

Luchtvervoer: belasting in 2025



## I Brief van François Robardet

# Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°998, 6 januari 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

 [volg deze link](#) , [het is hier](#) , [vindt u deze hier](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*Ik wil jullie het allerbeste wensen voor 2025.*

*Dat jaar staat in het teken van de International Air and Space Show, beter bekend als de Paris Air Show, van 16 tot 22 juni 2025.*

*De vooruitgang in duurzame luchtvaart zal onder de loep worden genomen.*



*copyright Air France*

*Het jaar 2025 belooft een lastig jaar te worden voor de luchtvaartindustrie.*

*De jaarlijkse resultaten zullen sterk worden beïnvloed door factoren buiten de luchtvaartmaatschappijen:*

- *In Frankrijk werd de belasting op vliegtickets na het aftreden van de regering eind 2024 afgeschaft, maar deze zal nu opnieuw worden ingevoerd.*
- *In Nederland zullen de vliegbeperkingen op Schiphol waarschijnlijk groter zijn dan verwacht.*
- *Het tekort aan reserveonderdelen zal naar verwachting minstens twee jaar aanhouden.*
- *Het zal meer dan een jaar duren om de problemen met de Pratt & Whitney motoren op te lossen.*

*Het sleutelwoord voor 2025 zou wel eens "veerkracht" kunnen zijn.*

*François*

## **De brief van maandag**

### **Inhoud :**

Luchtvervoer: het wordt zwaar in 2025!

Wizz Air kondigt aan dat 40 vliegtuigen tot 2026 aan de grond worden gehouden vanwege motorproblemen

Boeing: de FAA handhaaft haar verscherpt toezicht

765 afgeleverde vliegtuigen: Airbus mist net zijn doel

Crash in Zuid-Korea: inspectie Boeing 737-800 gericht op landingsgestel

Bouw van een e-brandstoffabriek in Fos-sur-Mer

### **> Luchtvervoer: in 2025 wordt het belastend!**

(bron TourMaG) 6 januari 2025

***Mijn commentaar:*** *Als er één punt is waarover ik het eens ben met de nieuwe minister van Economie en Financiën, dan is het wel dat de ecologische transitie zal betekenen dat je meer moet betalen voor bepaalde basisdiensten.*

*Dit geldt voor alle sectoren van de economie, ook voor de luchtvaart.*

*Ik ben ervan overtuigd dat onze leiders zich hiervan bewust zijn.*

**Lees het artikel :**

**De verhoging van de solidariteitsbelasting voor luchtvaartmaatschappijen (TSBA), die was voorzien, afgekeurd, voorzien, herzien, in stemming gebracht, aangevochten, geëvacueerd en terugbetaald, is niet langer actueel omdat er niet over de begroting is gestemd.**

(...)

Maar er is geen sprake meer van een belastingverhoging aan het begin van dit jaar, en de politieke kalender valt handig samen met de wapenstilstand tussen Kerstmis en Nieuwjaarsdag.

De muur van schulden is er echter nog steeds, net als de dringende behoefte aan een nieuwe begroting, en de jacht op miljarden zou vrij snel moeten worden hervat.

Tegen deze achtergrond **zal, wanneer het parlement over een paar dagen zijn werkzaamheden aan de begroting hervat, de kwestie van het verhogen van de TSBA ongetwijfeld vrij snel weer ter sprake komen** en de twee organisaties die de belangen van de Franse vlag vertegenwoordigen, geven nog steeds te kennen dat ze tegen deze verhoging zijn.

Het Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) heeft op 19 december nog een persbericht uitgegeven om te herhalen dat het tegen een verhoging van de belasting op vliegtickets is, die "discriminerend... en onrechtvaardig is tegenover de bevolking van de Franse overzeese gebiedsdelen en Corsica...".

Ook de FNAM liet zich niet onbetuigd en riep de nieuwe regering in een persbericht op 18 december op om "af te zien van dit plan, dat een recessie-effect zou hebben, gezien de katalyserende rol van het luchtvervoer, een sector bij uitstek, in de Franse economie".

**De voorzitter van de FNAM maakt zich echter weinig illusies: "het onderwerp komt weer op tafel"**, verklaarde hij enkele dagen geleden in een interview met Radio Classique.

(...)

**Éric Lombard, de nieuwe minister van Economie, Financiën en Industriële en Digitale Soevereiniteit**, zal alle politieke partijen die in het Parlement vertegenwoordigd zijn, uitnodigen om de dialoog aan te gaan en de goedkeuring van een begroting te bevorderen.

