dat is gedaald tot 38%. Want als de TSBA van toepassing is op alle vluchten die vanuit Frankrijk vertrekken, worden Franse bedrijven, **in de eerste plaats Air France, verder bestraft** .

Een woordvoerder van het bedrijf herinnert zich dat de **Air France-groep “de belangrijkste bijdrager aan deze belasting is, met meer dan 140 miljoen euro geïnd in 2023 voor Air France en Transavia”**, of meer dan 30% van het totale bedrag. “Het onderzochte project, dat een niet-progressieve verdubbeling van de TSBA-inkomsten vertegenwoordigt , is ongekend. De financiële lasten kunnen niet alleen door de luchtvaartmaatschappijen worden gedragen en zouden noodzakelijkerwijs leiden tot een stijging van de prijs van vliegtickets”, zegt Air France.

Hoe meer de belasting op vluchten vanuit Frankrijk stijgt, hoe groter het risico dat een toenemend aantal passagiers hun langeafstandsvlucht naar het buitenland neemt. Wat, vanuit het oogpunt van CO2-uitstoot, mogelijk nog erger is. De verleiding is vooral groot voor passagiers uit de provincies, die voor een langeafstandsvlucht een aansluitende vlucht moeten nemen. Door belastingen kan het prijsverschil tussen Parijs-Nice via Roissy-Charles-de-Gaulle en een andere grote intercontinentale 'hub', zoals Londen-Heathrow of Istanbul, al oplopen tot enkele honderden euro's.

Naast het risico dat het verkeer naar andere grote “knooppunten” lekt, is er het risico dat de aantrekkelijkheid van de bestemming in Frankrijk in de ogen van internationale toeristische klanten verloren gaat . In plaats van Europa via Parijs binnen te komen, vinden Chinese of Zuid-Amerikaanse toeristen het wellicht voordeliger om via Londen, Frankfurt, Amsterdam, Rome of Madrid aan te komen.

Dit lijkt al het geval te zijn als we de groei van het luchtverkeer vergelijken, sterker in Spanje en Italië dan in Frankrijk, die ervoor hebben gekozen de belasting op het luchtvervoer te verlagen om het toerisme te stimuleren. Een keuze die onlangs ook door Zweden werd gevolgd.

In het geval van Air France is de stijging van de TSBA des te zorgwekkender omdat deze zou worden opgeteld bij andere stijgingen van verschillende kosten in 2025. “ **Frankrijk is een van de Europese landen waar het luchtvervoer in 2023 het zwaarst wordt belast, benadrukken wij, bij AirFrance. De door Air France-KLM betaalde en geïnde belastingen bedroegen 3 miljard .** » Dit bedrag zal in 2025 echter **verder stijgen door de nieuwe belasting op grote luchthavens** , maar ook door de mogelijke verhoging van de winstbelasting van bedrijven met meer dan een miljard euro omzet, die zou stijgen van 25% naar 33,5%. . **Voor volgend jaar zijn ook andere heffingen gepland die specifiek zijn voor het luchtvervoer, zoals de verhoging van de vergoedingen voor de burgerluchtvaart ter financiering van de hervorming van de luchtverkeersleiding** en het einde van de gratis emissierechten, waarvan de kosten voor Air France zullen stijgen van 100 miljoen euro in 2023. tot 300 miljoen in 2030. Zonder de extra miljard euro te vergeten die de doelstelling van 10% duurzame vliegtuigbrandstoffen in 2030 vertegenwoordigt. Dit alles zal noodzakelijkerwijs weerspiegeld worden in de prijs van vliegtickets en zal de concurrentiepositie van Air France, waarvan de aandelen verloren gingen, niet versterken. bijna 7% deze dinsdag op de beurs van Parijs.

Mijn commentaar: Dit gaat over de verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA).

Negen landen passen deze belasting toe op vliegtickets: Kameroen, Chili, de Republiek Congo, Frankrijk, Madagaskar, Mali, Mauritius, Niger en Zuid-Korea.

In Frankrijk worden de opbrengsten ervan toegewezen aan het Solidariteitsfonds voor Ontwikkeling, binnen de limiet van € 210 miljoen. Het saldo wordt toegewezen aan het luchtcontrole- en operatiebijlagebudget (BACEA) van het Directoraat-Generaal Burgerluchtvaart (DGAC).

