

Speciaal belastingdossier

## I Brief van de voormalige directeur van Air France-KLM

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)



### François Robardet

ex-vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°929, 11 september 2023

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,*

*Twee weken geleden herhaalde de minister van Transport, Clément Beaune, dat het belasten van de vervoermiddelen die de meeste CO2 uitstoten het mogelijk zou maken om een verschuiving aan te moedigen naar het spoor in het bijzonder, en om meer te investeren in de ecologische transitie.*

*Sindsdien zijn er veel reacties gekomen.*

*Gezien het belang van het onderwerp heb ik aan het einde van deze nieuwsbrief een speciaal rapport opgenomen over ecotaksen in Europa.*

*Neem even de tijd om het te lezen.*

*François*

## Persoverzicht van maandag

## > **Het Afrikaanse potentieel waar Air France, British Airways en Emirates op inzetten**

(bron Contrepoints) 9 september - (...) **Sinds het herstel na de val van de tsunami heeft de toename van het aantal geopende routes op het continent geleid tot een hernieuwde belangstelling voor Afrikaanse regio's die als bronnen van groei worden beschouwd.**

**De ontwikkelingsstrategieën van Air France-KLM, British Airways en Emirates wijzen allemaal op het vooruitzicht om Afrika te ontsluiten, niet in de Sahel maar in Oost-Afrika, Zuidelijk Afrika en West-Afrika, in de landen die grenzen aan de Golf van Guinee.**

De schorsing van Air-France vluchten naar Niamey (Niger), Bamako (Mali) en Ouagadougou (Burkina Faso) als gevolg van de verspreiding van staatsgrepen in de Sahel zal geen significante impact hebben op haar Afrikaanse activiteiten. **Op 23 juni opende de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij een nieuw regionaal kantoor in Nairobi (Kenia), dat Oeganda, Tanzania, Rwanda en Djibouti bedient, evenals Zuid-Afrika, Nigeria en Ghana.** Een beleid dat wordt versterkt door de inzet van nieuwe diensten door haar low-cost dochteronderneming Transavia France naar Senegal, Kaapverdië en Egypte vanaf de winter van 2023-2024.

**De expansie van Air-France in Afrika sluit aan bij die van British Airways,** dat het aantal vluchten naar Caïro de afgelopen vier jaar heeft verdubbeld, een partnerschap is aangegaan met de Zuid-Afrikaanse maatschappij Airlink om haar passagiers gemakkelijker toegang te bieden tot achttien bestemmingen in de subregio en van plan is haar routes naar Accra (Ghana) uit te breiden vanaf de winter van 2023.

Maar de nieuwe concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op het Afrikaanse continent is geen spel tussen historische spelers, zoals blijkt uit de opkomst van **Emirates**

in Afrika sinds 2022. In de afgelopen vier maanden heeft de Emirates-luchtvaartmaatschappij **haar dekking van Oost-Afrika versterkt** door de dagelijkse vluchten naar Dar es Salaam (Tanzania) en Entebbe (Oeganda) te verhogen. **Vorig jaar breidde Emirates zijn West-Afrikaanse en Zuid-Afrikaanse wortels uit met** meer dagelijkse verbindingen naar Lagos en Abuja (Nigeria) en naar Johannesburg, Kaapstad en Durban (Zuid-Afrika). De volgende fase van dit ontwikkelingsplan is gericht op Noord-Afrika, waar vanaf de herfst van 2023 extra vluchten zullen worden geopend naar Caïro. De expansiestrategie van de VAE in Afrika volgt op de uitbreiding van de Al Maktoum luchthaven van Dubai in de afgelopen 10 jaar, die tot doel heeft om er in het komende decennium "de grootste luchthaven ter wereld" van te maken.

Voordat de Covid-19 pandemie uitbrak, was de toeristische sector goed voor ongeveer 8% van het Afrikaanse BBP. Vorig jaar had de sector zich hersteld tot 65% van het niveau van voor de pandemie. **De versnelde concurrentie tussen de grote**

**luchtvaartmaatschappijen sinds 2022 weerspiegelt een opleving van het vertrouwen in de toekomst van de zakelijke en toeristische stromen op het grote continent.** Terwijl de Sahel zich terugtrekt en instort in onveiligheid, openen andere Afrikaanse regio's zich en tekenen zich de contouren af van een Afrika met meerdere snelheden.

***Mijn commentaar:*** Terwijl Europese en Golfmaatschappijen hun oog laten vallen op de Afrikaanse markt, mogen we de Chinese maatschappijen en Ethiopian Airlines niet vergeten.

*Ethiopian Airlines heeft de afgelopen vijftien jaar een lange weg afgelegd. Dat heeft het deels te danken aan de niet aflatende steun van de Ethiopische regering, geholpen door China, en deels aan de aanwezigheid aan het hoofd van CEO's die gespecialiseerd zijn in de luchtvaartindustrie.*

*Ethiopian Airlines krijgt ook indirecte steun van China en India. De Chinezen en Indiërs hebben van Ethiopië hun Trojaanse paard gemaakt: in plaats van te exporteren vanuit eigen land, gebruiken ze Afrika om het Westen te overspoelen met hun goederen, belastingvrij. Lees mijn [brief](#) nr. 764 over dit onderwerp  
Tussen 2016 en 2018 was Ethiopian Airlines de eerste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij die zonder succes probeerde Afrika rechtstreeks met Amerika te verbinden door vluchten aan te bieden tussen Lomé en New York en vervolgens tussen Abidjan en New York.*

## > **CFM onderneemt juridische stappen na ontdekking neponderdelen op 68 motoren**

(bron Air Journal) 10 september - **Een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde leverancier zou documentatie hebben gefabriceerd voor onderdelen die vervolgens werden geïnstalleerd op motoren die de Airbus A320-serie en Boeing 737-serie vliegtuigen aandrijven.** De juridische aanklacht geeft meer details over het zich ontwikkelende verhaal over vervalste luchtwaardigheidsdocumenten - bekend als Authorised Release Certificates (ARC's) - geleverd door de Britse leverancier AOG Technics. **CFM, de joint venture van GE Aerospace en Safran, ondernam op 7 september juridische stappen tegen het Britse bedrijf, omdat het vermoedde dat 68 motoren waren uitgerust met valse onderdelen.**

(...)

