

De baas van Air France-KLM bekritiseert de belastingverhoging in de luchtvaartsector



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)

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 986, 14 oktober 2024

[Ik deel de bestaansreden van de Air France-KLM Groep:](#)

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

Redactie

Beste lezers,

Na mijn vorige brief waarin ik jullie informeerde dat ik met pensioen ging, hebben velen van jullie mij geschreven.

Bedankt voor jullie lieve berichten. De band die de afgelopen acht jaar tussen ons is gegroeid, is een echt geschenk voor mij.

*Ik heb besloten om door te gaan met het publiceren van mijn brief, die nu getiteld is: **Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld.***

Veel leesplezier
François

De brief van maandag

Inhoud

"Een nieuwe klap": de baas van Air France-KLM hekelt de belastingverhoging voor de luchtvaartsector

Begroting 2025: de maritieme sector ontsnapt aan het ergste, de luchtvaartsector wacht op het beste

Czech Airlines zal verdwijnen en Air Europa zal lijden
Crisis bij Boeing: Franse onderaannemers in angst
Situatie keert terug naar "normaal" bij Airbus

Dossier duurzame luchtvaart

Microsoft, Amazon, Meta... Waarom de techgiganten zich haasten om duurzame vliegtuigbrandstof te gebruiken

Belasting op vliegtickets: een ecologische maatregel die ook sociale rechtvaardigheid bevordert

> "Een nieuwe klap": de baas van Air France-KLM bekritiseert de belastingverhoging voor de luchtvaartsector

(bron AFP) 10 oktober 2024 - De baas van Air France-KLM heeft vrijdag stelling genomen tegen het plan van de Franse regering om de belastingen op het luchtvervoer te verhogen en omschreef het als een "schok" voor zijn groep en een "nieuwe klap voor de sector als geheel". **"Als dit belastingvoorstel zou worden uitgevoerd, zou dit een aanzienlijke impact hebben op het concurrentievermogen van onze luchtvaartmaatschappijen, Air France, KLM en Transavia", waarschuwde de CEO van de Frans-Nederlandse maatschappij, Ben Smith**, in een verklaring die hij naar AFP stuurde.

De directeur, die zich nog niet had uitgesproken sinds deze mogelijke maatregel begin oktober werd onthuld en vervolgens op donderdagavond officieel werd gemaakt tijdens de presentatie van de begrotingswet (PLF) voor 2025, waarschuwde dat "Frankrijk op het punt staat het land in de Europese Unie te worden dat het luchtvervoer het zwaarst belast". **"Wij waarschuwen u voor de noodzaak om eerlijke concurrentievoorwaarden te behouden**, door de inspanning gelijk te verdelen over alle luchtvaartmaatschappijen", voegde hij eraan toe.

"Geconfronteerd met concurrenten die profiteren van een gunstiger fiscaal en regelgevend klimaat, verliezen Franse luchtvaartmaatschappijen voortdurend terrein. **De concurrentieverstoring in Frankrijk is nog nooit zo groot geweest. Dit is niet langer acceptabel**", benadrukte Benjamin Smith. Smith, wiens bedrijf voor 28% door de Franse staat wordt gecontroleerd en tijdens de gezondheidscrisis in 2020 van een faillissement werd gered dankzij de tussenkomst van de overheid, wees erop dat Air France-KLM "hele delen van de Franse economie irrigereert, met de toeristische sector voorop".

"We hebben tientallen miljarden euro's geïnvesteerd in de vernieuwing van onze vloot en de integratie van duurzamere vliegtuigbrandstof, waarvan we de grootste inkoper ter wereld zijn", benadrukte hij. "We zijn vastbesloten om nog verder en nog sneller te gaan, maar dat kan alleen als we op gelijke voet concurreren", waarschuwde Ben Smith.

Mijn commentaar (1): De luchtvaartsector is wereldwijd.

Ongeacht het land waar ze gevestigd zijn, kunnen de meeste luchtvaartmaatschappijen passagiers van en naar Frankrijk vervoeren.

Het nieuwe belastingvoorstel in Frankrijk zal noodzakelijkerwijs leiden tot een verlies aan concurrentievermogen voor de Air France-groep, zelfs als het van toepassing is op alle luchtvaartmaatschappijen die vanuit Frankrijk vertrekken.

Waarom? Het antwoord is eenvoudig.

Air France wordt getroffen voor de helft van haar lange- en middellangeafstandspassagiers (degenen die uit Frankrijk vertrekken, aangezien degenen die terugkeren naar Frankrijk zijn vrijgesteld).

Anderzijds worden buitenlandse luchtvaartmaatschappijen slechts getroffen voor een klein deel van hun activiteiten: minder dan 10% van hun langeafstandspassagiers betaalt deze belasting. Het zal voor hen gemakkelijk zijn om de stijging van de tarieven te verzachten door de belastingverhogingen over al hun passagiers te spreiden.

Het risico voor Frankrijk, afgezien van een mogelijke vermindering van de aantrekkelijkheid, is een vermindering van het aantal Air France personeelsleden dat in Frankrijk is gevestigd. Dit zou leiden tot lagere socialezekerheidsbijdragen en een verlies aan inkomstenbelasting.