"We moeten een compromis vinden," zei hij. Als linkse man zou hij geneigd kunnen zijn om de ecologen tevreden te stellen, vooral omdat hij **in 2022** bij de publicatie van zijn boek "Au cœur de la finance utile" (Éditions de l'Observatoire) **verklaarde dat de ecologische transitie "ons zou verplichten om meer te betalen voor bepaalde basisdiensten"**.

**Op het ministerie van Transport liggen de zaken anders. De nieuwe minister, Philippe Tabarot**, een rechtse senator van Les Républicains, heeft een slechte reputatie bij milieuactivisten, niet in het minst sinds een ruzie met IPCC-wetenschappers tijdens een hoorzitting van de Senaat in 2021, toen hij **sprak over "het gevaar van ontgroening en vrijheidsberoving" tijdens een uitwisseling over de uitdagingen van het verminderen van broeikasgassen.**

Zal hij de debatten beïnvloeden om de geplande verhogingen te matigen of zelfs te begraven?

Tot slot zal het standpunt van premier François Bayrou, die de uiteindelijke beslissing moet nemen, van belang zijn. De inwoners van zijn vriendelijke stad Pau, die verstoken is van de verbinding met Parijs Orly, rekenen op hem om druk uit te oefenen op de Air France-KLM groep om de dienst, die door Transavia werd stopgezet omdat deze niet winstgevend was, te herstellen.

(...)

Met of zonder overheidsbelastingen, **de ticketprijzen zullen de komende jaren waarschijnlijk stijgen omdat de milieuwetgeving** tot steeds hogere kosten leidt.

Hieronder vallen het EU-emissiehandelssysteem (EU ETS) en het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA).

(...)

## > **Wizz Air kondigt aan dat 40 vliegtuigen tot 2026 aan de grond blijven vanwege motorproblemen**

(bron Reuters) 31 december 2024

**Mijn commentaar:** *Er is een lange lijst van storingen en problemen met de verschillende modellen Pratt & Whitney PW1000 GTF-motoren.*

*Het gaat om Airbus 320neo, Airbus A220-300, Airbus A220-100 en sommige Embraer E2 vliegtuigen.*

*Volgens de krant Les Echos:*

*"Naast de storingen en vroegtijdige slijtageproblemen van de eerste jaren, zijn er vertragingen opgetreden in de leveringen van nieuwe motoren en reserveonderdelen. Als gevolg hiervan kan "de volledige revisie van een motor, die normaal tussen de 60 en 90 dagen duurt, een heel jaar duren", klaagde de General Manager van Air Baltic onlangs, waarbij hij het geval aanhaalde van een vliegtuig dat "386 dagen aan de grond stond".*

*Air France, dat 60 A220's heeft besteld, ondervond dit vorig jaar, toen 5 van de 36 A220's niet beschikbaar waren.*

*Voor Pratt & Whitney lijkt de rekening fors te worden. In 2025 en 2026 verwacht de fabrikant gemiddeld 350 vliegtuigen per jaar gedurende 250 tot 300 dagen aan de grond te houden om de nodige reparaties aan defecte motoren uit te voeren.*

**Lees het artikel :**

**Wizz Air kondigde** dinsdag **aan dat** het een nieuwe ondersteuningsovereenkomst had getekend met Pratt & Whitney, een defensie- en ruimtevaartbedrijf dat eigendom is van RTX, **vanwege motorproblemen** en voegde eraan toe **dat het verwachtte dat 40 van zijn vliegtuigen aan de grond zouden blijven tot het boekjaar 2026.**

De Hongaarse lagekostenluchtvaartmaatschappij zei dat Pratt & Whitney tot eind 2026 commerciële ondersteuning zal bieden, waaronder operationele bijstand en een compensatiepakket voor de directe kosten die verband houden met de aan de grond gehouden vliegtuigen.

Het in Boedapest gevestigde Wizz Air, dat een volledig Airbus-vloot exploiteert, werd geconfronteerd met extra uitdagingen nadat **Pratt & Whitney in 2023 had gezegd dat meer dan 1.000 motoren uit Airbus-vliegtuigen moesten worden verwijderd en gecontroleerd op microscopische scheurtjes.**

In september 2023 schatte Wizz Air een potentiële capaciteitsvermindering van 10% in de tweede helft van het boekjaar 2024 als gevolg van de turbopropinspectie door Pratt & Whitney.