"

Veiligheid is onze hoogste prioriteit en we ondernemen agressief juridische stappen tegen AOG Technics om de industrie sneller in staat te stellen onderdelen te identificeren die door deze derde partij met vervalste documentatie zijn verkocht", aldus een woordvoerder van CFM International.

De motor in kwestie is de CFM56, die de oudere generatie Airbus A320 en de Boeing

737 NG

aandrijft. Uit een onderzoek van het EASA bleek dat **enkele van de frauduleuze onderdelen turbinebladen waren**, die worden beschouwd als "onderdelen met beperkte levensduur" die na verloop van tijd kunnen vermoeien. CFM zei dat geen van de motoren die waren uitgerust met de vervalste onderdelen betrokken waren geweest bij ongelukken. De motorfabrikant voegde hieraan toe: "AOG Technics heeft geen banden met GE Aerospace, Safran Aircraft Engines of CFM. We hebben onze klanten en onderhoudsfaciliteiten proactief gewaarschuwd en we blijven samenwerken met onze klanten om de authenticiteit te beoordelen van de documentatie voor onderdelen die ze direct of indirect van AOG Technics hebben gekocht."

De kwestie werd **in juli**

voor het eerst onder de aandacht van CFM gebracht nadat **onderdelen van AOG Technics vergezeld gingen van verdachte documentatie**. In de documentatie stond dat de onderdelen nieuw waren, maar ervaren technici zeiden dat ze gebruikt leken te zijn. CFM en Safran onderzochten de zaak en bevestigden dat de documentatie vervalst was voordat ze de regelgevende instanties inlichtten.

Het lijkt erop dat de productie van certificaten slechts het topje van de ijsberg is bij AOG. **Volgens een rapport van Bloomberg hebben belangrijke werknemers van het bedrijf hun arbeidsverleden vervalst en zelfs stockfoto's gebruikt op hun LinkedIn-profielen**. Zo beweerde verkoopdirecteur Ray Kwong tientallen jaren te hebben gewerkt voor onder andere All Nippon Airways (ANA), Mitsubishi en Nissan, maar geen van deze bedrijven heeft een dossier van zijn dienstverband. **AOG beweert ook werkplaatsen te hebben in Singapore, Miami en Frankfurt, maar ook dit is niet waar.**

*Mijn commentaar: Valse documenten, vervalste LinkedIn-profielen, onbestaande werkplaatsen...*

*De luchtvaartindustrie heeft geen geheim gemaakt van haar verbazing over het nieuws dat dit in Londen gevestigde bedrijf schuldig is aan het leveren van valse motorreparatieonderdelen.*

*AOG Technics is geen leverancier van Air France KLM, Safran, General Electric of Airbus, zo hebben deze bedrijven ons verzekerd.*

**> Lufthansa zet twee Airbus A380's in de rij bij gebrek aan Boeing 777X'en**

(bron Journal de l'Aviation) 6 september - De Duitse luchtvaartmaatschappij **Lufthansa heeft eindelijk besloten om twee extra Airbus A380's te reactiveren**, die sinds mei 2020 door TARMAC Aerosave in Teruel (Spanje) zijn opgeslagen als direct gevolg van de pandemie.

Ze zullen tussen 2024 en 2025 opnieuw in de vloot van Lufthansa worden opgenomen.

**Deze beslissing wordt verklaard door het gebrek aan beschikbare langeafstandscapaciteit na het uitstel van de leveringen van bepaalde vliegtuigen, met name voor het Boeing 777X-programma.** Lufthansa heeft een twintigtal 777-9's besteld, waarvan aanvankelijk werd verwacht dat ze tussen 2020 en 2025 zouden worden geleverd, maar waarvan de werkelijke leveringsdata nog erg onduidelijk zijn voor de Duitse luchtvaartmaatschappij.

Boeing verwacht nog steeds dat de 777-9 in 2025 in gebruik zal worden genomen. Lufthansa heeft tot nu toe gepland om in totaal 6 A380's te reactiveren, waaronder twee vliegtuigen die als reserve worden gebruikt. De Duitse luchtvaartmaatschappij heeft deze zomer al vier van haar Super Jumbo's weer in gebruik genomen, met de eerste commerciële vlucht tussen München en Boston op 1 juni. De volgende twee moeten voor het einde van het jaar weer in dienst komen.

Alle A380's van Lufthansa zijn nu gestationeerd in München. Ze vliegen momenteel dagelijks naar Boston en New York JFK en zullen in het komende winterseizoen ook worden ingezet op Los Angeles en Bangkok. Tot slot is de Duitse luchtvaartmaatschappij al van plan om volgende zomer New Delhi met een A380 te bedienen om aan de sterke vraag van de Indiase markt te voldoen.

(...)

**Mijn commentaar:** Lufthansa is gedwongen om een aantal A380's opnieuw in te zetten. De kosten zijn niet gering, vooral omdat Lufthansa piloten heeft moeten omscholen voor dit toestel.

