

Een belasting van €9,50 zal de luchtvaartindustrie niet destabiliseren



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. 989, 4 november 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je 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 de wereld van morgen te bouwen.

Redactie

Beste lezers,

De kwartaalresultaten van de grootste Europese luchtvaartmaatschappijen worden nu gepubliceerd.

Ik zal ze volgende week becommentariëren.

Deze week wil ik, naast het interview met de Franse minister van Transport, uw aandacht vestigen op het Libération-verslag over Qatarargate.

Het belicht de verdenkingen tegen de Est Henrik Hololei. Hij was destijds directeur-generaal Transport bij de Europese Commissie en zou hebben geprofiteerd van de vrijgevigheid van het emiraat toen hij de onderhandelingen leidde over een "open skies"-overeenkomst met Qatar Airways.

Veel leesplezier

François

De brief van maandag

Inhoud :

Een belasting van 9,50 euro zal de luchtvaartsector niet destabiliseren (François Durovray, minister van Vervoer)

Amsterdam-Schiphol zal zijn tarieven over drie jaar met 37% verhogen om zijn modernisering te financieren

Lufthansa Technik investeert meer dan 1 miljard euro om nieuw marktaandeel te veroveren

Boeing: akkoord bereikt om staking te beëindigen, werknemers krijgen 38% loonsverhoging over vier jaar

Airbus in moeilijkheden: meerdere A220 middellangeafstandsvliegtuigen aan de grond gehouden

Embellishment voor Airbus, dat koers houdt voor 2024

Artikel Bonus

Bij de Europese Commissie wordt topambtenaar Henrik Hololei verwend door Qatar, maar niet gehinderd door de rechtbanken

> Een belasting van €9,50 zal de luchtvaartindustrie niet destabiliseren (François Durovray, minister van Transport)

(bron La Tribune) 28 oktober 2024 - *De aanscherping van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA, bekend als de "Chirac-belasting") heeft heftige reacties uitgelokt in de luchtvaartsector.*

Is er, zoals de sector beweert, een risico dat de groei van het verkeer wordt beperkt of zelfs dat het aantal passagiers daalt?

FRANÇOIS DUROVRAY - Deze belasting kan worden uitgelegd in een context waarin we, zoals de premier zei, zowel de begrotingsschuld als de klimaatschuld moeten bestrijden. We zijn afgestapt van het idee van btw, dat alleen Franse luchtvaartmaatschappijen zou hebben getroffen en onze toeristische bestemmingen zou hebben benadeeld, ten gunste van een solidariteitsbelasting op vliegtickets, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten vluchten volgens bestemming en dienstencategorie.

Ik denk niet dat voor vluchten binnen Europa een belasting van 9,50 euro het evenwicht zou verstoren. Dat geldt ook voor 120 euro op een business class-vlucht Parijs-New York, die enkele duizenden euro's kost. En ik maak altijd de vergelijking tussen de prijs van een treinticket en de prijs van bepaalde vliegtickets: veel Fransen begrijpen niet waarom de eerste duurder is dan de tweede in het geval van een aantal low-cost maatschappijen. Deze extra kosten van €9,50 zijn nog steeds absorbeerbaar in verhouding tot de prijs van het ticket.

Geldt dat ook voor zakenvliegtuigen, waar de bedragen kunnen oplopen tot 3.000 euro per passagier?

Ik ben nog bezig met de laatste besprekingen over de zakenluchtvaart om het model te consolideren.

Is er nog ruimte voor verbetering, of is het doel van een miljard euro gegenereerd door het verhogen van deze belasting in steen gebeiteld?

Er ligt een voorstel op tafel en ik vertrouw erop dat het Parlement in staat zal zijn om het te amenderen binnen het kader dat we hebben gedefinieerd. De premier heeft iedereen gevraagd zich in te spannen en het begrotingskader te respecteren. **Vervolgens hebben we het toepassingskader kunnen ontwikkelen.** Al mijn collega's en ik hebben met onze respectieve sectoren gesproken om te proberen het meest geschikte formaat te vinden.

De solidariteitsbelasting op vliegtickets werd in het leven geroepen om het Solidariteitsfonds voor ontwikkeling (FSD) te financieren en de minst begunstigde landen te helpen. Deze oormerking zal verdwijnen met het PLF 2025. Waar zal de opbrengst van deze verhoogde belasting voor worden gebruikt? En zal de zogenaamde "ecobijdrage", bedoeld om het herstel van het spoorwegnet te financieren, behouden blijven?

De transportsector draagt net als andere sectoren bij aan de staatsbegroting. Het is niet meer dan normaal dat deze sector onderwijs, defensie en andere openbare diensten financiert die geen inkomsten hebben. Maar de begrotingssteun voor de SDF en de minst begunstigde landen zal worden gehandhaafd - het is alleen zo dat onze organieke wet ons niet langer toestaat om inkomsten te oormerken voor niet-gerelateerde doeleinden.

Ik wil ervoor zorgen dat er een evenwicht blijft bestaan tussen de middelen die door het vervoer worden gegenereerd en de inzet van de staat voor de financiering van infrastructuur, de ondersteuning van de sector en het koolstofvrij maken van de sector. De afgelopen jaren is de kloof tussen de inkomsten en uitgaven van de staat groter geworden en we moeten terug naar een traject dat door de hele sector kan worden gedragen.

De ecobijdrage blijft bestemd voor het Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Hebt u al een standpunt ingenomen over de komende herziening van de Europese richtlijn inzake energiebelasting, die mogelijk kan leiden tot een belasting op paraffine?

Frankrijk is al enkele jaren voorstander van het belasten van paraffine op Europees niveau als onderdeel van deze richtlijn. Als deze belasting wordt aangenomen, zullen we natuurlijk de rest van de belastingdruk op luchtvervoer moeten heroverwegen.

