

Vliegbelasting: de regering brengt een paar wijzigingen aan maar mikt nog steeds op een miljard euro



## 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. 987, 21 oktober 2024

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



[volg dan deze link](#) 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.

### *De brief van maandag*

#### **Inhoud :**

Vliegbelasting: de regering brengt enkele wijzigingen aan maar wil toch een miljard euro binnenhalen

De CEO van Transavia Nederland uit zijn zorgen over de toekomst

La Réunion: een nieuwe piloot voor Air Austral

Een 4e hangar voor Tarmac Aerosave in Teruel

Boeing dicht bij een akkoord om de staking van zijn werknemers in Seattle te beëindigen > Air France KLM: hoogterherstel voor de rekeningen

### **> Vliegbelasting: overheid brengt paar wijzigingen aan maar wil toch miljard euro ophalen**

(bron Les Echos) 21 oktober 2024 - Ondanks de protesten van professionele luchtvaartorganisaties houdt **de regering** voet bij stuk. Zaterdag **presenteerde** ze **een amendement** op de begrotingswet voor 2025 **om de inkomsten uit de zogenaamde "solidariteitsbelasting" (TSBA) op vliegtickets te verdrievoudigen**. Het bedrag van de "boete" is niet veranderd: het doel is nog steeds om vanaf volgend jaar een miljard euro extra te innen, bovenop de 460 miljoen euro die nu al elk jaar wordt geïnd met de TSBA op alle vluchten vanuit

Frankrijk.

Van deze miljard euro **is 850 miljoen afkomstig van lijndienstmaatschappijen**, waarbij van passagiers die naar verre bestemmingen vliegen (minstens 5.500 km) een grotere inspanning wordt gevraagd, **en 150 miljoen van de zakenluchtvaart, waarvoor een speciaal tarief** van maximaal 3.000 euro per passagier **is ingevoerd**. Hoewel de doelstelling niet is gewijzigd, is de tariefstructuur voor langeafstandsvluchten aanzienlijk verlaagd in vergelijking met de voorontwerpen. Voor passagiers in klassen "met extra diensten", zoals First en Business, is het maximumbedrag van de belasting uiteindelijk vastgesteld op 120 euro voor vluchten van ten minste 5.500 km in plaats van de oorspronkelijk voorziene 200 tot 300 euro, en op 80 euro in plaats van 100 voor reizen van 1.000 tot 5.500 km. Voor economy class-passagiers op langeafstandsvluchten is de belasting verhoogd tot 40 euro voor vluchten van 5.500 km of meer, in plaats van de 60 euro die eerder was voorzien, en tot 15 euro in plaats van 42 euro voor tussenliggende afstanden, van 1.000 km tot minder dan 5.500 km.

**De verhoging is niettemin enorm**, vergeleken met de huidige tarieven van 67,03 euro voor alle langeafstandsvluchten in business class en 7,51 euro in economy class. Toch **lijkt de regering enigszins te hebben geluisterd naar de vrees van Air France en alle andere spelers in de Franse luchtvaartindustrie** dat sommige langeafstandsklanten zich van luchthavens zouden kunnen afkeren ten gunste van buitenlandse grensluchthavens of andere grote internationale hubs.

(...)

Maar als **de regering** minder hard optreedt tegen langeafstandsvluchten dan verwacht, zal ze **dat compenseren door de heffingen op alle korte- en middellangeafstandsvluchten**, zowel binnenlandse als intra-Europese, die het grootste deel van het verkeer op Franse luchthavens uitmaken, **aanzienlijk te verhogen**. Voor al deze vluchten, waarvoor het totale bedrag aan belastingen en heffingen al 40% van de ticketprijs uitmaakt, zal de TSBA stijgen van €20,27 naar €30 in business class en van €2,63 naar €9 in economy class. **Deze verhoging zal waarschijnlijk niet onopgemerkt blijven voor klanten van low-cost maatschappijen, waarvan de gemiddelde ticketprijs rond de €50 ligt.**

Deze last-minute wijzigingen nemen echter bij lange na niet de zorgen weg over de concurrentiepositie van het luchtvervoer in Frankrijk. In een open brief aan de regering **waarschuwden alle vakbonden, inclusief de pilotenvakbond SNPL, de regering voor "een dodelijk risico voor de werkgelegenheid in Frankrijk"**. "Zonder impactstudie, zonder overleg en zonder tijdslimiet is deze belasting, waarvan het doel puur budgettair is, een echte zelfmoord voor de industrie", zeiden ze, vaag zinspeelend op de dreiging van een staking. De vereniging van luchthavens van de UAF spreekt op haar beurt van een "massale vernietiging van luchtverbindingen, vooral op regionale luchthavens".