*Hoewel dit toestel erg populair is bij passagiers, geven luchtvaartmaatschappijen er de voorkeur aan om ze zo snel mogelijk te vervangen door tweemotorige langeafstandsvliegtuigen die veel minder brandstof verbruiken...*

## > **Meloni wil Lufthansa-ITA-overeenkomst van start laten gaan**

(bron Reuters) 10 september - **De Italiaanse premier Giorgia Meloni vroeg zich zondag af waarom de Europese autoriteiten geen toestemming hadden gegeven voor de investering van de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa in ITA Airways**, de opvolger van Alitalia.

"Er gebeurt iets vreemds. Dezelfde Europese Commissie die ons al jaren vraagt om een oplossing te vinden voor het ITA-probleem, blokkeert het nu we een oplossing vinden", vertelde ze op een persconferentie na de G20-top.

(...) **"Deze transactie is niet formeel aangemeld bij de Commissie.** Als een transactie een concentratie vormt en een Europese dimensie heeft, is het altijd aan de bedrijven om deze bij de Commissie aan te melden", zei een woordvoerder van de Commissie zondag.

**Eind mei stemde** Lufthansa in met een belang van 41% in ITA. Sindsdien **is Italië in gesprek met de mededingingsautoriteiten van de Europese Unie om informele steun te krijgen voordat de transactie formeel wordt aangemeld.**

(...)

***Mijn commentaar:** Het is gebruikelijk dat bedrijven informele gesprekken voeren met de Europese Commissie voordat ze een aanvraag indienen.*

*Uit de opmerkingen van de Italiaanse premier blijkt een gebrek aan kennis van Europese mysteries.*

### **> Alan Joyce, de emblematische baas van Qantas, verlaat de Australische luchtvaartmaatschappij via de achterdeur**

(bron La Tribune) 5 september - Het is **het einde van de weg voor Alan Joyce bij Qantas. Na 22 jaar bij de Australische nationale luchtvaartmaatschappij, waarvan 15 jaar als CEO**, heeft de 57-jarige Ier zijn functie woensdag abrupt neergelegd. Hoewel zijn vertrek al in mei was aangekondigd - ten gunste van Vanessa Hudson, tot nu toe de CFO van de groep, die de eerste vrouw wordt aan het hoofd van Qantas - was het pas gepland in november. Dit is een behoorlijke klap voor de man die Qantas zo lang heeft belichaamd en zichzelf heeft gevestigd als een van 's werelds toonaangevende luchtvaartmaatschappijen. Na talloze crises sinds 2008 te hebben doorstaan, kon hij deze keer geen weerstand bieden.

**Toen hij in november 2008 aan het roer kwam van de Qantas-groep, nadat hij de low-cost dochtermaatschappij Jetstar Airways had geleid, ging Alan Joyce meteen aan de slag met een zeer ambitieus project dat van zijn bedrijf een van de reuzen van het wereldwijde luchtvervoer had kunnen maken: de fusie met British Airways**, destijds geleid door een luchtvaartmonster, Willie Walsh. **Het project** werd in december onthuld, maar liep twee weken later stuk op de besprekingen over het respectieve gewicht van de twee luchtvaartmaatschappijen in de nieuwe groep en de wens van British Airways om te fuseren met Iberia (een fusie waaruit in 2010 de IAG-groep zou ontstaan).

Ondanks deze afgebroken fusie hield **Qantas goed stand tijdens de wereldwijde financiële crisis van 2008-2009**. Zelfs het ongeluk met vlucht QF32 eind 2010 bracht de luchtvaartmaatschappij niet aan het wankelen. Maar het was een harde klap voor Alan Joyce en zijn teams: er vond een onbetwiste explosie plaats in de motor van een van de 12 Airbus A380's van de luchtvaartmaatschappij. Het toestel maakte een noodlanding in Singapore, waarbij de vleugel beschadigd raakte. Alan Joyce legde de vloot aan de grond, die pas drie weken later weer in dienst kwam.

**Qantas raakte** uiteindelijk verstrikt in de problemen, met name op de

langeafstandsroutes, en leed **in 2012 voor het eerst in bijna 20 jaar verlies** (boekjaar 2011-2012, Qantas sloot de rekeningen af op 30 juni). Alan Joyce reageerde door de binnenlandse en internationale activiteiten op te splitsen in twee aparte entiteiten, met meer dan 1.200 ontslagen.

**Een paar maanden later lanceerde hij ook een grote niet-kapitalistische alliantie met Emirates**, dat zijn belangrijkste internationale partner werd in plaats van British Airways. Met 50 codeshare-bestemmingen, gecoördineerde prijzen en schema's wordt Dubai een van de belangrijkste hubs voor Qantas-passagiers tussen Europa en Australië, ten koste van Singapore. Hoewel het oorspronkelijke doel van 98 bestemmingen niet meer haalbaar is, is het partnerschap een succes en is het onlangs verlengd tot 2028.

**De baas van Qantas zal nog moeten wachten tot 2015, en nog eens 5.000 ontslagen, voordat zijn groep echt het hoofd boven water krijgt. Daarna krijgt hij echter het ene recordjaar na het andere tot 2019. Dit zal hem in staat stellen om symbolische projecten aan te pakken zoals de lancering in 2016 van een non-stop vlucht op de legendarische "Kangaroo Route", een vlucht van maar liefst 17 uur tussen Perth (Oost-Australië) en Londen, over een afstand van 14.500 km.** Het jaar daarop werd het Sunrise-project gelanceerd, dat Sydney (West-Australië) vanaf 2022 met Londen en New York zal verbinden met behulp van speciaal aangepaste A350-1000's. Met de komst van Covid herhaalde Alan Joyce zijn vertrouwen in het "immense potentieel" van het project, ondanks kritiek op de lengte van de vluchten, maar hij zag zich genoodzaakt het uit te stellen. Het staat nu gepland voor eind 2025.