Het standpunt van de regering is, indien bevestigd, des te onbegrijpelijker omdat de Franse regering de grootste aandeelhouder is van de Air France-KLM Groep. Zij is zich er terdege van bewust dat een dergelijke maatregel de problemen van een van Europa's paradepaardjes alleen maar kan verergeren.

Ik onderschrijf het standpunt van de pilotendirecteuren van Air France en Air France-KLM:

Een dodelijke belasting die onze decarbonisatiestrategie ondermijnt. De Groep verzet zich niet frontaal tegen deelname aan de vereiste collectieve inspanning.

De staat wordt geconfronteerd met een begrotingsprobleem, maar moet tegelijkertijd deelnemen aan de inspanningen om de luchtvaartsector koolstofvrij te maken.

De sector van duurzame brandstoffen moet worden georganiseerd, de vereiste investeringen zijn kolossaal (zie het verslag van Mario Draghi besproken in brief nr. 985), en particuliere spelers kunnen niet de enigen zijn die deze problemen aanpakken.

Zoals gepland zal deze belasting de Air France KLM groep structureel verzwakken en onvermijdelijk leiden tot compromissen.

Als de groep zijn investeringen in vlootvernieuwing moet terugschroeven, zullen we onze doelstellingen voor het koolstofarm maken van de vloot niet kunnen halen.

Als we dit niet doen, zal dit een negatief effect hebben op onze schuldaflossingen, waarvan een deel wordt berekend tegen variabele tarieven die zijn gecorreleerd aan de naleving van ons decarbonisatietraject.

Mijn commentaar (2): Hier zijn enkele verduidelijkingen van een trouwe lezer:

In mijn vorige brief had ik het over de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA)

De TSBA is omgedoopt tot TS (solidariteitstarief). Het is een van de componenten van de belasting op passagiersvervoer door de lucht (TTAP), die het burgerluchtvaarttarief, het veiligheids- en beveiligingstarief (vroeger de luchthavenbelasting) en het solidariteitstarief (vroeger de TSBA) groepeerd.

De inkomsten van deze TS (solidariteitstarief) worden geïnd ten gunste van :

- Van de historische begunstigde: het Fonds de solidarité pour le développement (FSD), tot een initieel plafond van 210 miljoen euro, om de deelname van Frankrijk aan de financiering van wereldwijde volksgezondheidsprogramma's concreet vorm te geven;*
- Een tweede begunstigde vanaf 1 januari 2020: tot een tweede plafond van 252 miljoen euro boven de 210 miljoen euro, het Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), een door de Franse regering opgerichte overheidsinstantie die bijdraagt aan de financiering van projecten op het gebied van spoor-, weg-, haven- en rivierinfrastructuur en aan de ontwikkeling van projecten voor openbaar personenvervoer in Frankrijk.*

> Begroting 2025: de maritieme sector ontsnapt aan het ergste, terwijl de luchtvaartsector op het beste wacht

((bron La Tribune) 11 oktober 2024 - De transportsector kijkt reikhalzend uit naar het wetsontwerp van Financiën voor 2025 en de eerste indicaties zijn binnen. **Ondanks de creatie van een uitzonderlijke bijdrage zou het zeevervoer het beter kunnen doen dan het luchtvervoer.** Het laatste weet nog niet wat het te eten krijgt, aangezien de toekomstige verhoogde belasting op vliegtickets niet is opgenomen in de Finance Bill. Maar dat is slechts uitstel: het zal per amendement worden voorgesteld wanneer het door het Parlement gaat, en het doel van een miljard euro is bevestigd.

Deze nieuwe "uitzonderlijke bijdrage op de bedrijfsinkomsten van grote scheepvaartmaatschappijen" zal gelden voor twee jaar, met een tarief van 9% in het eerste jaar en 5,5% in het tweede. Volgens de prognoses van Bercy zou dit in 2025 500 miljoen euro aan belastinginkomsten moeten opleveren en in 2026 300 miljoen euro. Dit zou volgens het ministerie alleen de reus CMA CGM (eigenaar van La Tribune) moeten betreffen.

Hoewel dit op het eerste gezicht geen goed nieuws is voor **de sector, neemt het wel de dreiging weg dat de speciale belastingregeling, de tonnagebelasting, ter discussie wordt gesteld**. Deze forfaitaire belasting, die overal ter wereld wordt toegepast, wordt berekend op basis van de capaciteit van de vloot van een reder en niet op basis van zijn winst. Het heeft de sector in staat gesteld om een klein bedrag aan belasting te betalen in vergelijking met de uitzonderlijke resultaten, omschreven als "superwinsten", behaald tijdens de Covid-periode. In tijden van crisis lijkt het minder voordelig.

(...)

De luchtvaartsector staat een wijziging te wachten. Ministeriële **bronnen hebben bevestigd dat er inderdaad een debat gaande is over de belasting op vliegtickets**. Bercy heeft ook aangegeven dat dit een van de toekomstige maatregelen is die per amendement zal worden ingevoerd om de overheidsinkomsten te verhogen, op grond van vergroening van het belastingstelsel, samen met een maatregel met betrekking tot "fossiele brandstoffen". De totale doelstelling is vastgesteld op 1,5 miljard euro, wat **in lijn is met de - onbevestigde - doelstelling van ongeveer 1 miljard euro voor de luchtvaart**.