In november van dit jaar boekte het bedrijf een groter dan verwachte daling van de winst in de eerste helft van het jaar, waarbij het de voortdurende problemen met de inspectie van motoren, die de Airbus-vliegtuigen aan de grond hielden, en de impact van het conflict in het Midden-Oosten aanhaalde.

Wizz Air zei ook dat het verwacht terug te keren naar groei door 50 nieuwe Airbus A321NEO's in ontvangst te nemen en de capaciteit in 2026 met ongeveer 20% te verhogen.

**> [Boeing: de FAA handhaaft een verhoogd niveau van toezicht](#)**

(bron La Tribune) 3 januari 2025

**Mijn commentaar:** De bevindingen zijn vernietigend voor Boeing en voor de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (FAA). De verklaringen van het hoofd van de FAA zijn ondubbelzinnig.

Het valt nog te bezien of zijn opvolger net zo standvastig zal zijn.

Volgens het tijdschrift *Aerospatium* :

Michael Whitaker werd afgelopen september ronduit bekritiseerd door Elon Musk, de baas van SpaceX en een goede vriend van Donald Trump, die opriep tot zijn ontslag na het besluit van de FAA om een boete van 630.000 dollar op te leggen aan het lanceerbedrijf, dat werd beschuldigd van het schenden van de vereisten van een lanceervergunning.

Hij had twee lanceringen uitgevoerd zonder te wachten tot er rekening werd gehouden met de wijzigingen die hij had aangevraagd bij de toezichthouder.

In het algemeen is de miljardair, die de teugels van het nieuwe DoGE (Department of Government Efficiency) zal overnemen, erop gebrand om gebruik te maken van het bezuinigingsmandaat dat hij zal krijgen om de middelen en prerogatieven van de regulator te beperken.

Hij bekritiseert de regulator omdat hij regelmatig termijnen heeft opgelegd voor overleg met de relevante belanghebbenden - zoals wettelijk vereist - toen hij probeerde de veiligheids- en milieubeschermsregels te omzeilen om de testvluchten van zijn Starship te versnellen.

**Lees het artikel :**

Een jaar na het incident met Alaska Airlines **zal de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (FAA) het verscherpte toezicht op Boeing voor een langere periode handhaven, aldus de vertrekkende chef van het agentschap, Mike Whitaker**, in een verklaring **op vrijdag 3 januari**. "We hebben een ongekend aantal onaangekondigde audits uitgevoerd en we voeren maandelijkse besprekingen met het management van Boeing om de voortgang te controleren. Ons verscherpt toezicht is van blijvende aard", waarschuwde Mike Whitaker.

"Dit is geen project van één jaar. **Wat nodig is, is een fundamentele cultuuromslag bij Boeing, gericht op veiligheid en kwaliteit vóór winst**", voegde de FAA-baas eraan toe. Dit vereist aanhoudende inspanningen en toewijding van Boeing, evenals onwrikbaar toezicht van onze kant."

Tegelijkertijd publiceerde de Amerikaanse vliegtuigbouwer vrijdag een overzicht van de acties die het het afgelopen jaar heeft ondernomen om de kwaliteit in zijn fabrieken te verbeteren. De groep heeft met name "het aantal defecten bij de assemblage van de 737 romp bij Spirit AeroSystems aanzienlijk verminderd door het aantal inspectiepunten op de bouwplaatsen te verhogen", aldus het bedrijf. De vliegtuigbouwer legt ook uit dat het de training voor zijn monteurs en kwaliteitsinspecteurs heeft geïntensiveerd.

(...)

**Mike Whitaker erkende dat het vorige toezicht te passief was.**

De FAA heeft ook de productie van de 737 beperkt tot 38 vliegtuigen per maand, een tempo dat de fabrikant in 2024 niet zal halen vanwege de vertraging in de assemblagelijnen om nieuwe veiligheids- en nalevingsmaatregelen te implementeren. Het incident en de daaropvolgende crisis voor Boeing leidde tot het vertrek van de toenmalige CEO, Dave Calhoun.