De privatisering van de ADP-groep is uitgesteld vanwege Covid. Kan dit onderwerp, gezien

de huidige begrotingssituatie, weer op de agenda worden gezet? Niet in de laatste plaats vanwege de bestuurswisseling.

Het onderwerp werd afgesloten ten tijde van Covid. Ik denk dat het legitiem is om de kwestie van de staatsparticipaties in bepaalde bedrijven aan de orde te stellen, maar op dit moment ligt het onderwerp niet op tafel.

Aéroports de Paris bereidt zich voor op een nieuwe bladzijde in haar geschiedenis, met een verandering van CEO begin volgend jaar. We zijn nu in de fase van het verzamelen van kandidaturen. In dit stadium wil ik hulde brengen aan het werk van Augustin de Romanet, die de Groep in tien jaar tijd heeft getransformeerd en dat opmerkelijk goed heeft gedaan. Hij heeft met Covid een crisis zonder weerga overwonnen, banen behouden en de draad weer opgepakt. ADP heeft de kwaliteit van de diensten voor gebruikers in Frankrijk verbeterd en heeft zich internationaal als referentie gevestigd.

Op de laatste Paris Air Show beloofde de Franse president 300 miljoen euro per jaar voor de Civil Aeronautics Research Council (Corac) tot 2027, om te werken aan koolstofarme vliegtuigen. Dit budget is echter verlaagd met 17 miljoen euro in 2024 en mogelijk 70 miljoen euro in 2025...

De bijdrage van de staat aan Corac, die in de huidige begrotingssituatie een grote inspanning vertegenwoordigt, moet zowel stabiliteit geven aan overheidsacties als zichtbaarheid geven aan de industrie, die zich inzet voor de zoektocht naar koolstofarme oplossingen. Wat op het spel staat, is het vermogen van Frankrijk om wereldleider te blijven op het gebied van luchtvaart. Op dit moment zijn we de laatste beslissingen aan het nemen.

Er zijn veel onderzoeksprogramma's die van invloed zijn op de hele industrie, niet alleen op de vier grote hoofdaannemers (Airbus, Dassault Aviation, Safran en Thales). Blijvende steun van de overheid is essentieel om al deze programma's tot een goed einde te brengen en om de uitdaging van het koolstofarme vliegtuig aan te gaan.

Hoe kan Frankrijk de decarbonisatie van de sector versnellen? In het bijzonder is er de kwestie van duurzame brandstoffen, SAF, waarvoor de volumes momenteel te laag en de prijzen te hoog zijn. Moet er meer steun komen voor de productie of zelfs voor de aankoop?

Het is duidelijk een onderwerp dat me bezighoudt en dat ik bespreek met Éric Trappier (CEO van Dassault Aviation), Guillaume Faury (Executive Chairman van Airbus) en vele andere spelers in de sector. **De premier noemde de noodzaak om het biobrandstoffenprogramma te versnellen in zijn algemene beleidsverklaring. En het is niet alleen een Franse kwestie, want de andere landen van de Europese Unie bevinden zich in een vergelijkbare situatie.**

Het is duidelijk een kwestie die ik wil aanpakken om de juiste vector te vinden voor de ontwikkeling van de FAS-productie. Aankoopsubsidies zijn een deel van de

oplossingen, althans dat is wat er wordt gedaan in de Verenigde Staten, waar de productie snel toeneemt, maar het is niet de enige oplossing. Deze kwestie maakt deel uit van een beperkte budgettaire context, maar we moeten het komende jaar oplossingen vinden.

Er zijn ook onderliggende soevereiniteitskwesties...

Het doel is om de Europese luchtvaart te voorzien van duurzame brandstoffen die in Europa zijn geproduceerd. Dat is nu niet het geval. Aan de andere kant hebben de Verenigde Staten een voorsprong dankzij een overheidsbegroting die in geen verhouding staat tot wat er in Europa wordt gedaan.

Het koolstofvrij maken van de luchtvaart, en van andere sectoren, moet niet alleen worden gezien in termen van beperkingen of extra kosten. Vandaag de dag zijn we sterk afhankelijk van de energieproductie van het buitenland. Dit heeft een impact op onze handelsbalans, op de koopkracht van de Fransen, met crisissen wanneer de prijzen de pan uit rijzen, en op onze soevereiniteit. **In het begin is het moeilijk om kapitaal aan te trekken.** Maar zodra deze fase voorbij is, moeten we kunnen produceren tegen gecontroleerde kosten. Dat is goed voor de planeet, goed voor onze koopkracht en goed voor onze soevereiniteit.

Vorige week was u in Toulouse om aan te kondigen dat start-up Aura Aéro een Europese subsidie van €95 miljoen had ontvangen voor haar project van hybride elektrische regionale vliegtuigen. Zou de opkomst van dergelijke projecten een keerpunt kunnen zijn voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart?

We zijn ons er terdege van bewust dat **de luchtvaart**, net als andere industriële sectoren, **een omslag moet maken als we de ecologische transitie tot een succes willen maken.** De luchtvaart is verantwoordelijk voor 3% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen. **Met de productie van de helft van alle vliegtuigen ter wereld heeft Frankrijk een bijzondere capaciteit om actie te ondernemen in deze sector.** Als we erin slagen deze sector koolstofvrij te maken, zullen we de uitstoot van broeikasgassen met meer verminderen dan Frankrijk, dat goed is voor 1% van de wereldwijde uitstoot.