Er zijn echter nog geen verdere details verstrekt. Volgens onze informatie hebben de verschillende ministeries moeite om het eens te worden over de te volgen methode. Een regeringsbron zegt dat er een impactstudie aan de gang is en benadrukt de complexiteit van de kwestie.

(...)

De omvang van de toekomstige belasting zal ook rekening moeten houden met het mogelijke negatieve effect van een stijging van de prijs van vliegtickets op het verkeer, waarbij de sector alom vrees voor een beperking van de groei of zelfs een daling. Dit gevoel wordt ook gedeeld door **senator Vincent Capo-Canellas** (Centrist van de Unie), die **spreekt van budgettaire paniek, met onhoudbare maatregelen die elke economische rationale missen**, en een nepmilieumantel. De belasting zal ook rekening moeten houden met het probleem van de dienstverlening aan de Franse Overzeese Gebiedsdelen, waar een vrijstelling vanuit wetgevend oogpunt verre van eenvoudig te realiseren is, aldus een insider uit de industrie.

Deze bijdragen moeten bijdragen aan de algemene begroting. De opbrengsten van de TSBA (exclusief de ecobijdrage) zullen niet langer worden toegewezen aan het solidariteitsfonds voor ontwikkeling (FSD), waardoor het

oorspronkelijke "solidaire" karakter ervan verdwijnt.

Mijn opmerking: De bijdrage die van de maritieme sector wordt gevraagd, is beperkt in de tijd (2 jaar).

Hoe komt het dat wat mogelijk is voor het zeevervoer, onmogelijk is voor het luchtvervoer?

Het spijt me, maar ik heb het antwoord niet.

Het standpunt van de regering, indien bevestigd, is des te onbegrijpelijker omdat de Franse regering de grootste aandeelhouder is van de Air France-KLM Groep. Zij weet heel goed dat een dergelijke maatregel de problemen van een van Europa's paradepaardjes alleen maar kan verergeren.

> **Czech Airlines verdwijnt en Air Europa lijdt**

(bron Mistertravel) 7 oktober 2024 - Zoals aangekondigd in ons artikel van 31 juli **stopt Czech Airlines**, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van het land, **op 26 oktober met vliegen**. Bijna precies 100 jaar na de eerste vlucht zal de luchtvaartmaatschappij officieel stoppen met de verkoop van haar eigen tickets en haar laatste vlucht maken onder haar huidige merknaam; ze zal worden opgeslorpt door de Smartwings groep, een andere Tsjechische luchtvaartmaatschappij. De beslissing om te stoppen was het gevolg van een combinatie van externe factoren, waaronder de gevolgen van de terroristische aanslagen van 11 september in de Verenigde Staten, economische crises, de opkomst van low-cost maatschappijen en de Covid-19 pandemie. Volgens de Tsjechische televisie kan de ondergang van Czech Airlines echter ook worden toegeschreven aan interne conflicten en onervaren management, wat leidde tot slechte financiële beslissingen en uiteindelijk de verkoop van activa. (...)

IAG, de moedermaatschappij van British Airways en Iberia, kondigde begin augustus 2024 aan dat het de Spaanse luchtvaartmaatschappij [Air Europa] niet zou kopen vanwege, naar eigen zeggen, de Europese "regelgevingscontext". Deze annulering van de overname waartoe ze zich had verbonden, zal haar niet minder dan 50 miljoen euro schadevergoeding kosten.

De familie Hidalgo moet 80 miljoen euro in het bedrijf investeren om een faillissement te voorkomen. Dit bedrijf is echter interessant omdat het enig succes heeft geboekt met zijn routes naar Latijns-Amerika (...)

Mijn commentaar: De financiële situatie van Air Europa is alarmerend.

IAG bezit nog steeds 20% van Air Europa ondanks haar weigering om de Spaanse luchtvaartmaatschappij over te nemen. De Brits-Spaanse groep heeft niet de wens getoond om deel te nemen aan de kapitaalverhoging.

Opmerking: Air Europa is een dochteronderneming van de Globalia groep, eigendom van de familie Hidalgo.

> Crisis bij Boeing: Franse onderaannemers in angst

(bron Les Echos) 7 oktober 2024 - Drie weken na het begin van de staking bij **Boeing** hebben de gevolgen van het conflict de Atlantische Oceaan overgestoken en treffen nu ook de Franse leveranciers, in de eerste plaats Safran. Volgens onze informatie heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer **de Safran groep op de hoogte gebracht van zijn beslissing om de leveringen van bepaalde vliegtuiguitrustingen te verminderen of zelfs op te schorten voor de duur van de staking**, om zijn cashflow te vrijwaren.

De beslissing van Boeing, die eind september werd genomen na korte onderhandelingen met de teams van Safran, heeft betrekking op **uitrusting voor de 737 en 777**, de twee programma's waarvan de productie momenteel is lamgelegd door de staking van de monteurs. Alleen het 787-programma, dat gespaard blijft van de staking in de vestiging in Charleston (South Carolina), wordt niet getroffen door deze inkoopherzieningen.