De genoemde stijging, een verdrievoudiging of 300 miljoen euro meer voor Air France, is aanzienlijk. Het zal noodzakelijkerwijs een impact hebben op de resultaten van de Air France-groep :
hetzij door de vraag terug te dringen als de belastingverhoging wordt doorberekend in de prijs van de kaartjes,
. of door het resultaat te verslechteren als Air France besluit de ticketprijzen te handhaven.

De opbrengsten van de verhoging van deze belasting zijn bedoeld om een deel van het begrotingstekort van de Franse staat aan te vullen. Het zal het vermogen van de Air France-groep om koolstofarm te worden verminderen.

Ik wil u eraan herinneren dat de bedrijven van de Air France-KLM Groep de afgelopen twee jaar de bedrijven ter wereld zijn die de meest duurzame vliegtuigbrandstoffen gebruiken.

Bovendien komt deze belasting bovenop de belasting op snelwegen en luchthavens die begin 2024 is ingevoerd; deze belasting wordt gedragen door de grootste Franse luchthavens (Roissy, Orly en Lyon, lees mijn [brief nr. 984](#)). Lowcostmaatschappijen worden de facto niet getroffen omdat zij vooral gebruik maken van minder drukke luchthavens.

Je zou kunnen denken dat de bijdrage die van Air France wordt gevraagd gerechtvaardigd is, gezien de hulp die de Franse staat haar heeft gegeven om uit de Covid-19-crisis te komen.

Hij heeft er niets van. Toen Air France de Franse staat vergoedde, betaalde de Franse luchtvaartmaatschappij daarbij een grote rente (ruim 600 miljoen euro). Ik nodig u uit om het artikel in Les Échos "De redding van Air France is een jackpot voor de Franse staat geworden" in mijn [brief nr. 936 te \(her\)lezen](#).

De gevolgen van de verhoging van de TSBA (solidariteitsbelasting op vliegtickets) op de aandelenkoers Air France-KLM reageerde onmiddellijk. Ik nodig u uit om verderop in deze brief te verwijzen naar het persoverzicht van de aandelenmarkten.

> De schaduw van een verhoging van de luchtvaartbelastingen in Frankrijk brengt luchtvaartmaatschappijen in paniek

(bron Journal de l'Aviation) 3 oktober 2024 - De nieuwe premier Michel Barnier werd op het keerpunt verwacht tijdens zijn algemene beleidstoespraak, gehouden op 1 oktober voor de Nationale Assemblée. En niet alleen door Franse politici. De verschillende luchtvervoersorganisaties, zowel Frans, Europees als internationaal, hebben de Franse regering al gewaarschuwd voor de impact die elke belastingverhoging zou hebben op de sector, als reactie op de onthulling door de krant Les Échos van een project om de solidariteitsbelasting te verhogen op vliegtickets (vaak de Chirac-belasting genoemd).

(...)

Pascal de Izaguirre, voorzitter van FNAM en Corsair, waarschuwde dat deze "ongekende stijging" de sector in gevaar zou brengen en alleen in de ticketprijzen zou kunnen worden herhaald. Hoewel de Franse vlag al meer dan twintig jaar één punt marktaandeel per jaar verliest, zou dit een nieuwe concurrentievervalsing teweegbrengen ten nadele van de Franse

luchtvaartmaatschappijen. “We leren dat we belast gaan worden zonder progressiviteit en zonder een impactstudie, het is een brutale aankondiging. Wij staan tegen de muur. Dit is aanzienlijk voor de Franse luchtvaartsector! », hij raakt opgewonden. Wat de

UAF (Franse Luchthavenunie) betreft , **betreurt zij “dat, terwijl veel Europese landen hun luchtbelasting verlagen, Frankrijk het tegenovergestelde besluit** door deze belasting te verhogen ten koste van de connectiviteit van zijn grondgebied”.