**Maar Covid had veel ernstigere gevolgen voor Qantas. Australië voert een "zero Covid"-beleid, waarbij de grenzen bijna twee jaar lang strikt gesloten blijven.** Tegen de tijd dat het **in juli 2022** weer volledig open ging, **had Qantas** meer dan 6 miljard Australische dollar (**meer dan 3,5 miljard euro**) verloren. Alan Joyce zette een drastische herstructurering in gang, waarbij **in twee jaar tijd meer dan 8.500 van de 30.000 banen werden geschrapt, ondanks meer dan twee miljard dollar aan overheidssteun.**

Desondanks probeerde Alan Joyce het bedrijf in 2021 weer op de rails te krijgen door voorbereidingen te treffen voor de terugkeer van de A380's het jaar daarop, en vooral door vlak voor Kerstmis een gigantische order te plaatsen bij Airbus. Met 40 A321 XLR's en A220-300's, plus 94 opties, is het de grootste order in de geschiedenis van de Australische luchtvaartmaatschappij. En **afgelopen juli kondigde Qantas haar eerste jaarwinst sinds het begin van de crisis aan, met 1,1 miljard dollar (1 miljard euro).**

**Dit was niet genoeg voor Alan Joyce om zijn baan te redden. Gehaat door de vakbonden sinds de massaontslagen in 2020 en 2021, vertrekt de CEO in een**

**klimaat van crisis.** Zoals gemeld door AFP, verwelkomde de nationale secretaris van de Transport Workers' Union, Michael Kaine, het vertrek van Alan Joyce als "de eerste goede beslissing" genomen door het bedrijf "in een zeer lange tijd". Labour senator Tony Sheldon, een voormalig leider van de Transport Workers Union, zei dat "de nalatenschap van Alan Joyce bij Qantas er nu een is van lage lonen, onzeker werk, illegale ontslagen en consumentenbedrog".

Naast het sociale klimaat is **Alan Joyce de afgelopen week het onderwerp geweest van hevige controverse in Australië en de opening van een onderzoek door de mededingingsautoriteit.** Volgens Reuters beschuldigt de toezichthouder hem van het verkopen van tickets voor zo'n 8.000 vluchten medio 2022, ook al waren deze geannuleerd, wat in strijd is met de Australische consumentenwetgeving. Er is ook veel kritiek geweest op de prijspraktijken van Qantas en er is druk uitgeoefend op Australië om geen nieuwe verkeersrechten toe te kennen aan buitenlandse concurrenten zoals Qatar Airways.

Alan Joyce van zijn kant zei: "De afgelopen weken hebben de aandacht voor Qantas en de gebeurtenissen in het verleden mij duidelijk gemaakt dat de prioriteit van de luchtvaartmaatschappij moet liggen bij het vernieuwen van zichzelf. Het beste wat ik onder deze omstandigheden kan doen is vooruitlopen op mijn pensioen en het stokje overdragen aan Vanessa en het nieuwe managementteam, in de wetenschap dat zij uitstekend werk zullen verrichten."

***Mijn commentaar:*** Qantas is de op twee na oudste luchtvaartmaatschappij die nog actief is (achter KLM en Avianca).

*Ik laat je dit artikel, dat terugblijkt op de afgelopen twintig jaar, doorbladeren.*

*De uitdagingen waar Qantas voor staat zijn grotendeels een gevolg van de geografische ligging van Australië, ver van alle andere continenten (zie hieronder).*



## > **Het vliegtuig Quimper-Parijs behoort binnenkort tot het verleden**

(bron Alternatives Économiques) 11 september - Het vonnis hangt al enkele jaren boven de luchthaven van Cornouaille. **In november zal de regio Bretagne de openbaredienstverplichting (ODV) die het behoud van de verbinding tussen**



**Quimper en Parijs-Orly rechtvaardigde, niet verlengen.** Bij gebrek aan overheidsfinanciering zullen de drie dagelijkse retourvluchten tussen de prefectuur Finistère en de hoofdstad, die sinds 2019 worden uitgevoerd door de kleine Franse luchtvaartmaatschappij Chailair, worden stopgezet.

In de periode 2020-2023 schommelde het verkeer tussen 10.000 en 12.000 passagiers per jaar, terwijl de doelstelling 79.000 passagiers was. Naast deze route wordt de luchthaven al lange tijd geteisterd door economische problemen, nog verergerd door de Covid-19 pandemie.

**In 2022 verwelkomde de luchthaven slechts 18.800 passagiers, tegenover 57.000 in 2019 en 82.000 in 2017**, volgens de statistieken van de Unie van Franse Luchthavens. Het moet gezegd worden dat de concurrentie zwaar is: de luchthaven van Brest, op minder dan een uur rijden, biedt dezelfde verbindingen, en **de hogesnelheidslijn LGV maakt het nu mogelijk om Parijs te bereiken vanuit Quimper in 3 uur 30 minuten** (vergeleken met 1 uur 30 minuten met het vliegtuig).