We hebben natuurlijk het geluk dat we zeer toegewijde bedrijven hebben zoals Airbus, Thales en Safran, maar de uitdaging ligt bij de hele industrie. Daarom is Aura Aero zo interessant, te beginnen met een elektrische tweezitter en vervolgens, over een paar jaar, een hybride regionale jet met 19 zitplaatsen. Dit laat zien dat er spelers zijn, ondernemers die zich in deze niche begeven om technologieën te ontwikkelen die een rol zullen spelen voor de hele luchtvaartindustrie en die bovendien oplossingen zullen bieden voor regionale ontwikkeling. Reizen van Le Puy naar Rennes of van La Roche-sur-Yon naar Dijon zal altijd ingewikkeld blijven met de auto of de trein. Als we willen dat deze regio's hun plaats blijven vinden in de nationale ruimte, is het belangrijk om passende oplossingen te vinden.

Mijn commentaar: De uitleg van de minister van Transport om de impact van de verdrievoudiging van de solidariteitsbelasting te minimaliseren overtuigt niemand.

Is het nog mogelijk om deze verhoging te verminderen? De belangrijkste pilotenvakbond

denkt van wel en roept op tot een staking tegen de belasting.

Maar niets is minder zeker.

Bovendien mogen we niet vergeten dat de verdeling van de belastingverhoging over de verschillende soorten tickets (eco, premium, business) en vluchten (lange afstand, middellange afstand) de afgelopen weken is geëvolueerd.

De besprekingen hebben een resultaat opgeleverd dat het bedrijfsmodel van Air France zoveel mogelijk in stand houdt, maar niet dat van de low-cost maatschappijen, waaronder Transavia France.

Zie hiervoor mijn [brief nr. 987](#).

Wat betreft de andere onderwerpen die tijdens dit interview aan de orde zijn gekomen, daar hoef ik niet verder op in te gaan. De nieuwe minister van Transport heeft zich nog niet in deze kwesties verdiept.

> Amsterdam-Schiphol verhoogt tarieven met 37% over drie jaar om modernisering te financieren

(bron Air Journal) 3 november 2024 - **Amsterdam Airport Schiphol, de hub van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM, verhoogt de luchthaventarieven met in totaal 37% over een periode van drie jaar om de geplande moderniseringswerkzaamheden deels te financieren.**

Hierdoor zullen luchtvaartmaatschappijen die vliegen op Amsterdam Airport Schiphol in 2027 gemiddeld 15 euro (\$16,31) meer betalen per vertrekkende passagier dan nu, bevestigt de luchthaven in een persbericht. De verhoging van de heffingen zal volgend jaar met 41% stijgen, in 2026 met 5% en in 2027 met 7,5% dalen.

In augustus **zei Amsterdam Airport Schiphol dat het tussen nu en 2029 €6 miljard zou investeren in wat het het grootste moderniserings- en uitbreidingsplan in haar geschiedenis noemt.** Verhoogde heffingen zullen helpen om een deel van het werk te financieren. "Dankzij deze heffingen maakt Schiphol de noodzakelijke investeringen in goede infrastructuur, betere dienstverlening voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen en betere arbeidsomstandigheden mogelijk", verklaarde Royal Schiphol Group.

De luchtvaartmaatschappij gaf ook aan dat ze het opgehaalde budget zou gebruiken om geluidsoverlast te verminderen en dat voor nachtvluchten extra heffingen zouden gelden. "Heffingen voor stillere vliegtuigen zullen goedkoper zijn, terwijl oudere, luidruchtigere vliegtuigen de luchtvaartmaatschappijen meer zullen kosten (...) Er is een categorie vliegtuigen die zoveel lawaai maken dat ze vanaf 2025 verboden zullen worden".

Mijn commentaar: In het plan dat de luchthaven Amsterdam-Schiphol heeft onthuld, wordt bij het vaststellen van de hoogte van de belasting rekening gehouden met geluidsoverlast

en de uitstoot van broeikasgassen.

De nieuwste vliegtuigen, die minder lawaai maken en minder paraffine verbruiken dan hun voorgangers, zullen minder worden belast dan oudere vliegtuigen.

Marjan Rintel, CEO van KLM, erkent dat verbeteringen aan luchthavenfaciliteiten noodzakelijk zijn en dat het project een stap in de goede richting is, mits de kosten binnen de perken blijven.

Ze wijst er echter op dat hogere tarieven zullen leiden tot duurdere tickets, wat de concurrentiepositie van Schiphol als internationaal knooppunt zou kunnen verzwakken.

> **Lufthansa Technik investeert meer dan € 1 miljard om nieuw marktaandeel te veroveren**

(bron Journal de l'Aviation) 30 oktober 2024 - Lufthansa Technik, de MRO-divisie van de Lufthansa Group, heeft besloten om de komende jaren meer dan 1 miljard euro te investeren om wereldwijd nieuw marktaandeel te veroveren. Deze uitgaven zullen worden toegewezen aan Noord- en Zuid-Amerika, Azië-Pacific (APAC) en de EMEA-regio (Europa, Midden-Oosten en Afrika).

's Werelds nummer 1 Airline MRO, een directe concurrent van AFI KLM E&M, was spaarzaam met details over het onderwerp, maar bevestigde zijn intentie om te groeien in Noord-Amerika en Azië als onderdeel van zijn strategische plan Ambition 2030.

Lufthansa Technik heeft ook aangegeven dat het rekent op anorganische groei om zijn doelstellingen te bereiken, naar het voorbeeld van de recente overname van een belang van 80% in ETP Thermal Dynamics in Tulsa (Oklahoma).

(...)

In de eerste negen maanden van het jaar steeg de omzet van Lufthansa Technik met 13,9% tot € 5,5 miljard. Daarmee zou het dit jaar voor het eerst de grens van €7 miljard moeten passeren. Het Duitse onderhoudsbedrijf heeft ook 523 nieuwe contracten getekend sinds het begin van het jaar (587 in dezelfde periode vorig jaar).