Het gewicht van deze toeslagen blijft enorm. **Alleen al voor de groep Air France**, die met meer dan 140 miljoen euro per jaar nu al de grootste bijdrage levert aan de

TSBA, zou de **verhoging een extra kostenpost betekenen van meer dan 270 miljoen euro, waarvan 150 miljoen euro waarschijnlijk niet zal worden doorberekend aan de passagiers.**

**Met deze verhoging wordt Frankrijk ook het land in Europa waar vliegzeizen het zwaarst worden belast.** Met alles wat dit betekent in termen van verlies aan aantrekkelijkheid, rekening houdend met het feit dat 20 van de 27 lidstaten van de Europese Unie geen specifieke belasting heffen op vliegtickets en dat Frankrijk al het enige land is waar belastingen het grootste deel van de landings- en opstijgkosten van luchtvaartmaatschappijen uitmaken. Genoeg om elders te gaan kijken.

***Mijn commentaar: Hier zijn de huidige bedragen van de zogenaamde solidariteitsbelasting.***

Entrée en vigueur	vols vers la France, l'UE, l'EEE ou la Suisse		Vols vers les autres pays	
	Classe économique	Classe affaires et 1ère classe	Classe économique	Classe affaires et 1ère classe
1er juillet 2006	1,00 €	10,00 €	4,00 €	4,00 €
1er avril 2014	1,13 €	11,27 €	4,51 €	45,07 €
1er janvier 2020				
fonds de solidarité	1,13 €	11,27 €	4,51 €	45,07 €
éco-contribution	1,50 €	9,00 €	3,00 €	18,00 €
Taxe de solidarité				
1er janv 2020	2,63 €	20,27 €	7,51 €	63,07 €

*Er moet worden opgemerkt dat sinds 1 januari 2020 een ecobijdrage is toegevoegd aan de solidariteitsbelasting.*

*De begunstigde van deze belasting is het Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), een overheidsinstelling die door de Franse regering is opgericht om bij te dragen aan de financiering van spoor-, weg-, haven- en rivierinfrastructuurprojecten en aan de ontwikkeling van projecten voor openbaar personenvervoer in Frankrijk.*

Proposition du gouvernement				
Entrée en vigueur	Destination finale européenne		Vols vers les autres pays	
	Classe économique	Classe avec services additionnels	Classe économique	Classe avec services additionnels
1er janvier 2025 ?	9,50 €	30,00 €		
1er janvier 2025 ?		Destination finale < 5500 km	15,00 €	80,00 €
		Destination finale lointaine > 5500 km	40,00 €	120,00 €

*Het plan van de regering is de afgelopen dagen geëvolueerd.*

*De grootste verhogingen betreffen nu de zakenluchtvaart (van 600 tot 3000 euro per passagier, afhankelijk van de bestemming) en korteafstandsvluchten.*

*Vluchten naar Franse overzeese departementen en gebieden en Corsica zullen worden behandeld als Europese vluchten.*

*Gezien de marktaandeelen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen op korte- en middellangeafstandsroutes, zou Transavia France het hardst worden getroffen.*

*Betekent dit dat haar ontwikkeling in het gedrang kan komen?*

*Alles zal afhangen van hoe de klanten reageren op de stijging van de ticketprijzen. De belasting zal aanzienlijk zijn: voor een bestemming in het Middellandse Zeegebied kan deze oplopen tot 20% van de ticketprijs.*

*Wat ik het meest schokkend vind aan dit voorstel is de dubbele standaard die wordt toegepast op lucht- en zeevervoer.*

*De belastingverhoging voor het zeevervoer is beperkt tot twee jaar en degressief, terwijl ze permanent is voor het luchtvervoer, zonder te zijn gewijd aan het koolstofvrij maken van luchtvaartmaatschappijen.*