(...)

Safran geeft geen commentaar. Volgens onze informatie heeft Olivier Andriès, CEO van Safran, echter al vertegenwoordigers van de fabrikanten van uitrustingen, georganiseerd binnen de Franse luchtvaartindustriegroep Gifas, gevraagd hun leveringen te verminderen in plaats van ze stop te zetten, om de klap voor zijn eigen onderaannemers te verzachten.

Bij Safran vertegenwoordigen de Boeing-programma's evenveel van onze omzet als de Airbus-programma's. De lijst van apparatuur die voor de Boeing 737 wordt geproduceerd is zo lang als je arm. Alleen al voor de 737 levert Safran de elektrische bedrading, wielen en koolstofremmen voor het landingsgestel, passagiersstoelen, het entertainmentsysteem tijdens de vlucht, computers, ventilatiesysteem, vluchtglijbanen en reddingsvlotten en -vesten.

Boeing is ook de belangrijkste exportklant voor Franse fabrikanten van vliegtuiguitrusting. **In 2018 gaf de Amerikaanse vliegtuigbouwer aan dat de totale aankopen van de groep in de Franse lucht- en ruimtevaartindustrie goed waren voor ongeveer 6,3 miljard dollar per jaar en zo'n 35.000 banen in Frankrijk.**

In totaal dragen meer dan honderd Franse bedrijven van alle groottes bij aan Boeing-programma's. Het "Boeing French team", dat zijn "bevoorrechte" partners samenbrengt, bestaat uit niet minder dan 17 bedrijven, waaronder alle grote namen uit de industrie, zoals Thales, Dassault Systèmes, Daher, Lisi Aerospace, Latécoère,

Michelin (voor banden), Aubert & Duval, Liebherr, Ratier-Figeac... maar ook minder bekende en kleinere bedrijven, zoals Crouzet, Esterline, Radiall, TE Connectivity, Mecadaq Group

...

Dit zijn slechts enkele van de bedrijven die veel inkomsten dreigen te verliezen als de staking bij Boeing doorgaat. En dat terwijl de sector als geheel nog steeds moeite heeft om gelijke tred te houden met de Airbus ramp-up. Terwijl de orderboeken overvol zijn, hebben veel bedrijven in de sector nog steeds te kampen met een tekort aan gekwalificeerd personeel, stijgende grondstofprijzen en een chronisch gebrek aan financiering. Het is een onverteerbare cocktail die meer dan één kmo in de sector in de problemen heeft gebracht. Ze hadden het dus zonder deze staking bij Boeing kunnen stellen.

Mijn commentaar: de situatie van Boeing wordt steeds zorgwekkender.

Om een duidelijker beeld te krijgen, moeten we teruggaan naar de overname van McDonnell Douglas door Boeing in 1997.

==> Het resulterende bedrijf kreeg de naam Boeing. Onverwacht nam Boeing echter de cultuur en strategie van McDonnell Douglas over.

In een botsing van bedrijfsculturen waarbij Boeing ingenieurs en McDonnell Douglas managers botsten, won het kleine bedrijf (McDonnell Douglas). Het resultaat was een verschuiving van dure, innovatieve engineering naar wat sommigen een agressievere cultuur hebben genoemd, gericht op het laag houden van de kosten en het geven van de voorkeur aan upgrades van oudere modellen ten koste van innovatie.

(...)

"De fatale fout was de overname van McDonnell Douglas," zei Clive Irving, schrijver van Jumbo: The Making of the Boeing 747. "Hoewel Boeing McDonnell Douglas overnam, was het uiteindelijk andersom."

===> einde bron

Boeing staat een ommekeer te wachten. De verandering in het management was de eerste stap.

Het oplossen van het conflict met de werknemers is de tweede stap.

De moeilijkste stap blijft: terugkeren naar een innovatieve strategie die veiligheid boven winstgevendheid stelt.

> De situatie wordt weer "normaal" bij Airbus

(bron Les Echos) 11 oktober 2024 - Hoewel de leveringen in september nog achterbleven bij de prognoses, heeft **het hoofd van Airbus Commercial Aircraft,**

Christian Scherer, **er vertrouwen in dat hij zijn doelstelling van ten minste 770 geleverde vliegtuigen in 2024 zal halen.** Maar ook de verder weg gelegen doelstelling van een geleidelijke verhoging van de productie tot 75 A320's per maand in 2027-2028.

(...)

Zonder de vertragingen in de leveringen door leveranciers zou de situatie bij Airbus zelfs "weer normaal" zijn, zegt Christian Scherer. Wat onze eigen middelen betreft, is Airbus weer normaal", zegt hij. We hebben ons verzekerd van de middelen die we nodig hebben om onze leveringsdoelen te halen [...] Ik heb er alle vertrouwen in dat we binnenkort terug kunnen keren naar een productiegroei van 10% tot 15% [...], wat ons in staat zal stellen om onze doelstelling van 75 A320's per maand te halen.

(...)

Maar **terwijl Airbus gelooft dat het "de meeste van zijn problemen" heeft opgelost, kunnen zijn ongeveer 10.000 onderaannemers niet hetzelfde zeggen.**

En de staking bij Boeing helpt niet echt.