Carsten Spohr, **CEO van Lufthansa, kondigt**

al enkele weken **aan te willen investeren in nieuwe onderhouds- en reparatiecapaciteit in Zuid-Europa, Portugal en Spanje**, een strategie die bedoeld is om de druk op het centrum in Hamburg te verlichten en tegelijkertijd gekwalificeerde vaardigheden te verwerven die in Duitsland moeilijk te vinden zijn. LHT is vooral geïnteresseerd in de groeiende behoefte aan MRO in de sector voor motoren met één gangpad.

Mijn commentaar: Lufthansa's strategie voor haar industriële onderhoudsactiviteiten

(MRO staat voor Maintenance, Repair, and Operations) is bekend: haar activiteiten buiten Duitsland ontwikkelen en tegelijkertijd de vaardigheden van haar personeel in Duitsland vergroten.

Deze strategie is in lijn met de vooruitzichten voor de groei van het luchtverkeer. Het zal vooral groeien in Azië en Afrika, terwijl het stagneert in Europa en de Verenigde Staten.

Ik herinner u aan de prognoses van de OESO voor de groei van het luchtverkeer tussen 2015 en 2050 (gepubliceerd in mijn [nieuwsbrief nr. 930](#)):

. Afrika: verkeer vermenigvuldigd met 9,5

.
Azië: verkeer vermenigvuldigd met 8

.
China + India: verkeer vermenigvuldigd met 6,8

.
Europa + Turkije: verkeer vermenigvuldigd met 1,7

.
Latijns-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 4,4

.
Midden-Oosten: verkeer vermenigvuldigd met 3,2

.
Noord-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 2

. Stille Oceaan: verkeer vermenigvuldigd met 2,3

> **Boeing: akkoord bereikt om staking te beëindigen, werknemers krijgen 38% loonsverhoging over vier jaar**

(bron Libération) 5 november 2024 - Zeven weken staken hebben hun vruchten afgeworpen. **Op de avond van maandag 4 november hebben stakende Boeing-werknemers een nieuw ontwerp van sociaal akkoord geaccepteerd, inclusief een loonsverhoging van 38% over de vier jaar van het sociaal akkoord.** Na twee aanbiedingen te hebben verworpen, zei IAM-District 751, een afdeling van de vakbond van machinisten (IAM), dat het de overeenkomst met 59% had goedgekeurd, met een loonsverhoging die zeer dicht bij de eisen lag.

Dit is het vierde aanbod van Boeing sinds begin september, maar het derde waarover de leden kunnen stemmen. Het eerste aanbod, dat op 12 september werd verworpen door bijna 95% van de vakbondsleden die ook voor een onmiddellijke staking stemden, voorzag in een verhoging van 25%, terwijl de vakbond een verhoging van 40% eiste. Boeing stelde vervolgens 30% voor, daarna 35% en uiteindelijk 38%. Vakbondsleiders hadden aanbevolen het eerste aanbod te ratificeren, met het argument dat ze geen garantie hadden op meer als de staking doorging.

De groep herintroduceerde ook een jaarlijkse bonus (4% van het jaarsalaris), verhoogde de ratificatiebonus (van 3.000 naar 12.000 dollar) en verhoogde de bijdrage aan het

pensioenplan. Het bedrijf handhaafde zijn toezegging om zijn volgende vliegtuig - verwacht in 2035 - te produceren in de regio Seattle, de geboorteplaats van Boeing, wat een garantie is voor tienduizenden banen gedurende meerdere decennia. Aan de andere kant hoopten veel werknemers ook op het herstel van de gegarandeerde pensioenregeling - 42% van de huidige vakbondsleden had er een - die in 2014 door een sociaal akkoord werd afgeschaft ten gunste van een kapitaaldeckingsregeling. Maar voor Boeing is dit ondenkbaar omdat het "buitensporig duur" zou zijn.

De stakers, die sinds eind september zonder ziektekostenverzekering zitten, krijgen sinds de vierde week van de staking 250 dollar per week van de vakbond en sommigen zijn afhankelijk van voedselbanken om rond te komen. (..

..)

Kelly Ortberg, hoofd van de groep sinds augustus, zei dat hij "blij" was dat er een akkoord was bereikt. "De afgelopen maanden waren moeilijk voor ons allemaal, maar we maken allemaal deel uit van hetzelfde team", zei hij in een bericht aan de werknemers. "Er is nog veel werk te doen om de uitmuntendheid te heroveren die Boeing tot een iconisch bedrijf heeft gemaakt," voegde hij eraan toe.

Volgens Anderson Economic Group is **dit de duurste staking in de Verenigde Staten van deze eeuw, met een directe impact van meer dan 11,56 miljard dollar sinds 13 september, waaronder 6,50 miljard dollar aan gedeelde inkomsten voor Boeing en 2,87 miljard dollar voor zijn leveranciers.**

Het einde van de staking is cruciaal voor Boeing, dat in ernstige financiële problemen verkeert, aangezien de staking de twee fabrieken heeft lamgelegd die de 737 - het vlaggenschip - de 777, de 767 en verschillende militaire programma's produceren. Ook de klanten van Boeing wachten op een oplossing van het arbeidsconflict.

(...)

Mijn commentaar: Volgens analisten kan het tekort (6,50 miljard dollar) in de komende maanden worden aangevuld door de hervatting van de leveringen van B737's voor de middellange afstand en B777's voor de lange afstand, waarvan er ongeveer zestig niet konden worden geleverd tijdens deze zeven weken.

Vorige week moest Boeing \$21 miljard ophalen door nieuwe aandelen en converteerbare obligaties uit te geven.

Dit stelde het bedrijf in staat om zijn kaspositie te herstellen na de aderlating als gevolg van de Alaska Airlines 737 Max crisis en de 7 weken durende staking, en om een verlaging van de financiële rating te voorkomen, wat de schuldenlast nog verder zou hebben verhoogd.