Hetzelfde verhaal bij **IATA (International Air Transport Association)**, waarvan directeur-generaal Willie Walsh **oordeelt dat het besluit “rampzalig” is**. “Je kunt jezelf niet belasten om welvaart te bereiken. [...] Het voorstel riekt naar paniek en een gebrek aan gemeenschappelijke reflectie”, beweert hij. Hij herinnert zich dat de landen waar de luchtvaartbelastingen het hoogst waren er langer over hadden gedaan om te herstellen van de gezondheids crisis, en dat Frankrijk in 2024 nog steeds minder passagiers en minder connectiviteit heeft dan in 2019. Elke verhoging zou het vermogen van bedrijven onder druk zetten om hun decarbonisatie te financieren en zou ook zwaarder wegen op Franse bedrijven dan op hun concurrenten. “Het enige antwoord op het Franse tekort is het ontwikkelen van de economie en het verbreden van de belastinggrondslag, en het niet belasten van de productieve sectoren van de economie tot het punt van immobilisatie”, meent hij. De industriële groepen **A4E (Airlines for Europe)** en **ACI EUROPE (Airports Council International)** hebben op hun beurt hun **“ontzetting” geuit** en zijn, net als Willie Walsh, van mening dat als dit besluit wordt genomen, dit niet gebaseerd was op een “diepgaande beslissing”. analyse van de economische impact”. Net als het UAF herinneren zij zich dat verschillende landen (Oostenrijk, Ierland, Nederland en Zweden) van koers zijn veranderd toen ze de negatieve gevolgen voor hun economieën observeerden. Olivier Jankovec , directeur-generaal van ACI Europe, specificeert dat “elke 10% toename in directe connectiviteit leidt tot een toename van 0,5% in het bbp per hoofd van de bevolking. **De Franse regering zou de facto kiezen voor snel geld, ten koste van duurzame economische concurrentiekracht . »**

Merk op dat het idee van een verhoging van de solidariteitsbelasting al in het voorjaar door Patrice Vergriete werd genoemd , tijdens zijn korte periode aan het hoofd van het Ministerie van Transport.

Mijn commentaar: Uit het bovenstaande artikel blijkt dat alle luchtvervoerverenigingen (in Frankrijk, in Europa of in de wereld) op één lijn staan om de Franse apvillon te verdedigen.

> **Air France-KLM bezuinigt in Nederland**

(bron La Tribune) 3 oktober 2024 - Dit was te verwachten: in moeilijkheden sinds de hervatting van het verkeer **heeft KLM besloten een besparingsplan te lanceren om “de operationele en financiële prestaties structureel te verbeteren”**. Het Nederlandse bedrijf , een dochteronderneming van de Air France-KLM-groep,

implementeert een reeks maatregelen om de inkomsten te verhogen en de kosten te verlagen, wat gevolgen zal hebben voor het personeelsbeheer, de investeringen of zelfs de uitbesteding van bepaalde activiteiten. **Het gestelde doel is om op korte termijn een verbetering van het bedrijfsresultaat van 450 miljoen euro te realiseren.**

“Het is pijnlijk voor iedere KLM-medewerker, maar het is noodzakelijk en het moet nu gebeuren”, geeft Marjan Rintel, CEO van KLM, toe in een persbericht. Feit is dat **het Nederlandse bedrijf sinds de overname voor een lastige opgave staat. Ondanks volle vliegtuigen heeft het land moeite om zijn volledige capaciteit te herschikken en zijn vluchten winstgevend te maken, ondanks de exploderende kosten.**

“Net als veel andere luchtvaartmaatschappijen kampt KLM met hoge kosten en een tekort aan personeel en materieel”, legt de bedrijfsbaas uit. Terwijl KLM er tegenover Covid trots op was het meest efficiënte bedrijf van de groep te zijn tegenover Air France, dat haar verliezen steeds groter maakte, zag KLM haar operationele marge in 2023 verslechteren en lager worden dan die van haar zusterbedrijf dat toen in volle groei was. Air France is inmiddels failliet gegaan, maar KLM heeft het niet veel beter gedaan. Ook in de eerste helft van 2024 ging het in de rode cijfers met een exploitatieverlies van 31 miljoen euro, ondanks een stijging van de capaciteit en de omzet. **Ondanks een vrij interessant voorjaar heeft het bedrijf besloten actie te ondernemen .**

Over de definitieve maatregelen wordt momenteel onderhandeld met de ondernemingsraad en de vakbondsorganisaties . De KLM-directie heeft desalniettemin haar voorstellen gecommuniceerd. Op personeelsvlak streeft het bedrijf ernaar de arbeidsproductiviteit tegen 2025 met minimaal 5% te verhogen. Het wil inzetten op “automatisering, mechanisering en terugdringing van het ziekteverzuim”. Dit gaat gepaard met maatregelen om het tekort aan piloten en technici aan te pakken, dat het herstel sinds de gezondheids crisis beïnvloedt, met als doel de capaciteit verder te vergroten en het aantal geannuleerde vluchten terug te dringen. KLM kondigt ook organisatorische vereenvoudigingsmaatregelen aan om de synergieën te vergroten.