*Tot slot het belangrijkste punt voor de werknemers: als, zoals de journalist suggereert, 150 miljoen euro ten laste komt van de Air France-groep, zal dit gevolgen hebben voor het inkomen van de werknemers, op zijn minst door een verlaging van de winstdeling en aanmoedigingspremies.*

## > De CEO van Transavia Nederland uit zijn zorgen over de toekomst

(bron Luchtvaartnieuws) 21 oktober 2024 - **Transavia [Nederland] vierde maandag haar 59e verjaardag. De luchtvaartmaatschappij nadert ambitieus de 60, maar CEO Marcel de Nooijer maakt zich zorgen over de toekomst.** "Ons succes hangt nauw samen met een coherent en transparant overheidsbeleid."

Transavia [Nederland] voert sinds 1965 charter- en lijnvluchten uit, met Schiphol als thuisbasis. Daarnaast is de luchtvaartmaatschappij een belangrijke gebruiker van Rotterdam-Hague Airport en Eindhoven Airport. Twee jaar geleden werd ook begonnen met vluchten op de luchthaven van Brussel, hoewel de dienstregeling daar komende zomer zal worden ingekort.

(...)

"Hoewel het herziene pakket maatregelen van de regering een stap vooruit is, **maken we ons zorgen over de extreme tariefdifferentiatie en de mogelijke beperking van nachtvluchten op Schiphol.** Deze maatregelen kunnen een grote

impact hebben op onze activiteiten. De mogelijkheid om deze vluchten 's ochtends vroeg of 's avonds laat te verplaatsen is zeer beperkt. De alternatieven, zoals de aanschaf van extra vliegtuigen of het schrappen van vluchten, zijn geen realistische opties zonder grote gevolgen," zegt De Nooijer.

"Buitenlandse concurrenten die 's ochtends vroeg op Schiphol aankomen, hebben dan een concurrentievoordeel. Voor Transavia [Nederland], met Nederland als thuisbasis, zouden deze maatregelen leiden tot hogere ticketprijzen en minder marges voor vlootvernieuwing. Het is belangrijk dat we onze positie als Nederlands bedrijf behouden, waar we tegen lagere kosten en op een duurzamere manier kunnen blijven opereren."

(...)

**Met een mogelijke nachtsluiting zou Nederland het enige land in de EU zijn zonder 24-uurs toegang.** Dit zal een negatief effect hebben op de bereikbaarheid.

### **De Nooijer blijft pleiten voor versnelde verduurzaming van de luchtvaartsector.**

"Daarom pleiten wij ervoor om de inkomsten uit het EU ETS en de luchtvaartbelastingen te gebruiken om de verduurzaming van luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen. Dit houdt niet alleen de ticketprijzen betaalbaar, maar zorgt er ook voor dat we onze duurzame groei vanuit Schiphol, Rotterdam en Eindhoven kunnen voortzetten. Zodat iedereen kan blijven genieten van zijn jaarlijkse vliegvakantie, familiebezoek in het buitenland en het ontdekken van nieuwe bestemmingen.

Volgens De Nooijer **ligt de toekomst van Transavia in innovatie, "maar dat kan alleen met de juiste randvoorwaarden en politieke keuzes.** Wij blijven ons inzetten voor een gezonde en duurzamere luchtvaartsector waarin vliegen voor iedereen toegankelijk blijft.

***Mijn commentaar:** Zowel in Nederland als in Frankrijk zijn de nationale luchtvaartmaatschappijen het meest gevoelig voor overheidsbesluiten.*

*Het is hoog tijd dat beide landen samenwerken om het belastingbeleid binnen de Europese Unie te harmoniseren.*

*Doen ze dat niet, dan zouden luchtvaartmaatschappijen die in meerdere landen zijn gevestigd (easyJet, Ryanair, Volotea, Wizz Air, enz.) duidelijk worden bevoordeeld.*