> **Airbus in de problemen: meerdere A220 middellangeafstandsvliegtuigen aan de grond gehouden**

(bron Capital) 1 november 2024 - Sinds februari 2024 hebben defecten aan motoren van Pratt & Whitney geleid tot het aan de grond houden van vijf Airbus A220's van Air France

op de luchthaven Toulouse Francazal. Deze toestellen zijn ter plaatse gebleven en hun motoren zijn gedemonteerd voor inspectie. Volgens de gespecialiseerde media Flight Global, waarvan de bevindingen worden gerapporteerd door France 3, **zijn wereldwijd bijna 2.167 vliegtuigen die zijn uitgerust met GTF-motoren (Geared Turbofan) getroffen**, waarvan 687 vliegtuigen in oktober 2024 aan de grond werden gehouden, wat neerkomt op 30% van de vloot. Deze crisis treft vooral de 584 Airbus A320neo, 79 Airbus A220 en 24 E-Jet vliegtuigen, waardoor de activiteiten van verschillende luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk worden verstoord.

Het probleem ligt in de duurzaamheid van de motoren, waarvan sommige onderdelen veel sneller verslijten dan verwacht. "De kern van het probleem ligt in de versnelde slijtage van de motoren. Ze hebben een potentieel van 4.000 tot 5.000 vliegreizen in plaats van de 20.000 waarvoor ze ontworpen zijn. Er is geen veiligheidsprobleem, maar wel een veel snellere verslechtering," verklaarde een gezagvoerder die door France 3 werd geïnterviewd. De uitvaltijd wordt steeds langer, wat nog verergerd wordt door tekorten aan reservemotoren en -onderdelen.

De situatie wordt nog gecompliceerder door het feit dat reparaties moeilijk zijn vanwege de vele technische obstakels en het gebrek aan geschoolde arbeidskrachten die nodig zijn om de motoren aan te passen. De oplossing is om de beschadigde verbrandingskamers te vervangen, wat inhoudt dat de motoren in hun geheel moeten worden gedemonteerd en weer in elkaar gezet, een langdurig en moeizaam proces.

(...)

De fabrikant Pratt & Whitney is van plan om deze problemen op te lossen door retrofitting - d.w.z. het vervangen van oude onderdelen door efficiëntere componenten - maar dit is niet gepland voor 2027.

Tot die tijd zullen luchtvaartmaatschappijen te maken krijgen met een kleinere vloot en aanzienlijke financiële verliezen. Voor Air France, dat vertrouwd is op de A220 om haar middellangeafstandsvloot te moderniseren en de verouderde A318 en A319 te vervangen, hebben deze vertragingen gevolgen voor haar vluchtplannen. **Air France heeft momenteel 39 A220's in haar vloot op een totaal van 68 vaste orders bij Airbus, maar verschillende vliegtuigen zijn tijdelijk buiten dienst.**

(...)

Mijn commentaar: Air France is benadeeld door de onbeschikbaarheid van haar A220's sinds ze in dienst zijn.

Ter compensatie heeft de luchtvaartmaatschappij haar toevlucht genomen tot het charteren van vliegtuigen met bemanningen van partnerluchtvaartmaatschappijen, met de daaruit voortvloeiende stijging van de kosten.

De vooruitzichten voor verbetering blijven ver weg (2027 volgens Pratt & Whitney).

> **Betere vooruitzichten voor Airbus, dat op koers blijft voor 2024**

(bron Les Echos) 30 oktober 2024 - Door een gelukkig toeval **had Airbus woensdag twee goede nieuwtjes te melden**, net voor de publicatie van zijn kwartaalresultaten. **Het eerste was de levering aan Iberia van de eerste A321 XLR**, het nieuwste lid van de A320-familie, dat zowel lange- als middellangeafstandsroutes kan vliegen. Een langverwacht hybride vliegtuig dat de trans-Atlantische markt zou kunnen opschudden.

Het tweede goede nieuws was de aankondiging van een bestelling van 60 A321's bij Riyadh Air. Een contract ter waarde van enkele miljarden dollars, het is ook de eerste bestelling voor de nieuwe Saoedische luchtvaartmaatschappij, waar ook reikhalzend naar wordt uitgekeken. De overweldigende dominantie van de A320-familie op de markt voor vliegtuigen met één gangpad is verder geconsolideerd.

Maar het belangrijkste nieuws voor Airbus-aandeelhouders en -klanten **is waarschijnlijk de bevestiging door Airbus van zijn leveringsdoelstelling voor 2024.** Dit ondanks aanhoudende twijfels over het vermogen van de fabrikant om zijn doelstelling van 770 vliegtuigen te halen, die in juni naar beneden werd bijgesteld. Eind september had Airbus nog maar 497 vliegtuigen geleverd, door vertragingen bij de levering door zijn leveranciers. "De situatie blijft gespannen, gezien de aanhoudende problemen in de leveranciersketen", erkende Guillaume Faury, CEO van de groep, waarbij hij in het bijzonder verwees naar het gebrek aan CFM-motoren van Safran en GE. "We zijn nog niet bezig met de productie van zweefvliegtuigen, en ik hoop dat we daar aan het eind van het jaar pas mee beginnen, maar er is een tekort aan motoren", benadrukte hij.

(...)

Tegen deze achtergrond liet het derde kwartaal een duidelijke verbetering zien, met een omzetstijging van 5% voor de groep als geheel, tot 15,69 miljard euro, en een stijging van het bedrijfsresultaat met 50%, tot 1,23 miljard. De nettowinst steeg ook met 22% tot 983 miljoen euro. De winsten bij Airbus Aircraft (904 miljoen, een stijging van 15%) en Airbus Helicopters (190 miljoen, +33%) compenseerden ruimschoots de verliezen bij Airbus DS (90 miljoen).