“We zullen er alles aan doen om ons netwerk en de diensten die aan onze klanten worden aangeboden te behouden en om banen in ons hele bedrijf te beschermen”, verzekert Marjan Rintel.

Wat de investeringen betreft, zou er een aantal uitstel moeten plaatsvinden, zoals de oprichting van een nieuw hoofdkantoor, technische en onderhoudsgebouwen . De inspanningen op het gebied van de vloot en de diensten aan boord zullen “zoveel mogelijk worden gehandhaafd”, **wetende dat het bedrijf bezig is met een investeringsplan van een miljard dollar om zijn vliegtuigen te vernieuwen** – dat dit strategische plan mogelijk moet maken om vol te houden. Nieuwe diensten moeten het mogelijk maken de omzet met zo’n 100 miljoen euro per jaar te verhogen.

De laatste mogelijkheid die op tafel wordt gelegd is “het bestuderen van de

mogelijkheden van het uitbesteden, overdragen of stopzetten van activiteiten die niet direct bijdragen aan de vluchtuitvoering”. Een optie die de groep al heeft toegepast met de oprichting van operationele dochterondernemingen voor het beheer van een pool van reservemotoren of, meer recentelijk, voor het Flying Blue-programma.

Mijn commentaar: Hoewel KLM lange tijd de drijvende kracht is geweest achter de Air France-KLM Groep, is dit sinds 2023 niet meer het geval.

De daling van de activiteiten op Schiphol, aangemoedigd door de vorige Nederlandse regering, had KLM ervan weerhouden de bladzijde om te slaan Covid.

De definitieve maatregelen zullen binnenkort bekend zijn.

Het lijkt mij essentieel dat ze de vlootvernieuwingsstrategie van KLM, een noodzakelijke stap om de CO2- en NOx- uitstoot en de geluidsoverlast rond Schiphol terug te dringen, niet ter discussie stellen.

> **De verpletterende conclusies van het rapport over de hervorming van de luchtverkeersleiding**

(bron Les Échos) 3 oktober 2024 - **Vijf maanden nadat het akkoord, niet zonder problemen, werd bereikt over het hervormingsproject voor de luchtverkeersleiding in Frankrijk**, begint de mist die de vorige regering rond dit akkoord in stand hield, te verdwijnen. In een rapport dat woensdag aan de financiële commissie van de Senaat werd gepresenteerd, maakte senator Vincent Capo-Canellas voor het eerst de kosten van dit protocol bekend, met het oog op een schatting van de verwachte voordelen voor luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers.

De verschillende “compensatiemaatregelen” die aan luchtverkeersleiders worden toegekend in ruil voor de ongekende reorganisatie-inspanningen zouden de personeelskosten van het Directoraat-Generaal voor de Burgerluchtvaart (DGAC) moeten verhogen “met ongeveer 100 miljoen euro per jaar, vanaf 2027”, op een totaal bedrag van 1.259 miljoen euro in 2023. Een cijfer dat moet worden vergeleken met de verhoging van 80 miljoen euro die werd toegekend tijdens de laatste drie protocollen, van 2010 tot 2019, inclusief 47,5 miljoen euro voor het vorige protocol.

Tussen 2004 en 2016 was Frankrijk verantwoordelijk voor 96% van de stakingsvertragingen in Europa. Een inspanning die noodzakelijk wordt geacht om de “slechte prestaties” van luchtvaartnavigatiediensten, vergeleken met het Europese gemiddelde, te verhelpen. “Frankrijk beheert ongeveer 30% van het Europese luchtverkeer, maar is ook de oorzaak van 35% van de vertragingen bij luchtvaartnavigatiediensten”, herinnert de rapporteur zich. In 2023 was Duitsland nog steeds de grootste veroorzaker van vertragingen, met 37%, vergeleken met 26% voor Duitsland. »

Maar één minuut vertraging zou gemiddeld 100 euro kosten voor luchtvaartmaatschappijen, waarvan de vergoedingen de luchtvaartnavigatiediensten volledig financieren. “ **In 2023 leed Air France-KLM 815.000 minuten vertraging als gevolg van de luchtverkeersleiding, waarvan 75% te wijten was aan DSNA** [de Franse luchtvaartnavigatiediensten, noot van de redactie], wat neerkomt op een verlies van ongeveer 80 miljoen euro voor het bedrijf, lezen we in dit rapport.