Naast problemen met de productiekwaliteit kreeg de **vliegtuigbouwer in 2024 te maken met een staking die meer dan 50 dagen duurde** en twee cruciale fabrieken lamlegde. **Half oktober kondigde het bedrijf aan zijn wereldwijde personeelsbestand met 10% te willen inkrimpen. Eind 2023 had het bijna 171.000 mensen in dienst.**

Ter herinnering: **Mike Whitaker kondigde vorige maand aan dat hij van plan was om op 20 januari af te treden, de datum van de inauguratie van de verkozen president Donald Trump.** Sean Duffy, de kandidaat van Donald Trump om het ministerie van Transport te leiden, vertelde aan Reuters dat hij ervoor wilde zorgen dat "er veilige vliegtuigen uit Boeing komen".

**> 765 vliegtuigen geleverd: Airbus mist net zijn doel**

(bron La Tribune) 3 januari 2025

***Mijn opmerking:*** Het aantal Airbus-leveringen in 2024 blijft ver achter bij dat van 2019 (765 tegenover 860).

*Dit aanzienlijke verschil weerspiegelt de aanhoudende problemen in de toeleveringsketen voor reserveonderdelen, een kwestie die ik regelmatig in mijn brieven aan de orde heb gesteld.*

**Lees het artikel :**

**Airbus heeft zijn leveringsdoelstelling voor 2024 net niet gehaald, met een voorlopige levering van meer dan 765 vliegtuigen aan luchtvaartmaatschappijen en verhuurders**, aldus bronnen in de sector die zich baseren op voorlopige gegevens. De Europese fabrikant had "ongeveer 770" leveringen voorspeld in 2024. **Maar sommige leveringen moesten worden uitgesteld** als onderdeel van complexe onderhandelingen tussen luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigfabrikanten en stoelleveranciers, **waardoor de leveringsdoelstelling van 770 buiten bereik bleef**, aldus de bronnen.

Airbus weigerde commentaar te geven in de aanloop naar de officiële aankondiging op 9 januari. Temeer omdat de gegevens, die onderworpen zijn aan een routinecontrole, op het laatste moment gewijzigd kunnen worden.

De vliegtuigbouwer leverde theoretisch meer dan 122 vliegtuigen in december, wat het totaal voor het jaar op iets meer dan 765 brengt, voegden de bronnen eraan toe. Maar het zou niet minder dan 127 vliegtuigen in één maand hebben moeten leveren om zijn doelstelling te halen. Eind november had het bedrijf al 643 vliegtuigen afgeleverd sinds januari, 20 meer dan het jaar ervoor. Het bedrijf had in november al zijn beste prestatie van het jaar neergezet, met 84 vliegtuigen. Deze prestatie is nu in december overtroffen.

**Airbus had zich echter voorbereid op het niet halen van de leveringsdoelstelling, door analisten te vertellen dat een tekort van minder dan 20 vliegtuigen niet als significant zou worden beschouwd, en daarom niet ernstig genoeg om een nieuwe winstwaarschuwing te rechtvaardigen.** Airbus haalt het grootste deel van zijn bedrijfswinst en kasstroom uit de leveringen van commerciële vliegtuigen. Deze resultaten bevestigen het herstel van de Groep sinds de herfst, na een dieptepunt in augustus en september toen er ongeveer 50 vliegtuigen per maand werden geleverd. Airbus presenteert zijn prognoses voor 2025 en zijn volledige resultaten op 20 februari.

Toch **is Airbus nog ver verwijderd van het niveau van voor de crisis.** Te beginnen met 2019, een recordjaar waarin het meer dan 860 vliegtuigen produceerde. Des te meer omdat de fabrikant zijn doelstelling voor 2024 in juli naar beneden heeft bijgesteld vanwege leveringsproblemen en een tweede winstwaarschuwing heeft voorkomen na het bereiken van een overeenkomst over extra leveringen van motoren in november met CFM, een joint venture van GE Aerospace en Safran.



## > Crash in Zuid-Korea: inspectie Boeing 737-800 gericht op landingsgestel

(bron AFP) 1 januari 2025

***Mijn commentaar:** De beelden van de crash van het Jeju Air vliegtuig zijn angstaanjagend.*

*Het is nog te vroeg om de exacte oorzaak van het ongeluk te achterhalen.*

*Volgens de eerste waarnemingen heeft een van de motoren vogels ingeslikt, waardoor rook vrijkwam, waarna het landingsgestel niet uitklapte.*

**Lees het artikel :**

**Op woensdag 1 januari kondigde Zuid-Korea aan dat de volledige inspectie van alle Boeing 737-800 vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappijen van het land "vooral" gericht was op het landingsgestel, na de crash van een Boeing 737-800 waarbij 179 mensen om het leven kwamen in Muan op 29 december.**

De huidige onderzoeken "richten zich voornamelijk op het landingsgestel, dat in dit geval niet correct uitklapte", zei de directeur-generaal die verantwoordelijk is voor het luchtvaartveiligheidsbeleid, Yoo Kyeong-soo.