### **> La Réunion: een nieuwe piloot voor Air Austral**

(bron Les Echos) 21 oktober 2024 - Na gewed te hebben op een veteraan van het bedrijf, Joseph Bréma, om de financiën van de maatschappij in 2022 weer op orde te krijgen, zijn **de aandeelhouders van Air Austral op zoek gegaan naar een opvolger onder de concurrentie.** Hugues Marchessaux, CEO van Air Caraïbes Atlantique tot enkele maanden geleden, is in oktober aangetreden als voorzitter van de raad van bestuur van de luchtvaartmaatschappij uit Réunion. Sinds zijn komst

heeft hij zijn staat van dienst bij luchtvaartmaatschappijen in tijden van crisis willen benadrukken: met Corsair in 2010 ten tijde van een herstructureringsplan en vorig jaar met Air Caraïbes Atlantique (Dubreuil-groep, die ook eigenaar is van French Bee, dat een sterke groei doormaakt op de route Parijs-La Réunion).

**Hugues Marchessaux arriveert in de Steenbokskeerkring in een gespannen klimaat.** Na enkele maanden geleden een collectieve arbeidsovereenkomst te hebben aanvaard, besloot het Economisch en Sociaal Comité van Air Austral vorige maand gebruik te maken van zijn economisch waarschuwingsrecht om meer te weten te komen over de toestand van de maatschappij.

**Air Austral maakt een van de moeilijkste fases door in haar geschiedenis,** die begon in 1990. Hoewel het bedrijf het boekjaar 2023-2024 afsloot met een sterke omzetstijging tot 440 miljoen euro, **maakte het management het exploitatietekort niet bekend. Vorig jaar bedroeg het bijna 59 miljoen euro.**

Nadat het bedrijf vorig jaar meer dan 100 miljoen euro schuldverlichting kreeg van de overheid, verkreeg het enkele weken geleden een bemiddelingsakkoord van de handelsrechtbank, waardoor het enkele maanden de tijd heeft om te onderhandelen over een afbetalingsschema voor de ongeveer honderd miljoen euro die het nog verschuldigd is. De aandeelhouders van Air Austral, een privéconsortium onder leiding van de in Réunion gevestigde Deleflie-groep, die een meerderheidsbelang heeft, en de regionale raad zijn onlangs overeengekomen om nog eens 15 miljoen euro aan vers geld te verstrekken. "Hiermee kunnen we het dieptepunt van onze kaspositie begin 2025 achter ons laten," aldus Hugues Marchessaux.

**De nieuwe voorzitter van de raad van bestuur wil zich nu richten op het terugdringen van "te hoge productiekosten"** en "werken aan inkomsten", met name die van de middellangeafstandsactiviteiten, die nog steeds verliesgevend zijn ondanks enkele sluitingen van secundaire routes. Hugues Marchessaux is optimistisch en voorspelt een terugkeer naar break-even in 2025 en winstgevendheid in 2026.

**Air Austral, de op één na grootste luchtvaartmaatschappij op de route Parijs-La Réunion na Air France, is de afgelopen jaren gestraft door hoge retourkosten van vliegtuigen en, net als veel andere luchtvaartmaatschappijen, door het uitvallen van haar Airbus A220's** - waarvan er één nog steeds stilstaat in afwachting van nieuwe motoren.

***Mijn commentaar:*** De situatie van Air Austral wordt steeds precairder. De schulden stijgen jaar na jaar.

*Het ziet ernaar uit dat de werknemers opnieuw een inspanning zullen moeten leveren.*

## > Een 4e hangar voor Tarmac Aerosave in Teruel

(bron Air & Cosmos) 14 oktober 2024 - **Op 8 oktober 2024 huldigde Tarmac Aerosave zijn 7e onderhoudshangar in, de 4e op de site van Teruel in Spanje.** De hangar werd gebouwd in een recordtijd van 9 maanden en is met zijn afmetingen **de grootste hangar van metaaltextiel ter wereld.** Met meer dan 8.000 vierkante meter kan hij een jumbojet (A380) of vier vliegtuigen met één gangpad tegelijk herbergen. Tarmac Aerosave heeft 15 miljoen euro geïnvesteerd in deze nieuwe infrastructuur.