Hierdoor kan Airbus zijn twee financiële doelstellingen voor het boekjaar 2024 bevestigen, namelijk een aangepaste EBITDA van €5,5 miljard en een positieve kasstroomgeneratie van €3,5 miljard. Deze doelstellingen zijn echter nog steeds iets lager dan die voor 2023, ondanks de verwachte toename van de leveringen. Hoewel de Groep in staat lijkt te zijn om zijn verplichtingen na te komen, gaat dit duidelijk nog steeds ten koste van extra productiekosten, die blijven wegen op de winstgevendheid. Dit verklaart de kostenbesparingsplannen die bij Airbus vliegtuigen en Airbus DS van start zijn gegaan.

Mijn commentaar: de situatie van Airbus staat in contrast met die van Boeing.

Een van de weinige dingen die ze tot nu toe gemeen hebben, is de toekomst van hun defensie- en ruimtevaartactiviteiten.

Airbus heeft aangegeven dat er nog geen volledige beslissing is genomen over de herstructurering van zijn ruimtevaartactiviteiten. De Europese fabrikant blijft verschillende opties analyseren.

Boeing van zijn kant is naar verluidt op zoek naar een koper voor een aantal van zijn ruimtevaartactiviteiten, in het bijzonder voor de Starliner ruimtecapsule, waarvan de tegenslagen deze zomer het nieuws haalden.

Bonusartikel

> Bij de Europese Commissie is topambtenaar Henrik Hololei verwend door Qatar maar niet gehinderd door de wet

(bron Libération) 29 oktober 2024 - Volgens het Bureau voor fraudebestrijding van de Europese Unie (Olaf) **zou de Est Henrik Hololei, een van de hoogste ambtenaren van de Commissie en destijds directeur-generaal (DG) vervoer, vertrouwelijke informatie hebben gegeven aan Qatar in ruil voor luxe vakanties en diverse geschenken voor hemzelf en zijn gezin. De verstrekte informatie betrof het standpunt van de Europese Unie tijdens de onderhandelingen over de zogenaamde "open skies" overeenkomst, waarvoor hij verantwoordelijk was. Deze overeenkomst geeft Qatar Airways, de luchtvaartmaatschappij van het emiraat, vanaf 2021 toegang tot het hele grondgebied van de Europese Unie.**

Dit geval van vermeende corruptie, ongekend op dit machtsniveau, werd door Olaf aan het licht gebracht in een vertrouwelijk rapport dat Libération kon raadplegen. Noch het Europees Openbaar Ministerie, noch het Belgische strafrechtstelsel, dat bevoegd is om dit soort zaken te behandelen, zijn echter door de Commissie ingeschakeld. Toch ligt dit potentieel vernietigende document al sinds juli op het bureau van Ursula von der Leyen, het hoofd van de Europese uitvoerende macht. Het is duidelijk dat de angst dat dit schandaal het vertrouwen van de lidstaten in deze centrale instelling van de EU zou kunnen ondermijnen, ervoor zorgt dat de zaak in de doofpot wordt gestopt.

Het begon allemaal in februari 2023, toen Politico onthulde dat Henrik Hololei tussen 2015 en 2021 negen businessclassreizen aangeboden had gekregen van Qatar Airways en de Arab Air Carriers Organization (AACO), een in Beiroet gevestigde overkoepelende groep voor 37 luchtvaartmaatschappijen van de Arabische Liga. Deze geschenken werden vermeld in een register van de Commissie waartoe iedereen toegang heeft onder de transparantiewetgeving. Wat de Europese uitvoerende macht betreft, is hier in dit stadium niets ongewoons aan: het is namelijk zo geregeld dat de uitnodigende macht de reiskosten kan betalen op voorwaarde dat de directeur-generaal de missie goedkeurt. In dit geval had **Hololei**, omdat hij was uitgenodigd, **wettelijk het recht om te profiteren van de gulheid van Qatar...** Omdat deze vluchten echter werden aangeboden tijdens de onderhandelingen over de 'open skies'-overeenkomst, tussen 2016 en 2019, stelde Olaf in

april 2023 een onderzoek in. Want, zoals de Europese Ombudsman, de Ierse Emily O'Reilly, opmerkte in een open brief die een maand eerder werd gepubliceerd, roepen deze reizen "legitieme vragen op over mogelijke ongepaste invloed op het besluitvormingsproces van de EU".

De onthulling kwam op een slecht moment. Het Europees Parlement was al enkele maanden verwickeld in **de zogenaamde "Qatargate" affaire - grote sommen geld, blijktbaar uit Qatar, Marokko en Mauritanië, werden gevonden in de huizen van een ondervoorzitter van het Parlement en een voormalig lid van het Europees Parlement.** Ursula von der Leyen arriveerde begin april 2023 in Hololei. In afwachting van de bevindingen van het anticorruptiebureau werd de hoge ambtenaar benoemd tot "politiek adviseur" van het DG dat verantwoordelijk is voor partnerschappen met derde landen (DG INTA, in Brussel novlangue). Sindsdien reist hij de wereld rond om de Commissie te vertegenwoordigen op internationale conferenties. Een sinecure waarvoor hij volgens onze informatie nog steeds 23.000 euro netto per maand krijgt, in rang AD 16, 3e salaristrap: de hoogst mogelijke.