*Mijn commentaar: Het voorbeeld van Quimper laat zien dat het soms niet nodig is om wetgeving op te stellen. De TGV neemt op natuurlijke wijze de plaats in van het vliegtuig wanneer de spoorverbindingen een aanvaardbare duur hebben.*

### > **Camelina, de wonderplant waar de luchtvaart van droomt om zijn koolstofvoetafdruk te verminderen**

(bron Les Echos) 5 september - Het gebeurt niet elke dag dat de directeur-generaal van de burgerluchtvaart op een veld staat met een boer om te praten over opbrengst en oogst. Maar het is niet zomaar een veld. **Dit kleine perceel van 3,5 hectare, verloren op het platteland van Normandië, is een van de eerste camelina-velden in Frankrijk. Dit is een olieaadplant die niet de glans heeft van zijn neef koolzaad, maar waarop wel de hoop rust om het luchttransport in Frankrijk koolstofvrij te maken.**

Het geheim: kleine groene bolletjes aan het einde van de stengels die zaden bevatten waaruit ongeveer 36% olie kan worden gewonnen. Na filtering en "hydrobehandeling" wordt deze olie gemengd met paraffine om biobrandstof voor de luchtvaart te produceren. **Het eindresultaat zal volgens de DGAC een vermindering van 80% tot 86% van de koolstofvoetafdruk zijn, omdat de CO2 die vrijkomt bij de verbranding van de biobrandstof in vliegtuigmotoren bijna gelijk is aan de CO2 die de camelina-plant tijdens zijn groei heeft opgevangen.** Luchtvaartmaatschappijen jagen op "groene" brandstoffen. Het luchtvervoer rekent zwaar op zijn "groene" brandstoffen om zijn doel van koolstofneutraliteit tegen 2050 te bereiken.

Maar voorlopig zijn deze biobrandstoffen nog zeldzaam en drie tot vier keer duurder dan traditionele paraffine. Vorig jaar bedroeg de totale productie in Frankrijk niet

meer dan 900.000 ton, volgens een recent rapport van de Senaat, wat minder is dan de hoeveelheid die nodig is om te voldoen aan de eis dat luchtvaartmaatschappijen minstens 1% duurzame vliegtuigbrandstoffen moeten gebruiken.

**Ondanks de herhaalde aankondigingen van de regering sinds 2018 over het opzetten van een Franse CAD-industrie, komt de productie maar moeizaam op gang.** Om aan haar behoeften te voldoen, moest de Air France-KLM groep vorig jaar 41.000 ton CAD uit het buitenland kopen, oftewel 17% van de wereldwijde productie, terwijl ze slechts 3% van het paraffineverbruik voor haar rekening neemt. En alle luchtvaartmaatschappijen zitten achter leveranciers aan.

Vandaar de aandacht van de DGAC voor dit eerste Franse perceel camelina. "In dit stadium is het de meest geschikte plant voor de productie van biobrandstof in Frankrijk", zegt Gilles Robillard, landbouwer en voorzitter van het landbouwkundig instituut Terres Inovia, dat onderzoek doet naar camelina. **"Het heeft het grote voordeel dat het in 90 tot 100 dagen kan groeien, tussen twee traditionele gewassen in"**, vervolgt hij. **Dit voldoet aan de wettelijke eisen om ervoor te zorgen dat de productie van biomassa voor brandstof niet ten koste gaat van het areaal landbouwgrond dat voor voedsel wordt gebruikt.**

"We hebben op 1 juli gezaaid, net na een erwtenoogst, en we zouden begin oktober moeten kunnen oogsten. Daarna bereiden we ons voor op de volgende oogst", legt boer Fabrice Moulard

uit, die dit nieuwe gewas vrijwillig wilde testen met de steun van agro-industriële groep Avril. Avril leverde de zaden en is vervolgens verantwoordelijk voor de verwerking van de zaden en de verkoop van de olie aan oliemaatschappijen. Het is extra werk, maar de regelgeving vereist al dat we de grond na de oogst bedekken om hem te beschermen," legt Fabrice Moulard uit. Dit tussengewas kan helpen om de stikstof die in de grond achterblijft te absorberen en te voorkomen dat het wegspoelt.

**Dit eerste proefveld is echter maar een klein deel van de enorme behoefte.** Met een verbruik van ongeveer tien miljoen ton paraffine per jaar door het luchttransport in Frankrijk, zou er 200.000 ton olie nodig zijn om te voldoen aan de Europese doelstelling van 2% DAC in 2025. Aangezien een hectare camelina ongeveer een ton zaden produceert, waaruit ongeveer 360 kg olie kan worden gewonnen, zou er **in theorie meer dan 555.000 hectare nodig zijn om de hoeveelheid camelinaolie te produceren die in 2025 nodig is.**

De noodzaak van intercropping maakt de zaken nog ingewikkelder. Camelina heeft gunstige omstandigheden nodig om in minder dan 100 dagen 'op te komen'. Een te droge zomer zou het onmogelijk maken om binnen de gestelde tijd tot rijpheid te komen. Verschillende andere experimentele camelina-percelen zijn op een mislukking uitgelopen. "De opwarming van de aarde leidt tot vroegere oogsten, wat goed is voor intercropping, maar droge periodes vergroten het probleem van irrigatie," legt Gilles Robillard uit, wiens instituut werkt aan het verbeteren van de opbrengst door de beste zaadvariëteiten te ontwikkelen.

**Om intercropping mogelijk te maken, moet de vorige oogst ook begin juli klaar zijn.** Dit sluit een groot deel van de Franse landbouwgebieden uit, zoals het noorden en de gebieden waar tarwe en maïs worden verbouwd. Maar dan **blijft er nog een potentieel van 2 miljoen hectare over voor camelina tussengewassen in Frankrijk, waarmee theoretisch meer dan 800.000 ton olie kan worden geproduceerd.**

(...)