Op 30 december kondigde Zuid-Korea een "volledige inspectie" aan van alle Boeing 737-800's die door de luchtvaartmaatschappijen van het land worden gebruikt. Op woensdag kondigde het land ook aan dat het een van de zwarte dozen van de neergestorte Boeing 737-800 naar de Verenigde Staten zou sturen.

**Omdat het onmogelijk was om de informatie uit "de beschadigde vluchtdaterecorder op Zuid-Koreaanse bodem te halen, is vandaag besloten om deze naar de Verenigde Staten te vervoeren voor analyse in samenwerking" met Amerikaanse onderzoekers**, verklaarde Joo Jong-wan, vice-minister belast met luchtvaart, tijdens een briefing.

Op zondagochtend landde deze Boeing van de Zuid-Koreaanse low-cost luchtvaartmaatschappij Jeju Air, op weg van Bangkok, op zijn buik in Muan (zuid-west) en raakte een betonnen muur aan het einde van de landingsbaan. Onder het gewicht van de klap vouwde het vliegtuig in tweeën en barstte in vlammen uit. In totaal kwamen 179 van de 181 passagiers om en alleen een stewardess en een steward overleefden de ramp, het ergste vliegtuigongeluk dat Zuid-Korea ooit op zijn grondgebied heeft meegemaakt.

## > Er wordt een e-brandstoffabriek gebouwd in Fos-sur-Mer

(bron Les Echos) 31 december 2024

**Mijn commentaar:** Nogmaals, we moeten voorzichtig maar optimistisch zijn.

Het artikel vermeldt alleen de eerste fase, de studiefase. Dit zou kunnen leiden tot een beslissing om de exploitatie in 2027 te starten.

Het vooruitzicht dat deze fabriek in 2030 e-brandstof zal produceren, is dus onzeker.

### Lees het artikel :

**De openbare raadpleging in Fos-sur-Mer** (Bouches-du-Rhône) en naburige steden wordt omschreven als "rustig", **nu er een besluit wordt genomen over de toekomst van het NeoCarb-project** in het industriële havengebied. "Deze fabriek zal helpen om het transport over zee en door de lucht lokaal koolstofvrij te maken. Het grote publiek staat erachter", zegt Jérôme Giraud, adjunct-directeur van het project. Het momentum is zo sterk dat de initiatiefnemer, Elyse Energy, een jonge pionier in de productie van koolstofarme moleculen, net heeft aangekondigd dat het €120 miljoen heeft opgehaald om de administratieve herziening van het project te starten, dat wordt begeleid door een team van 80 mensen.

De deal is tot stand gekomen met zijn twee al lang bestaande partners, Hy24, de toonaangevende particuliere vermogensbeheerder die zich richt op de waterstofeconomie, en Mirova, een dochteronderneming van Natixis Investment Managers die zich richt op duurzame investeringen, die al €30 miljoen hebben bijgedragen in een eerste ronde in 2023. Ze krijgen gezelschap van twee nieuwe investeerders: het Nederlandse pensioenfonds PGGM en Bpifrance. Net als in de regio Pays de la Loire, waar het bedrijf een soortgelijk project uitvoert, zal de definitieve investeringsbeslissing, ter waarde van ongeveer 1,5 miljard euro, in 2027 worden genomen aan het einde van de nieuwe studiefase. Als de beslissing positief uitvalt, zou dit 600 banen moeten opleveren op een terrein van 51 hectare met zeekades.

Havens koolstofvrij maken

De NeoCarb-fabriek zal zich richten op de markt voor duurzame brandstoffen.

**Volgens het bedrijfsplan zal het een krachtige elektrolyse-eenheid (350 MW) omvatten die 40.000 ton waterstof per jaar kan produceren. Gemengd met koolstof uit de industriële processen in de regio, zal deze grondstof worden gebruikt voor de productie van ongeveer 200.000 ton e-methanol.**

**Een kwart hiervan dekt de lokale behoeften van ongeveer tien veeboten.** Het zal moeilijk zijn om verder te gaan, gezien de kosten van de brandstof, die waarschijnlijk drie keer zo hoog zullen zijn als conventionele brandstof. "We zijn van plan om het te gebruiken voor manoeuvres in en uit havens," zegt Jérôme Giraud.