(...)

Donderdag vond in Toulouse een bijeenkomst plaats van alle toeleveranciers van Airbus, waar de doelstellingen en middelen om onderaannemers in moeilijkheden te helpen nogmaals werden bevestigd. "Dit kan financiële hulp inhouden", geeft Christian Scherer aan. De boodschap komt ook met een waarschuwing. **"Mijn ambitie is ook om Airbus te beschermen tegen de egoïstische beslissingen van bepaalde leveranciers die een impact op ons zouden kunnen hebben"**, benadrukt Christian Scherer.

De Airbus-baas noemt geen namen, maar **de waarschuwing zou in het bijzonder gericht kunnen zijn aan Safran**, wiens vertragingen in de leveringen van CFM-motoren en cabine-uitrusting maar al te vaak de oorzaak zijn van uitgestelde vliegtuigleveringen.

Bij Airbus wordt de motorenfabrikant ervan verdacht voorrang te geven aan luchtvaartmaatschappijen en de aftersalesmarkt, die betere marges bieden. In het verleden heeft Olivier Andriès, CEO van Safran, de haalbaarheid van een te snelle en te ambitieuze productieverhoging voor de hele toeleveringsketen in twijfel getrokken.

(...)

Wat de toeleveranciers betreft, gelooft de Airbus-baas dat hij "het einde van de tunnel" kan zien. Het zal twee jaar duren voordat het ecosysteem op adem is gekomen", voorspelt hij. De "eindstreep van de marathon" is het doel van 75 A320-vliegtuigen met één gangpad per maand tegen 2027-2028, waaraan tegen diezelfde datum 14 A220's per maand, 4 A330's en een dozijn A350's met een langeafstandsbreedromp zullen worden toegevoegd. Dat is een totaal van 105 vliegtuigen per maand, 11 van de 12 maanden. Twee keer zoveel als vandaag.

Daarna kan de vliegtuigbaas van Airbus een andere uitdaging aangaan: de commerciële lancering, aan het eind van het decennium, van een opvolger voor de A320, waarvan de eerste exemplaren "in het midden van het volgende decennium of

in de tweede helft" in dienst zullen komen. De belangrijkste technologische keuzes moeten volgend jaar al worden gemaakt.

Mijn commentaar: Airbus mag dan wel uit het dal klimmen, maar dat geldt niet voor zijn vele onderaannemers.

Ik heb het al vaak gehad over de problemen bij het verkrijgen van grondstoffen (zie mijn commentaar op het artikel "Airbus lève un coin du voile sur son projet de réorganisation" in mijn [nieuwsbrief nr. 984](#)).

Onderaannemers ondervinden ook andere problemen in hun relatie met Airbus.

Ik denk aan de partnerschappen voor risicodeling tussen fabrikanten en hun onderaannemers.

Vliegtuigfabrikanten vragen leveranciers om zich te verbinden tot hoge ontwikkelingskosten, om een prijsniveau te garanderen gedurende de levensduur van het vliegtuig en om het risico van het commerciële succes van het vliegtuig te delen. In ruil daarvoor zijn ze meestal de referentieleverancier ("program life").

Ze zijn contractueel verplicht om hun faciliteiten af te schrijven op basis van een voorspeld aantal te produceren vliegtuigen.

Als het aantal geproduceerde vliegtuigen deze drempel bereikt, schrijven de onderaannemers hun investeringen af.

Aan de andere kant, als het leveringsprogramma vertraagt (de huidige situatie) of erger nog, als het stopt voordat de drempel is bereikt (zoals in het geval van de A380), zal de toeleverancier niet in staat zijn om zijn investeringen volledig af te schrijven.

Een ander probleem is de druk op de prijzen. Het meest opvallende voorbeeld zijn motoren. De prijs van nieuwe motoren (soms tot 30% van de prijs van het vliegtuig) is zo laag dat fabrikanten (waaronder Safran, General Electric en Rolls Royce) dit proberen goed te maken met de prijs van reserveonderdelen.

Omdat dit voor hen niet genoeg is, proberen ze onderhoudswerkzaamheden voor zichzelf te reserveren (voornamelijk Rolls Royce), waardoor de belangrijkste exploitanten in de problemen komen (Lufthansa Technics, Air France-KLM E&M, enz.).

Duurzame luchtvaart

> Microsoft, Amazon, Meta... Waarom techgiganten haast maken met het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof

(bron: L'Usine nouvelle) 9 oktober 2024 - **De grote spelers in de technologie voeren hun investeringen in duurzame vliegtuigbrandstof op. Dit zou hun eigen milieuprestaties moeten verbeteren en tegelijkertijd de productie, die nog in de kinderschoenen staat, moeten stimuleren.** Maar het kan ook de onbalans in de concurrentie met Europese alternatieve brandstoffen accentueren.

Aan de andere kant van de Atlantische Oceaan zijn de belangrijkste kopers van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) niet de luchtvaartmaatschappijen. Verre van dat. **Techgiganten zoals Microsoft, Meta en Amazon investeren enorme bedragen in deze alternatieve brandstoffen. Grote investeringsbanken en adviesbureaus volgen**, waaronder JP Morgan, McKinsey, Morgan Stanley, BCG en Deloitte. Het collectieve SABA-initiatief, dat zo'n twintig van deze giganten samenbrengt, heeft al voor 200 miljoen dollar SAF gekocht. Maar wat doen ze in hemelsnaam in deze sector?