Een jaar na de inhuldiging van de derde hangar, is deze 4e hangar de 7e van Tarmac Aerosave en werd ingehuldigd op 8 oktober 2024. Het onderhoudsaanbod van Tarmac Aerosave omvat nu vier hangars in Teruel, twee in Tarbes en één in Toulouse. Met een lengte van 95 meter, een breedte van 85 meter en een hoogte van 34 meter is deze structuur van metaal en textiel de grootste in zijn soort ter wereld. Het is ontworpen om plaats te bieden aan de Airbus A380 en maximaal vier A320's en beslaat 8.000 vierkante meter, waarvan 7.700 vierkante meter uitsluitend bestemd is voor vliegtuigonderhoud.

(...)

**Deze hangar onderscheidt zich door zijn tijdelijke maar zeer efficiënte karakter. Deze flexibiliteit maakt het mogelijk om te voldoen aan de toegenomen vraag naar vliegtuigonderhoud** als gevolg van de toename van het luchtverkeer. De structuur is volledig recyclebaar aan het einde van zijn levensduur. Met een opeenstapeling van bestellingen en langlopende onderhoudscontracten is de 1e hangar in Teruel, die plaats biedt aan twee A380's, voor de komende twee jaar volgeboekt. Deze nieuwe faciliteit zal de druk verlichten en ons in staat stellen om een goede servicekwaliteit te handhaven, terwijl er een groot aantal banen wordt gecreëerd. Er zullen 50 banen worden gecreëerd in Teruel. Tarmac Aerosave heeft momenteel meer dan 230 mensen in dienst in Teruel, op een totaal van 530 werknemers, en is daarmee de grootste werkgever op de luchthaven van Teruel. Met deze nieuwe hangar vergroot Tarmac Aerosave niet alleen zijn capaciteit, maar verstevigt het ook zijn positie als belangrijke speler op het gebied van onderhoud, opslag en recycling van vliegtuigen.

***Mijn commentaar:*** Het recyclen en hergebruiken van onderdelen en materialen uit ontmantelde vliegtuigen is niet alleen een milieu- en economisch probleem, maar ook een strategisch probleem in een tijd waarin problemen in de toeleveringsketen de levertijden voor nieuwe onderdelen verlengen.

*Tarmac Aerosave loopt al jaren voorop op dit gebied en heeft zelfs Airbus voor zich gewonnen.*

*Vorig jaar richtten Airbus en Tarmac Aerosave een joint venture op met de stad Chengdu om het eerste Chinese centrum voor vliegtuiglevenscyclusdiensten te openen, dat oplossingen biedt voor onderhoud, opslag, ontmanteling en recycling*



(bron: Air Journal).

## > **Boeing dicht bij akkoord om staking werknemers in Seattle te beëindigen**

(bron Journal de l'Aviation) 21 oktober 2024 - De industriële activiteiten bij de Amerikaanse vliegtuigbouwer in de regio Seattle worden mogelijk weer enigszins genormaliseerd. **Boeing en de vakbond van machinisten (IAM) hebben een principeakkoord bereikt om een einde te maken aan de staking van bijna 33.000 werknemers die de productie van de 737 MAX, 767 en 777 programma's de afgelopen vijf weken heeft lamgelegd.**

De vakbond zei zaterdag dat het voorstel in overweging moest worden genomen door haar leden, met een ratificatiestemming gepland voor woensdag 23 oktober, dezelfde dag als de presentatie van de kwartaalresultaten van het Amerikaanse luchtvaartconcern.

**De voorlopige overeenkomst omvat een loonsverhoging van 35% over de komende vier jaar**, hogere jaarlijkse bonussen en een grotere bijdrage aan de pensioenregeling van het bedrijf.

Voordat het arbeidsconflict uitbrak, had Boeing een loonsverhoging van 25% aangeboden en vervolgens een loonsverhoging van 30% als uitweg uit de crisis, maar deze aanbiedingen werden door een meerderheid van de werknemers verworpen omdat ze ver achterbleven bij de trajecten die in eerdere overeenkomsten waren vastgelegd. Waarnemend Amerikaans minister van Arbeid Julie Su speelde een beslissende rol in de onderhandelingen tussen het management van Boeing en de machtige vakbond, waarbij de regering Biden zich twee weken voor de Amerikaanse presidentsverkiezingen nogal bezorgd toonde over het lot van de industriële reus uit Seattle. Volgens

Bank of America **kost de staking de Amerikaanse vliegtuigbouwer bijna 50 miljoen dollar per dag.**

Kelly Ortberg, de CEO van Boeing, kondigde onlangs een reeks maatregelen aan om de financiële bloeding die de groep momenteel doormaakt te stoppen, waaronder een vermindering van 10% van het personeelsbestand wereldwijd na vertragingen in sommige programma's.