Deze slechte prestaties hebben verschillende oorzaken. De bekendste is de herhaling van stakingen. “Tussen 2004 en 2016 was Frankrijk verantwoordelijk voor 96% van de vertragingen als gevolg van stakingen in Europa”, aldus het rapport , dat eraan herinnert dat één stakingsdag een verlies van ongeveer 14 miljoen euro voor de luchtvaart en 3 tot 5 miljoen euro voor de luchtvaart oplevert de DGAC. Maar dit onderwerp van herhaalde stakingen werd aangepakt door de invoering van de verplichting tot individuele aangifte, waarover eind 2023 werd gestemd op voorstel van dezelfde senator Capo-Canellas.

Rest ons nog de hoofdoorzaak van de vertragingen aan te pakken. Namelijk het gebrek aan productiviteit van de Franse luchtverkeersleiders . Met 0,88 gecontroleerde vluchten per uur zijn hun prestaties veel lager dan die van de meest efficiënte centra zoals die van Maastricht (2,02 vluchten/uur), maar ook hun Portugese (1,24), Hongaarse (1,12), Britse (1,06) Duits (0,95), Spaans (0,95) en Italiaans (0,91).

Deze productiviteitskloof zou grotendeels te wijten zijn aan vertragingen bij de modernisering van de IT-hulpmiddelen die worden gebruikt door controleurs, van wie velen nog steeds met een computersysteem uit de jaren zeventig moeten werken. Maar ook, voor een groot deel, aan ‘een te rigide werkorganisatie [...] waardoor we niet genoeg verkeersleiders kunnen positioneren wanneer het verkeer het belangrijkste is.” “We hebben niet snel genoeg hervormd of gemoderniseerd”, zegt Vincent Capo-Canellas.

Het nieuwe protocol zou dit theoretisch moeten verhelpen , door de modernisering van apparatuur te versnellen en door meer flexibiliteit te introduceren in het management van luchtverkeersleiders. Te beginnen met het ter discussie stellen van de regel van één werkdag op twee, die in enkele centra al met succes is getest. Hierdoor zou het aantal open controleposities tijdens piekperioden zijn toegenomen van 10% naar 20%.

Gecombineerd met de sluiting van dertig centra en controletorens tegen 2035 en de afschaffing van de “klaringen”, deze vergunningen voor afwezigheden die niet in aanmerking worden genomen voor vrije dagen, zou deze nieuwe werkorganisatie het mogelijk kunnen maken om 10% te besparen bij een productiviteit van 20% . Dit zou de vertragingen met één miljoen minuten per jaar verminderen en voldoende zijn om de extra kosten van 100 miljoen euro te compenseren. De installatie van badgemachines en prikklokken in alle DSNA- centra vanaf volgend jaar, wat niet voorkomt in de protocolmaatregelen, zou op zichzelf voldoende zijn om de effectieve

werktijd te verhogen van 24 uur per week naar 32 uur, zoals voorzien in de teksten.

Maar het blijft noodzakelijk dat de geplande maatregelen ook daadwerkelijk worden toegepast en dat de gehoopte winst wordt behaald. Senator Capocanellas geeft toe twijfels te hebben, gezien de resultaten van eerdere protocollen.

Vandaar zijn voorstel , aangenomen door de Senaatscommissie voor Financiën, om verder te gaan dan **deze hervorming, door de luchtvaartnavigatiediensten (DSNA) te scheiden van de andere diensten van de DGAC, zoals al het geval is.** Hiervoor zou een speciale commissie in het leven worden geroepen. “Het versterken van de DSNA zou het mogelijk maken om de administratieve lasten te verminderen en een fijnere sociale dialoog tot stand te brengen die dichterbij de zorgen van de controleurs staat”, legt hij uit. Het is zowel in hun belang als in dat van de DGAC. » Het valt nog te bezien of de leiders van de DGAC, de vakbonden en de huidige regering de nodige motivatie zullen hebben om een dergelijke structurele hervorming aan te pakken, terwijl het huidige protocol nog moet worden geïmplementeerd. Aan de kant van de DGAC en de belangrijkste vakbond van controleurs, de SNCTA , weigeren we voorlopig commentaar te geven.

Mijn commentaar: Het hier besproken memorandum van overeenstemming dateert van april 2024.

Het maakte het mogelijk een stakingsaankondiging op te heffen voor luchtverkeersleiders, die de te zwakke steunmaatregelen, met name de salarissen, aan de kaak stelden naast een herziening van de Franse luchtverkeersleiding.