Terwijl Europa een stappenplan heeft opgesteld voor de geleidelijke integratie van SAF in het luchtvervoer tot 2050, ten voordele van de luchtvaartmaatschappijen, is er niets van dit alles in de Verenigde Staten. Het Amerikaanse ministerie van Energie heeft de kwestie in de andere richting bekeken en productiedoelstellingen vastgesteld voor dezelfde periode. Het maakt dus niet uit of gebruikers betalen, zolang er maar SAF wordt gekocht en verbruikt. **Dit economische model heeft de verdienste dat het de pomp aanzwengelt wat betreft de SAF-productie,**" zegt Mathieu Blondel, een luchtvaart- en luchttransportexpert bij Arthur D. Little. Little. Dit betekent een aanzienlijke toename van de financiering". Techgiganten en investeringsbanken kunnen rechtstreeks investeren op het niveau van de producent, zoals Microsoft met LanzaJet, en zo echte aandeelhouders worden in de productieketen. Maar ze worden ook aangetrokken door het "book and claim"-principe dat door sommige leveranciers wordt voorgesteld, waarbij bepaalde hoeveelheden SAF worden aangekocht en gedeclareerd zonder dat ze zelf daadwerkelijk worden verbruikt. "Mathieu Blondel vat samen: "Voor een bedrijf dat niet betrokken is bij luchttransport, zijn de voordelen zowel in termen van vermindering van de CO2-uitstoot als in termen van verbetering van het imago, met name bij investeerders en klanten.

Aan de ene kant is deze strategie aan de aanbodzijde, die aan de andere kant van de Atlantische Oceaan ook wordt ondersteund door de Inflation Reduction Act (IRA), goed nieuws: op dit moment vertegenwoordigt de wereldwijde SAF-productie slechts 0,5% van de luchttransportbehoeften. Het risico bestaat echter dat het de concurrentiekloof tussen Amerikaanse en Europese SAF verder zal vergroten, aangezien de eerste twee tot drie keer goedkoper is dan de tweede. Bovendien zorgt deze toename van Amerikaanse macht voor wat gemor op het oude continent,

aangezien de productie van SAF in de Verenigde Staten veel minder restrictief is, vooral wat betreft de aard van de bronnen die kunnen worden geëxploiteerd.

Mijn commentaar: Dit artikel geeft me de gelegenheid om terug te komen op het begrip scope 1, 2 en 3.

Wanneer een organisatie haar CO2-voetafdruk maakt, meet zij haar CO2-voetafdruk door alle directe en indirecte broeikasgasemissies die zij genereert te kwantificeren.

Hierdoor kan de milieu-impact van de organisatie nauwkeurig worden beoordeeld.

Om een CO2-voetafdrukbeoordeling op de juiste manier uit te voeren, is het noodzakelijk om de scopes te gebruiken.

De Bilan Carbone totaliseert de exacte broeikasgasemissies van de drie scopes die drie soorten emissies omvatten:

. Scope 1: Directe broeikasgasemissies van vaste of mobiele installaties die door het bedrijf worden beheerd

. Scope 2: Indirecte emissies geassocieerd met de productie van elektriciteit, warmte of stoom geïmporteerd voor de activiteiten van de organisatie

. Scope 3: Indirecte emissies die met name het gevolg zijn van inkoop. Deze vertegenwoordigt vaak meer dan 60% van de broeikasgasemissies van een bedrijf!

Twee opmerkingen:

1- In de komende jaren zal er spanning ontstaan op de markt voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

De genoemde bedrijven (Microsoft, Meta of Amazon) zouden in de verleiding kunnen komen om deze brandstoffen door te verkopen en winst te maken.

2- Met deze duurzame vliegtuigbrandstoffen kunnen Microsoft, Meta of Amazon hun eigen CO2-voetafdruk verkleinen.

Het principe is eenvoudig: ik koop duurzame vliegtuigbrandstoffen en doneer of verkoop ze aan een luchtvaartmaatschappij.

De investeringen die in het artikel worden genoemd, overschrijden voor de meeste betrokken bedrijven echter de volumes van scopes 2 en 3. Ze zullen daarom deels worden gebruikt om de CO2-voetafdruk van een luchtvaartmaatschappij te verlagen.

Ze zullen daarom gedeeltelijk worden gebruikt om de CO2-uitstoot van datacenters (scope 1) te compenseren.

Volgens de eenvoudige boekhoudregel zullen de volumes die zijn toegewezen aan het verminderen van de scope 1 emissies van de GAFAM's (waaronder Microsoft, Meta en Amazon) de luchtvaartmaatschappijen niet in staat stellen om hun CO2-voetafdruk te verminderen.

Als deze opmerkingen waar blijken te zijn, hebben luchtvaartmaatschappijen veel om zich zorgen over te maken.