**De rest wordt geraffineerd voor de productie van alcohol-naar-jet e-kerosine voor gebruik in de luchtvaart.** Een andere fabriek van Elyse Energy, in de buurt van Lyon in de "chemische vallei", zal nog eens 75.000 tot 100.000 ton synthetische brandstof per jaar leveren. "Dit zal genoeg zijn om de lokale behoeften in 2030 te dekken", vervolgt de manager. Hij heeft al contacten gelegd met verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France, die door de Europese regelgeving verplicht zullen worden om dit type duurzame brandstof te gebruiken, aanvankelijk gemengd met fossiele paraffine.

Volgens een studie van Transport & Environnement **zijn er in de Europese Economische Ruimte maar liefst 45 projecten geïdentificeerd voor de productie van e-brandstof voor vliegtuigen. Als deze projecten worden bevestigd, zou de luchtvaartsector voldoende synthetische brandstof krijgen om te voldoen aan het eerste mandaat dat de EU voor dit type brandstof heeft vastgesteld in 2030**, d.w.z. 1,2% van de brandstof die aan EU-luchthavens wordt geleverd. Dit aandeel zou dan geleidelijk moeten toenemen tot 35% in 2050, volgens de ReFuelEU luchtvaartrichtlijn.

## **Beurs persoverzicht**

### **> 2024 was een gemengd jaar voor Europese luchtvaartinvesteerders**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 31 december 2024 januari 2025

***Mijn commentaar:*** Beleggers in Lufthansa en Air France-KLM zullen veel geduld moeten hebben als ze hun geld terug willen krijgen.

**Lees het artikel :**

**Het jaar 2024 was niet het beste voor beleggers in Europese luchtvaartmaatschappijen. Beleggers in Air France-KLM (-39%) en Lufthansa Group (-20%) leden zware verliezen. Aandelen in IAG, de moedermaatschappij van onder andere British Airways en Iberia, verdubbelden daarentegen bijna**

in waarde (+93%).

**Zowel Air France-KLM als de Lufthansa Group hebben te maken met hoge kosten, personeelstekorten en het onvermogen om op volle capaciteit te vliegen**, mede als gevolg daarvan. **IAG heeft minder last van deze situatie en staat bekend als structureel winstgevender en efficiënter, geholpen door de nationale markten waarop het actief is.** Londen Heathrow is van oudsher een goudmijn vanwege de vele premium vluchten en Madrid ontwikkelt zich snel als luchtvaartknooppunt. Daarnaast vliegt IAG veel minder op Azië en heeft het dus minder last van omwegen door de sluiting van het Russische luchtruim.

**Bij de Europese lagekostenmaatschappijen** waren er het afgelopen jaar **ook grote verschillen in de prestaties van de aandelenkoersen. Terwijl de aandelen van easyJet met 11% stegen, daalden die van Ryanair (-18%) en Wizz Air (-35%).** Ryanair is altijd een favoriet geweest op de aandelenmarkt, maar het bedrijf heeft dit jaar minder kunnen groeien vanwege zijn totale afhankelijkheid van Boeing, dat de productie van de 737 MAX aanzienlijk heeft moeten verlagen. Wizz Air heeft ondertussen een aantal vliegtuigen aan de grond gehouden vanwege een productiefout met de Pratt&Whitney-motoren die de vloot van Airbus A320neo's aandrijven. De motoren moeten terug naar de fabriek voor inspectie en reparatie. EasyJet gebruikt voortstuwingsbronnen van een andere fabrikant voor deze Airbus-vliegtuigen.  
(...)

## **Einde persoverzicht**

### **> Koersontwikkeling Air**

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 3 januari op €7,604.** Over de hele week is het **sterk gedaald (-6,05%).**

De aandelenkoers was €13,60 op 1 januari 2024 en €8,23 op 1 juli 2024.

**Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,07 euro** (het was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 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:** In de afgelopen weken had de aandelenkoers zich gestabiliseerd op een niveau dat nog steeds onder de analistenconsensus lag, voordat hij vorige week daalde.

## > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$3) naar \$92.** Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$77 per vat.**

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

**Mijn commentaar:** De oliepunten zijn de afgelopen maand weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.

## > 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 je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigaction.](#)

## 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**

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

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

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

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

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

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

11.657 mensen ontvangen dit persoverzicht live

.