De zaak ligt des te gevoeliger omdat de overeenkomst met Qatar, die sinds 2021 voorlopig van kracht is, nog steeds fel wordt bestreden door Europese luchtvaartmaatschappijen en personeelsvakbonden. En het is nog steeds niet geratificeerd door het Europees Parlement in de nasleep van "Qatarargate". Dit is begrijpelijk. Gewild door de Commissie, toen onder leiding van de Luxemburger Jean-Claude Juncker, en door de lidstaten, die unaniem voor het onderhandelingsmandaat stemden, **biedt het de Qatarese luchtvaartmaatschappij een sesam voor de Europese ruimte, vrij om te landen waar ze maar wil en cabotage uit te voeren. Met andere woorden, de mogelijkheid om passagiers op te pikken in Athene en ze bijvoorbeeld naar Parijs te brengen.**

Hoewel het duidelijk in het belang van Qatar is om toegang te hebben tot de 450 miljoen potentiële reizigers in de EU, is het legitiem om je af te vragen wat het voordeel is voor Europese luchtvaartmaatschappijen, die alleen toegang zullen hebben tot de hub van Qatar en zijn 3 miljoen inwoners... Vooral omdat Qatar Airways wordt gesubsidieerd door de regering van het olierijke emiraat, wat niet langer het geval is voor Europese luchtvaartmaatschappijen, die onderworpen zijn aan strenge beperkingen in het geval van staatssteun. Met andere woorden, een potentieel belangenconflict tussen Henrik Hololei en Qatar zou deze overeenkomst voorgoed de das om kunnen doen. Vijfsterrenhotels, winkelsessies, chauffeursdiensten..

. Na een jaar onderzoek vonden de onderzoekers van Olaf echter veel meer dan de negen vluchten die Hololei

opgaf in het register van de Commissie. De CEO, die tijdens zijn ambtstermijn 237 buitenlandse missies uitvoerde, reisde, meestal niet aangegeven, minstens 25 keer op kosten van Qatar. Maar ook andere organisaties, zoals de AACO, of Arabische bedrijven naar Marokko, Egypte, Qatar, Koeweit, de Verenigde Arabische Emiraten en Libanon. Hij vloog ook naar Australië, Canada, de Verenigde Staten en Ierland, allemaal in business class. Bij minstens negen gelegenheden werd hij vergezeld door zijn vrouw en soms hun

dochter, op kosten van Qatar.

Erger nog, Hololei en zijn gezin kregen vijfsterrenverblijven aangeboden, met bijkomende kosten (spa, museum, themapark, enz.) en diners in luxe restaurants. Hij kreeg ook verschillende cadeaus aangeboden - bekend als 'shopsessies' - en een auto met chauffeur. **Allemaal dingen die hij had moeten weigeren.** Of, op zijn minst, had moeten verklaren. Net zoals hij had moeten verklaren dat zijn vrouw hem vergezelde toen zijn reizen door de Commissie werden betaald, wat bij ten minste zes gelegenheden het geval was.

Olaf heeft aangetoond dat Hololei een langdurige en nauwe relatie had met een van de toenmalige directeuren van Qatar Airways, de Duitser Raphaël von Heereman. In 2011, toen hij kabinetschef was van de Europese commissaris voor Transport - zijn collega uit Estland, Siim Kallas - had Hololei al gevraagd om een familievakantie in Doha aangeboden te krijgen. In december 2018, als DG Vervoer, deed hij het opnieuw. Een uitwisseling van e-mails gedateerd op dat moment, uit Hololei's privé mailbox die hij doorstuurde naar zijn werkadres, lijkt erop te wijzen dat er in de tussentijd nog veel meer reizen zijn geweest. De DG vroeg of de boeking was gemaakt in het Four Seasons Hotel "zoals gewoonlijk" en of zijn chauffeur "Dominic, zoals gewoonlijk" zou zijn. "Dit lijkt te wijzen op een zekere mate van regelmaat", merkten de onderzoekers op.

Een ander voorbeeld. Van 10 tot 15 juli 2019 wilden Hololei en zijn gezin naar Beiroet reizen. Hij vroeg toen aan het hoofd van de AACO, die centraal staat in de onderhandelingen over de "open skies" overeenkomsten, om hem officieel uit te nodigen "om administratieve redenen". Alle kosten van de reis, die Olaf beschreef als "toeristisch", werden gedekt door de AACO, met tickets uitgegeven door Middle East Airlines. Hololei reisde onder dezelfde voorwaarden naar Marokko, Koeweit en Australië, hoewel het Anticorruptiebureau niet kan bevestigen dat dit een volledige lijst is. Samen vertegenwoordigen deze reizen een bedrag van enkele tienduizenden euro's.

"Gevoelige interne documenten

Dit alles wijst op een puur belangenconflict. Maar de affaire neemt een criminele wending, want volgens Olaf heeft Hololei mogelijk een gunst teruggegeven aan zijn Arabische vrienden: een potentieel corrupte link. Het Bureau vond een verontrustende e-mail die in maart 2015, midden in de voorbereidingen voor de Open Skies-overeenkomst, naar Akbar Al Baker, toenmalig hoofd van Qatar Airways, werd gestuurd. De e-mail bevat vertrouwelijke documenten, waaronder het Frans-Duitse standpunt over de overeenkomst, een document over de politieke prioriteiten van de Unie en de fasen van de komende onderhandelingen. Hololei geeft zelf aan dat dit "gevoelige interne documenten" zijn die niet verspreid mogen worden.

Hij vertelde zijn interviewer ook dat de lobby van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen (A4A) fel gekant is tegen het project, vooral omdat Qatar Airways staatssubsidies ontvangt, die de concurrentie verstoren. "De Verenigde Staten zijn radicaler dan de Europeanen", waarschuwt hij. Volgens de onderhandelaar van de Commissie, de Spanjaard Carlos Bermejo Acosta, die destijds rechtstreeks rapporteerde aan Hololei, was er op dat moment echter geen officiële relatie tussen de EU en Qatar Airways, omdat de onderhandelingen nog niet waren begonnen. In september 2016 stuurde het DG zelfs een e-mail naar een

vertegenwoordiger van de Qatarese luchtvaartmaatschappij, Atti Fathi, met het ontwerp van de "open skies"-overeenkomst die door de Europeanen was opgesteld, een ander intern document.