Maar om de afstemming van de planeten te voltooien, **moeten de Europese instellingen nog de laatste hand leggen aan de goedkeuring van de RefuelEU-verordening, die in bijlage 9 de lijst van tussengewassen opneemt die zijn toegestaan voor de productie van vliegtuigbrandstof.** Het proces is vertraagd door Frans-Duitse meningsverschillen over de nucleaire kwestie. "We hopen op een stemming in de plenaire vergadering van het Europees Parlement in de herfst", zegt Kristell Guizouarn.

Niet dat dit het geduld van Fabrice Moulard zal temperen, die gewend is aan lange vertragingen en onzekerheid. De boer, die zich al voorbereidt op de overdracht aan zijn dochter Marie, herinnert zich het begin van koolzaad in Frankrijk veertig jaar geleden. Mijn vader begon met drie hectare koolzaad," zegt hij. Vandaag de dag is het onze belangrijkste vruchtwisseling. En er is 1,3 miljoen hectare koolzaad in Frankrijk, waarvan een deel van de olie wordt gebruikt voor biobrandstoffen. Het is hetzelfde verhaal met camelina.



***Mijn commentaar:*** Hoewel camelina geen wondermiddel is, biedt het wel een aantal voordelen voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstof.

*Het belangrijkste is dat het CO2 absorbeert om te kunnen groeien, dat anders in de atmosfeer zou blijven.*

## =====

## Speciaal belastingdossier

## =====

**Mijn inleidende opmerking:** De ecotaks op het luchtvervoer is een onderwerp dat in verschillende Europese landen is besproken en aangenomen om de klimaatverandering tegen te gaan.

Het doel is de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen door het luchtvervoer financieel minder aantrekkelijk te maken, terwijl er inkomsten worden gegenereerd die opnieuw in milieu-initiatieven kunnen worden geïnvesteerd.

Ik heb dit onderwerp al verschillende keren aangesneden in mijn brieven. Hier volgt een samenvatting.

### > [Brief 709, juni 2019, 1e vermelding van Air Passenger Duty, een voorbeeld voor E. Borne](#)

(bron La Tribune) 21 juni 2019 - In plaats van een belasting op paraffine, die operationeel te complex wordt geacht, **oppert minister van Vervoer Elisabeth Borne het idee van een belasting voor passagiers naar het voorbeeld van de solidariteitsheffing of de Britse vliegbelasting.** (...)

In tegenstelling tot wat

de luchtvaartmaatschappijen willen, zou de opbrengst van deze nieuwe belasting niet in het luchtvervoer moeten worden geïnjecteerd, maar, zoals het geval zal zijn met het overschot van de solidariteitsheffing, in de financiering van het vervoer over land: "Is investeren in de spoorwegen geen bijdrage aan het milieu?" antwoordde Elisabeth Borne op de vraag hoe de opbrengst van deze nieuwe belasting zou worden gebruikt.

(...)

**Mijn commentaar:** In juli 2020 komt de Citizens' Climate Convention met een voorstel (de sd-e1) om een verhoogde ecolometerheffing in te voeren. Ook deze zal gebaseerd zijn op soortgelijke principes als de Britse vliegbelasting.

Lees meer: Een ecotaks van €4 miljard: het zwarte scenario dat het Franse luchtvervoer achtervolgt.

### > [Brief N°726, 21 oktober 2019 stemming over ecotaks in Frankrijk, gebaseerd op de belasting van Chirac](#)

(bron Journal de l'Aviation) 21 oktober 2019 - Artikel 20 van het wetsvoorstel voorziet in een wijziging van het systeem van de solidariteitsbelasting (Chirac-belasting) om deze "ecotaks" erin op te nemen.

**De regering schat dat deze belasting 180 miljoen euro per jaar zal bedragen** - maar de wet voorziet in een plafond van maximaal 230 miljoen euro. De belasting wordt geheven op vliegtickets met vertrek uit Frankrijk, tegen een tarief van €1,5 tot €18, afhankelijk van de lengte van de vlucht en de reisklasse.

**Het doel is niet om het luchtvervoer schoner te maken, te investeren in onderzoek of een commercieel levensvatbare biobrandstofindustrie voor de luchtvaart op te zetten. Nee, het hele bedrag moet worden geoormerkt voor de financiering van zogenaamd schoon dagelijks vervoer, in het bijzonder het spoor.**

***Mijn commentaar destijds: Allereerst een verduidelijking: deze nieuwe belasting zal, net als de solidariteitsbelasting (bekend als de Chirac-belasting), geen gevolgen hebben voor overstappende passagiers.***

*Frankrijk is niet het enige land in Europa dat een ecotaks toepast op luchtvervoer: . Nederland kondigde eind vorig jaar [2018] aan dat KLM €240 miljoen extra zou moeten betalen: €140 miljoen aan luchtvaartbelasting aan de schatkist en €100 miljoen voor geluidsoverlast.*

*. In Duitsland heeft de regering besloten een nieuwe belasting in te voeren om de ontwikkeling van spoorverbindingen te ondersteunen, geschat op €740 miljoen per jaar (zie hieronder).*

*In Groot-Brittannië zal de Air Passenger Duty, die de klimaatimpact van het luchtvervoer moet beperken, in 2019 €4,3 miljard opbrengen.*

*Hoewel de bedragen van land tot land verschillen, blijft één ding constant: de luchtvaartmaatschappijen betreuren het dat de opbrengsten van deze heffingen niet bestemd zijn voor onderzoek naar alternatieven voor paraffine, waarmee de CO2-uitstoot zou kunnen worden verminderd.*

## **> [Brief nr. 726, 21 oktober 2019](#) Duitsland gaat belasting op vliegtickets drastisch verhogen**

(bron Les Échos) 21 oktober 2019 - **De Duitse ministerraad heeft woensdag een wetsvoorstel aangenomen dat voorziet in een belastingverhoging van 74% op vliegtickets voor binnenlandse vluchten en vluchten binnen Europa, en een verhoging van 41% voor langeafstandsvluchten. (...)**

In detail zullen de belastingen op binnenlandse en Europese vluchten met vertrek uit Duitsland stijgen met €5,53 tot €13,03. Belastingen op langeafstandsvluchten zullen stijgen met ongeveer €10 en €16, afhankelijk van of de vlucht meer dan 6.000 kilometer is of niet. Alles bij elkaar kan de rekening in de buurt komen van €60 voor

de langste reizen (...).