Voor meer details over de herziening van de Franse luchtverkeersleiding kunt u in mijn [vorige brief nr. 984](#) het artikel "Het luchtverkeer op de verbindingen tussen de provincie Parijs en Parijs blijft afnemen".

In mijn commentaar werd gedetailleerd ingegaan op de nieuwe 4Flight-controletool die de efficiëntie van de luchtverkeersleiding zou moeten verbeteren.

Beursoverzicht van de pers

> Air France-KLM, grootste daling in de SBF 120 eind dinsdag 1 oktober 2024

(bron AOF) 1 oktober 2024 - **De luchtvaartmaatschappij noteerde een tweede sessie op rij in de rode cijfers door de sterke stijging van de olieprijs en de toename van de spanningen in het Midden-Oosten** . Het tweede verklaart het eerste. Het aandeel heeft sinds 1 januari bijna 38% verloren.

> Air-France-KLM, grootste daling in de SBF 120 eind woensdag 2 oktober 2024

(bron AOF) 2 oktober 2024 - De luchtvaartsector in Europa bleef onder druk staan door de stijging van de olieprijs als gevolg van de verslechtering van de geopolitieke situatie. In Frankrijk **wordt Air-France-KLM ook bedreigd met een verhoging van de sectorale belasting door de uitvoerende macht.**

Mijn commentaar: De koers van het aandeel Air France-KLM daalde twee dagen op rij (-6,78% en vervolgens -5,52%), als gevolg van de aankondiging van de belastingverhoging in Frankrijk en de toenemende spanningen in het Midden-Oosten.

Ook andere luchtvaartmaatschappijen (IAG, Lufthansa, easyJet, Ryanair) hebben hun aandelenkoersen zien dalen, maar niet in dezelfde mate. Zij zullen weinig gevolgen ondervinden van de verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA).

Einde persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot vrijdag 4 oktober op 8,224 euro. Deze week is de koers **zeer scherp gedaald (-11,76%)**.

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

Het gemiddelde (de consensus) van analisten over 12 maanden voor het aandeel AF-KLM ligt op **10,70 euro** (aan het begin stond het op 15,0 euro). van januari 2023). Het hoogste koersdoel ligt op 17,50 euro, het laagste op 8 euro.

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

[Details over de analistenconsensus](#) vind je op mijn blog .

Mijn nieuwe commentaar: De koers van het aandeel Air France-KLM is deze week **zeer scherp gedaald (-11,76%)**. Lees voor uitleg het commentaar hierboven in het persoverzicht van de aandelenmarkt.

> Evolutie van de brandstofprijzen deze week

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is **(+\$8) gestegen naar \$95**. Eind juni 2023 bedroeg deze 94 dollar, vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

Een vat Brent-olie (Noordzee) is **(+\$6) gestegen naar \$78**.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoelde de koers tussen de \$100 en \$120. Sindsdien schommelde het tussen \$75 en \$99.

***Mijn nieuwe commentaar:** De verslechtering van de situatie in het Midden-Oosten heeft een aanzienlijk opwaarts effect gehad op de prijzen van olie en zijn derivaten.*

Medewerker en voormalig medewerker gebied van Air France-KLM en haar dochterondernemingen

> FCPE- beheer

Wanneer u geld belegt in een van de FCPE- fondsen van de Air France-groep , verkrijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Dit zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, die de fondsen beheren en de besluiten nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions , Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen Air France. De

fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles met verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:** Als u details wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France , nodig ik u uit om mijn navigatiesite te raadplegen , [sectie aandeelhoudersschap van Air France-KLM- werknemers](#) .*

Details

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt op deze brief reageren of mij informatie of ideeën sturen waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per ommegaande elke vraag stellen die te maken heeft met de luchtvaartwereld of het werknemersaandeelhouderschap van Air France-KLM.

Tot snel.

[Hier](#) vindt u de nieuwste brieven

Als u deze brief leuk vindt, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te sturen.

| François Robardet

**Vertegenwoordigde medewerkers en oud-medewerkers PS en PNC
aandeelhouders van Air France-KLM.**

**Je kunt mij vinden op mijn Twitter- account @FrRobardet en op
LinkedIn .**

Dit persoverzicht behandelt de luchtvaart over de hele wereld en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wilt ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u het ontvangstadres voor dit persoverzicht wilt wijzigen, [geef mij dan uw nieuwe e-mailadres door.](#)

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

11.644 mensen ontvangen deze brief rechtstreeks