Olaf wijst er echter op dat zelfs als Hololei deze documenten niet hoefde te delen, zijn onderzoekers geen bewijs hebben gevonden dat hij enige invloed had namens het emiraat, ondanks zijn vriendschappelijke banden met de directeuren van de Qatarese luchtvaartmaatschappij of de AACO. Feit blijft dat **Doha een voordeel had, omdat het de rode lijnen van zijn gesprekspartners kende**. Toen Libération contact met hem opnam, gaf Henrik Hololei geen antwoord.

Een ander probleem met het Olaf-rapport is dat het alleen betrekking heeft op Hololei 's professionele e-mailaccount. Het Bureau heeft geen toegang tot zijn privéwoning, computer of persoonlijke telefoon, omdat alleen de rechtbanken over dergelijke onderzoeksmiddelen beschikken. Alleen omdat hij af en toe de fout maakte zijn werkmail te gebruiken, werd Hololei, die blijkbaar zeker was van zijn straffeloosheid, op heterdaad betrapt. Je vraagt je af waarom Olaf, in het licht van deze eerste aanwijzingen van een mogelijk belangenconflict of zelfs corruptie, de zaak niet heeft doorverwezen naar het Europees Openbaar Ministerie in Luxemburg, of naar de Belgische rechtbanken. Want in anderhalf jaar tijd heeft Hololei de tijd gehad om schoon schip te maken. Dit is ongetwijfeld te wijten aan de weigering van de EU-instellingen om het Europees Openbaar Ministerie zijn neus in hun zaken te laten steken, ook al is het verantwoordelijk voor het behartigen van de financiële belangen van de EU. De Europese Rekenkamer bijvoorbeeld, waarvan de leden de EU-begroting hebben opgelicht, zoals Libération in 2021 onthulde, weigert sinds 2023 de door het Europees Openbaar Ministerie gevraagde opheffing van de immuniteit. Hoewel hij onafhankelijk is, blijft Olaf verbonden aan de Commissie en zijn directeur, de Finse Ville Itälä, is zelf een voormalig lid van de Europese Rekenkamer, met de rang van directeur-generaal van de Europese uitvoerende macht. Dit zou zijn collega's kunnen ontmoedigen om hem te controleren.

Het "Estse netwerk

Als Hololei kon handelen zoals hij deed, dan komt dat ook omdat hij een van de machtigste figuren in de Commissie is, een lid van wat in Brussel bekend staat als het "Estse netwerk", dat bestaat uit mannen die zijn opgeleid in de tijd van de voormalige USSR. Zijn carrière binnen de Europese uitvoerende macht is indrukwekkend: hij was tussen 2001 en 2002 Estlands minister van Economie en werd de kabinetschef van de voormalige Estlandse premier Siim Kallas, die werd benoemd tot Europees commissaris toen zijn land in 2004 toetrad tot de EU. Als goede vriend van Martin Selmayr, de almachtige kabinetschef van Jean-Claude Juncker tijdens het voorzitterschap van Juncker tussen 2014 en 2019, werd Hololei eind 2013 benoemd tot adjunct-secretaris-generaal van de Commissie, een van de hoogste posten in de uitvoerende macht van de EU, voordat hij in 2015 werd gepromoveerd tot directeur-generaal vervoer. Hij bleef acht jaar op die post, een record in de recente geschiedenis, aangezien DG's om de vier of vijf jaar moeten rouleren. Aan zijn zijde stond een andere Est, Margus Rahuoja, zijn voormalige adjunct-kabinetschef, gepromoveerd tot directeur in zijn DG en door Belgische rechtbanken veroordeeld voor de verkrachting van een van zijn ondergeschikten in september 2015.

Ook hij voelde zich onbereikbaar: pas in november 2022, na een onderzoek van Libération, werd hij uiteindelijk ontslagen.

Zal Ursula von der Leyen een einde durven maken aan dit "Estse netwerk"? Niet zeker. Hoewel de Commissie bereid is te erkennen dat Olaf zijn werk heeft voltooid, zegt een van haar woordvoerders dat het uitvoerend orgaan van de Gemeenschap "geen commentaar kan geven op individuele personeelsaangelegenheden" en dat "de betrokken diensten van de Commissie de procedure volgen die is vastgelegd in het Statuut van de ambtenaren en de uitvoeringsbepalingen, met inachtneming van de rechten van de betrokken personen". Met andere woorden, **alles wordt intern discreet afgehandeld, ondanks de ernst van de zaak. Er is duidelijk geen sprake van dat de tegenstanders van de "open skies"-overeenkomst met Qatar argumenten in handen krijgen.**

***Mijn commentaar:** Voor degenen onder jullie die dit verhaal gemist hebben, raden we aan het hele artikel te lezen.*

Voor anderen is de laatste alinea voldoende.

Qatar zou toegang blijven houden tot de 450 miljoen potentiële reizigers uit de EU

In ruil krijgen Europese luchtvaartmaatschappijen toegang tot Qatars enige hub en zijn 3 miljoen inwoners.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 1 november op **8,81 euro**. Over de hele week is het **gedaald (-3,53%)**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €10,77 (deze was €15,0 begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is €17,50, het laagste €8.

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:** Beleggers zijn in afwachting van de publicatie van de*

kwartaalresultaten van Air France-KLM op 7 november.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) tot \$92. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$3) tot \$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 commentaar:** Olie blijft deze week vrijwel stabiel.*

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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 navigaction, 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](#).

11.661 mensen ontvangen dit persoverzicht live