**De Duitse regering verwacht op haar beurt extra belastinginkomsten van €740 miljoen, die ze zal gebruiken om de verlaging van de btw op treinkaartjes voor langeafstandsreizen te financieren.**

***Mijn commentaar:*** Lange tijd was het spoor het stiefkind in het vervoersbeleid van het land, maar nu profiteert het van deze verschuiving om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen.

*Het klimaatpakket van Duitsland omvat ook plannen om tussen nu en 2030 nog eens 20 miljard euro te investeren in de modernisering van de spoorweginfrastructuur en de capaciteitsuitbreiding van Deutsche Bahn.*

**> [Lettre N°773, 14 september 2020 Een milieubelasting van 4 miljard euro: het zwarte scenario dat het Franse luchtvervoer achtervolgt](#)**

(bron La Tribune) 14 september 2020 - (...) **Zeven voorstellen van de burgerconventie over de luchtvaart.**

**Het voorstel om de ecotaks op vliegtuigpassagiers aanzienlijk te verhogen, zou leiden tot een belastingverhoging voor de sector van bijna 4 miljard euro op basis van het in 2019 geregistreerde passagiersverkeer.**

Terwijl de **belasting momenteel varieert van 1,5 euro in economy class voor binnenlandse en intra-Europese vluchten tot 18 euro in business class** voor vluchten buiten de EU, **beveelt de burgerconventie aan om de belasting te verhogen tot 30 euro in economy class en 180 euro in business class voor vluchten van minder dan 2.000 kilometer, en tot 60 euro in economy class en 400 euro in business class voor vluchten van meer dan 2.000 kilometer.**

Privéjets zouden nog harder worden getroffen: 360 euro voor vluchten van minder dan 2.000 km en 1.200 euro voor langere vluchten.

Uiteindelijk zouden **de inkomsten uit deze belasting**, nog steeds gebaseerd op het verkeer van 2019, **4,2 miljard euro bedragen, vergeleken met 440 miljoen euro in 2020** als rekening wordt gehouden met de verhoging die voor het begin van het jaar is gepland. Ter herinnering, terwijl de ecotaks waartoe vorig jaar is besloten in feite heeft geleid tot een verhoging van de solidariteitsbelasting (Chirac-belasting)

Option proposée : Tarifs différenciés par distance

|                | Vols < 2 000 km | Vols > 2 000 km |
|----------------|-----------------|-----------------|
| Classe éco     | 30              | 60              |
| Classe affaire | 180             | 400             |
| Jet privé      | 360             | 1200            |

***Mijn commentaar destijds:*** *Is de door de klimaatconventie voorgestelde ecotaks*

*een nieuwe belasting?*

*Nee, het is een wijziging van een bestaande belasting. De verhoogde ecokilometerheffing is gemodelleerd naar de Air Passenger Duty, die in het Verenigd Koninkrijk al meer dan tien jaar bestaat.*

*Zal deze belasting de concurrentie verstoren?*

*Ja. De belasting is veel hoger dan alle belastingen van hetzelfde type waaraan de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen zijn onderworpen, of ze nu in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland of Nederland worden geheven. Bovendien komen er belastingen bij in Frankrijk die in andere Europese landen niet bestaan.*

*Zal deze belasting dienen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegvluchten te verminderen?*

*Nee. Zoals het is voorgesteld, zal het niet worden gebruikt om onderzoek naar een alternatieve brandstof voor paraffine te financieren, ook al bestaan er projecten: brandstoffen van de derde generatie, gebruik van waterstof. Als deze projecten zouden worden voltooid, zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het luchtvervoer in de komende vijftien jaar tot nul worden gereduceerd.*

*Hebben de luchtvaartmaatschappijen actie ondernomen, en zullen ze dat blijven doen, om hun CO<sub>2</sub>-voetafdruk te verminderen?*

*Ja. Air France heeft zich verplicht om tegen 2020 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zijn binnenlandse vluchten te compenseren, dat wil zeggen ongeveer 500 dagelijkse vluchten vóór de crisis, en om tegen 2025 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zijn binnenlandse netwerk met 50% te verminderen door zijn vloot te moderniseren en routes te sluiten.*

*Verwerpen de Franse luchtvaartmaatschappijen elke vorm van belasting?*

*Nee. Ze willen dat de inspanningen die de luchtvaartmaatschappijen moeten leveren om de opwarming van de aarde tegen te gaan, op Europees niveau worden vastgelegd en geharmoniseerd. Ze willen dat deze ecotaks gebruikt wordt om projecten te financieren die de CO<sub>2</sub>-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen verminderen. Ze vragen ook dat deze belasting pas wordt ingevoerd als de luchtvaartmaatschappijen weer financieel in evenwicht zijn.*

## **> [Brief 782, november 2020](#) Nederland gaat belasting heffen van 7,45 euro per vliegticket**

(bron Air Journal) 16 november 2020 - **Passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven in Nederland betalen vanaf 1 januari een belasting van €7,45 per vliegticket, zo heeft** de Nederlandse regering besloten.