> **Belasting op vliegtickets: een ecologische maatregel die ook sociale rechtvaardigheid bevordert**

(bron: Novethic) 10 oktober 2024 - **Het verhogen van de belastingen op vliegtickets zou niet alleen helpen om de uitstoot van de sector te verminderen, het zou ook een maatregel van sociale rechtvaardigheid zijn, die vooral de rijksten en de grootste vervuilers zou treffen. Het zou het ook mogelijk maken om de belastingvrijstellingen voor de sector, die in het licht van de klimaatcrisis steeds controversiëler worden, terug te draaien.**

De belasting op vliegtuigtickets verhogen om de vermindering van het overheidstekort te financieren: dit is een van de voorstellen die de regering van Michel Barnier op tafel heeft gelegd na haar toespraak over het algemeen beleid. Het principe van een solidariteitsbelasting op vliegtickets bestaat al enkele jaren, sinds de zogenaamde "Chirac-belasting" werd ingevoerd in 2006. Het doel is nu om deze belasting te verhogen om inkomsten te genereren om de overheidsfinanciën in evenwicht te brengen.

In de praktijk zouden alle vluchten worden getroffen, maar de belasting zou vooral gelden voor langeafstandsvluchten in businessclass, met name vluchten van meer dan 5.000 kilometer, die de meeste CO2 uitstoten. De maatregel zou de overheid enkele honderden miljoenen euro's per jaar kunnen opleveren, waardoor de belastinginkomsten tegen 2025 zouden stijgen tot meer dan een miljard euro.

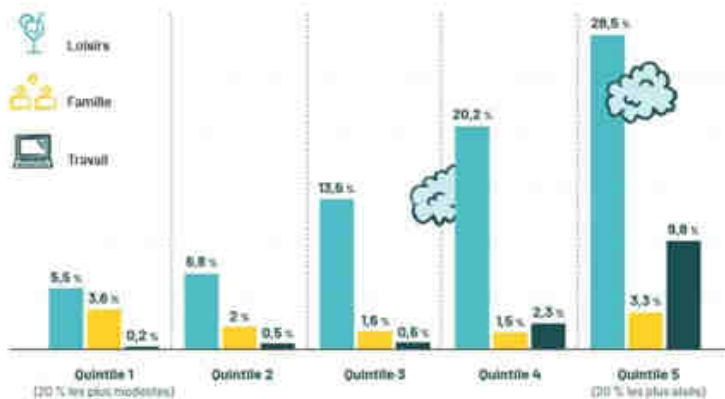
Hoewel de maatregel momenteel vooral wordt bepleit vanuit budgettair perspectief, is **het idee van een belasting op vliegtickets al lang een eis van milieuorganisaties, die het zien als een manier om de uitstoot van de sector te verminderen.** Een paar dagen geleden wees het Climate Action Network (RAC) erop dat **de luchtvaart een van de "zeldzame sectoren is waarvan de bijdrage aan de opwarming van de aarde jaar na jaar blijft toenemen"**, en dat de "meest uitgebreide wetenschappelijke studies over het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector in Frankrijk concluderen dat het noodzakelijk is om het verkeer nu te verminderen om te voldoen aan de Overeenkomst van Parijs". Om dit te bereiken

stelt de organisatie voor om de sector zwaarder te belasten. **De luchtvaartsector profiteert nog steeds van een groot aantal belastingvrijstellingen, die volgens schattingen van de NGO Transport & Environment een inkomstenverlies voor de staat betekenen van bijna 6 miljard euro per jaar.** Deze vrijstellingen verklaren voor een groot deel waarom vliegreizen nu goedkoper zijn dan treinreizen, ondanks het feit dat ze minder vervuilend zijn.

Een hogere belasting zou het dus mogelijk maken om de belastingdruk opnieuw in evenwicht te brengen in verhouding tot de koolstofimpact van deze vervoerswijze, op basis van het principe "de vervuiler betaalt". "Door gedrag te belasten dat veel broeikasgassen uitstoot [vliegreizen, noot van de redacteur], hebben we een variant van een koolstofbelasting", legt gespecialiseerd ingenieur Jean-Marc Jancovici uit op LinkedIn. **Een koolstofbelasting zou reizigers ook aanmoedigen om over te schakelen op andere vervoerswijzen, die dan concurrerender zouden worden.** Volgens de RAC zou een verhoging van de Chirac-belasting de uitstoot van de luchtvaartsector met 7,5% kunnen verminderen, op een moment dat de Haut Conseil pour le Climat (Hoge Raad voor het Klimaat) in zijn laatste rapport terecht benadrukt dat de uitstoot van de transportsector sneller moet worden verminderd.