**Boeing heeft ook net een nieuwe kredietlijn van \$10 miljard afgesloten en wil nog eens \$25 miljard ophalen via aandelen- en schuldemissies om de kaspositie te verbeteren.**

***Mijn commentaar:*** de kaspositie van Boeing is op een historisch dieptepunt. Het is tijd voor de Amerikaanse fabrikant om een einde te maken aan deze staking.

*Beleggers zouden aan boord moeten gaan om Boeing een duwtje in de rug te geven. De orderportefeuille is vol en geen enkele concurrent kan het zich*



*veroorloven om zijn plaats in te nemen.*

*Boeing moet nog steeds zijn productieproblemen oplossen voor zijn drie belangrijkste modellen: de B737 Max, de B787 en de B777.*

*Dit zal ongetwijfeld de moeilijkste taak zijn voor de nieuwe CEO.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Air France KLM: hoogteherstel in aanloop naar jaarrekening**

(bron Boursier) 18 oktober 2024 - Terwijl de oliesector deze week zijn koers corrigeerde met de scherpe daling van de olieprijs, heeft de transportsector daarentegen logischerwijs weer wat terrein teruggewonnen, met Air France KLM dat deze vrijdagochtend terugkeerde naar de 9 euro, goed voor een wekelijkse opleving van bijna 7%.

Van de meest recente brokeradviezen **houdt HSBC het aandeel vast met een aangepast koersdoel van 8,50 euro, terwijl AlphaValue het aandeel 'accumuleert' met een koersdoel van 9,58 euro.** Tegelijkertijd blijven analisten het aandeel herwaarderen in de nasleep van de aankondiging van de regering van een nieuwe belasting op vliegtrips in Frankrijk. **Morgan Stanley van zijn kant handhaaft zijn 'marktgewogen' aanbeveling, met een aangepast koersdoel van 9,40 euro.**

In de begrotingswet voor 2025 wil het ministerie van Financiën €1 miljard extra opleggen aan de sector door de zogenaamde solidariteitsbelasting op vliegtickets aanzienlijk te verhogen. De financiële last van een dergelijke belastingverhoging "kan niet alleen door de luchtvaartmaatschappijen worden gedragen en zal noodzakelijkerwijs leiden tot een stijging van de prijs van vliegtickets", aldus een woordvoerder van Air France.

Volgens Antoine Fraysse-Soulier, hoofd marktanalyse bij eToro, "zal het luchtvervoer een van de sectoren zijn die het zwaarst getroffen zal worden door de belastingaankondigingen van de regering... Om de staatskas te spekken wil Bercy de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) verdubbelen. Deze belasting, die bij de invoering in 2006 bekend stond als de "Chirac-belasting", leverde de staat vorig jaar 460 miljoen euro op. Het is een van de tien belastingen en heffingen op luchtvervoer in Frankrijk, waarvan het totaalbedrag kan oplopen tot 40% van de prijs van een ticket", aldus de analist. ING Bank handhaaft van haar kant haar 'hold'-aanbeveling, maar heeft haar koersdoel verhoogd naar €9,50.

De groep zal zijn 3e kwartaalcijfers op 7 november publiceren.

**Mijn commentaar:** De aandelenkoers heeft de afgelopen twee weken goed gepresteerd.

Toch zijn analisten voorzichtig. Ze wachten op de publicatie van de kwartaalresultaten van Air France-KLM op 7 november.

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 18 oktober op **9,096 euro**. Over de hele week is het **sterk gestegen (+7,34%)**, na een stijging van **+3,04% in de voorgaande week**.

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

**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 aandelenkoers heeft zich hersteld tot het niveau van vóór de belastinghike.

Beleggers wachten op de publicatie van de kwartaalresultaten op 7 november.

### > Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$7) 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 (-\$6) tot \$73 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 was gedaald tot

het laagste niveau sinds mei 2022: 87 dollar.

## > **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.

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](#).

11.652 mensen ontvangen dit persoverzicht live