Het belasten van vliegtickets is ook een maatregel van sociale rechtvaardigheid. Alexis Chailloux, hoofd van de luchtvaartsector bij de RAC, wijst er namelijk op dat "Fransen die vliegen vooral stedelijke mensen uit de hogere inkomensgroepen zijn die op vakantie gaan". Executives en de rijkste 10% van de bevolking zijn dus oververtegenwoordigd onder de vliegtuigpassagiers, terwijl de meest achtergestelde groepen zich vaak geen vliegtickets kunnen veroorloven, ondanks de ontwikkeling van goedkope vluchten. **"Deze heffing treft dus vooral mensen met een hoog inkomen", zegt Jean-Marc Jancovici,** in tegenstelling tot andere vormen van koolstofbelasting, zoals de brandstofbelasting, die vooral de middenklasse en de plattelandsbevolking treft die elke dag naar het werk rijdt. **De belastingdruk die wordt gegenereerd door een verhoging van de belasting op vliegtickets zou dus diegenen bereiken die het meest bijdragen aan de opwarming van de aarde via hun vervoersmiddelen.**

Distribution des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité aérienne, selon les revenus et le motif de voyage (2018)



Verdeling van CO₂-uitstoot van vliegereizen naar inkomen en reden van reizen

Terwijl de door de regering-Barnier voorgestelde belasting in principe alle luchtreizigers zal treffen, **stelt het Climate Action Network een mechanisme voor dat meer specifiek frequent flyers zal treffen. Deze "frequent flyer tax" zou progressief worden toegepast: "het zou heel laag zijn als het je eerste vlucht in het jaar is, en heel hoog als het je vijfde vlucht is"**, legt Alexis Chailloux uit. Nogmaals, dit is een manier om de rijkste reizigers en de grootste vervuilers aan te pakken. Van haar kant heeft de luchtvaartsector zich tegen dergelijke belastingen uitgesproken, met als argument bij monde van Airlines for Europe (die Air France-KLM, IAG, Lufthansa, Ryanair en EasyJet groepeerd) dat de maatregel het concurrentievermogen van de sector zou ondermijnen.

Mijn commentaar: ik wilde je een artikel van Novethic (een economisch medium gewijd aan de ecologische en sociale transitie) voorleggen waarin de eisen van NGO's worden uiteengezet.

Het Réseau Action Climat (Klimaatnetwerk) stelt een beperking van één reis per jaar voor.

Jean-Marc Jancovici van zijn kant haalde in november 2022 de krantenkoppen toen hij een limiet van vier vluchten per leven voorstelde.

Ik citeer zijn woorden: "Ik ga uit van het principe dat dit 'recht om te vliegen' wereldwijd is. Het is duidelijk dat misschien een groot deel van de mensen die 'slecht' hebben gereageerd, vinden dat hun recht om te vliegen groter is dan het nog niet bestaande recht van Somaliërs of een groot deel van de Indiërs, en dat we moeten denken in termen van de mensen die op dit moment vliegen en niet op een andere manier".

Jean-Marc Jancovici stelt een belangrijk gevolg aan de orde van de beperkingen die nodig zijn om de klimaatverandering in te dammen:

Moeten we er op de lange termijn van uitgaan dat alle bewoners van de planeet in staat zullen zijn om van het ene land naar het andere dezelfde rechten en dezelfde levensstandaard te genieten?

Is het aan de andere kant aanvaardbaar dat ontwikkelde landen profiteren van grondstoffen die worden gewonnen ten koste van massale vervuiling en van producten die worden vervaardigd onder erbarmelijke gezondheidsomstandigheden en zonder rekening te houden met de basisregels van het arbeidsrecht om de energietransitie te waarborgen?

Over dit laatste punt volgt hier een klein persoverzicht over koper.

RFI, mei 2024: La guerre du cuivre, une guerre économique qui ne fait pas de bruit.

Koper is ongetwijfeld het meest essentiële metaal voor de energietransitie, want deze transitie is eerst en vooral een transitie naar elektriciteit.

Windturbines, elektrische auto's en, heel eenvoudig, de laagspanningselektriciteitsnetwerken die worden ontwikkeld voor verwarming en industrie: ze hebben allemaal een dwingende behoefte aan koper.

Vandaar een vraag naar rood goud (zoals ze zeggen) die letterlijk explodeert over de hele wereld.

Luister: er wordt geschat dat er tegen 2050 evenveel koper zal moeten worden gedolven als er sinds het begin van de mensheid is gedolven...

Tegen 2030 verwacht het Internationaal Energieagentschap grote spanningen, net lang genoeg om de productie op te drijven.

Novethic, augustus 2024 - La plus grande mine de cuivre au monde en grève :

Les travailleurs veulent leur part - Een mijnindustrie die goed is voor 15% van het Chileense BBP

Les Echos, november 2023: De sociale crisis in Panama in verband met de mijnbouw

De mobilisatie gaat door in het hele land en de algemene bevolking lijkt net zo ontdaan te zijn als altijd over het besluit van de regering.

Le Figaro, november 2021: Peru: de belangrijkste kopermijn wordt gedwongen om de activiteiten op te schorten

Het mijnbedrijf rechtvaardigt de opschorting van de activiteiten door het potentiële

risico dat de protesten gewelddadig worden.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 11 oktober op **8,474 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+3,04%)**, na een zeer scherpe daling van **-11,76%** in de voorgaande week.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 10,77 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 schok van de aankondiging van een sterke verhoging van het solidariteitstarief is nog steeds voelbaar.*

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$94. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$79 per vat.

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

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

De verslechtering van de situatie in het Midden-Oosten heeft een grote opwaartse impact gehad op de prijs van olie en zijn derivaten.

> 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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties 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.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres weten](#).

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

11.650 mensen ontvangen dit persoverzicht live