Er komt echter geen belasting op vrachtluchten omdat, volgens de Nederlandse regering, bedrijven naar het buitenland zouden kunnen verhuizen, met desastreuze gevolgen voor bijvoorbeeld de luchthaven Schiphol-Amsterdam. De nieuwe vliegbelasting zal de Nederlandse overheid naar verwachting ongeveer 200 miljoen euro per jaar opleveren. De belasting zal echter niet gelden voor transitpassagiers.

Het bedrag wordt elk jaar vastgesteld op basis van de inflatie.

Vorig jaar drongen negen lidstaten van de Europese Unie (Frankrijk, Duitsland, Italië, de drie Benelux-landen, Zweden, Denemarken en Bulgarije) er bij de Europese Commissie op aan om het debat te openen over het belasten van de luchtvaartsector, "bijvoorbeeld door middel van specifieke belastingmaatregelen of vergelijkbaar beleid".

*Mijn commentaar destijds: Hoewel de bedragen van land tot land verschillen, is er één constante: de luchtvaartmaatschappijen betreuren het dat de opbrengst van deze belastingen niet wordt gebruikt voor onderzoek naar alternatieve oplossingen voor paraffine, waardoor de CO2-uitstoot zou kunnen worden verminderd.*

### > [Lettre 877, september 2022](#) **Nederland verviervoudigt belasting op vliegreizen**

(bron Le Figaro) 12 september 2022 - **Vanaf begin volgend jaar**, (...) volgens bronnen geïnterviewd door het Nederlandse dagblad De Telegraaf, is het land van plan meer te gaan heffen voor vluchten die vanaf haar grondgebied vertrekken. Hoewel het nieuws nog niet officieel is aangekondigd, zou **de passagiersbelasting vanaf 1 januari 2023 kunnen stijgen van €7,95 naar €28,58 per ticket**.

*Mijn commentaar destijds: Beetje bij beetje verspreidt de milieubelasting op vliegreizen zich over Europa.*

*In november 2020 schreef ik het volgende over dit onderwerp.*

*Eind 2018 kondigde Nederland de invoering van deze belasting aan [van €7,45 op dat moment], die een impact van €140 miljoen per jaar zou moeten hebben op KLM.*

*In Duitsland heeft de regering besloten om de belasting op vliegtickets te verhogen. Dit levert 740 miljoen euro extra per jaar op.*

*In Groot-Brittannië bestaat de Air Passenger Duty, die de klimaatimpact van het luchtvervoer moet beperken, al meer dan tien jaar. In 2019 bracht het de Britse overheid 4,3 miljard euro op.*

### > [Lettre N°907, april 2023](#) **Verenigd Koninkrijk halveert belasting op binnenlandse vluchten**

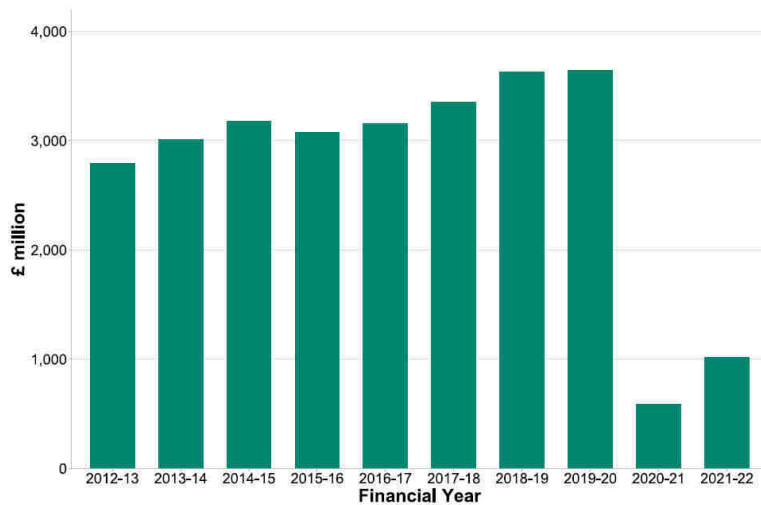
(bron Les Echos) 10 april 2023 - - Dit was geen 1 aprilgrap, maar een beslissing die tegen de Europese trend inging. Op 1 april heeft **het Verenigd Koninkrijk de Air Passenger Duty (APD) op binnenlandse vluchten gehalveerd om het luchtverkeer op binnenlandse routes te stimuleren**. De APD, die sinds 1994 geldt voor alle vluchten vanuit het Verenigd Koninkrijk en varieert naar gelang de lengte



van de reis, werd verlaagd van £26 naar £6,5 per traject (€7,5), of £13 voor een retourvlucht (€15).

**Een ander aspect van de overheidsmaatregel baart de luchtvaartmaatschappijen echter ook zorgen. De verlaging van de APD op binnenlandse vluchten zal namelijk meer dan gecompenseerd worden in de staatsbegroting door een verhoging van dezelfde belasting op langeafstandsvluchten van meer dan 5.500 mijl (8.851 km), waarvan het bedrag is gestegen van 82 pond per vlucht in de "economy" klasse naar 91 pond (104 euro) en tot 607 pond (694 euro) in de eerste klas.**

Figure 1: Total APD receipts for the previous 10 financial years



**Mijn commentaar destijds:** De totale inkomsten van de APD (Air Passenger Duty) geïnd door de Britse overheid werden geschat op £3,5 miljard (€4 miljard) voor 2022-2023, bijna het maximum van de afgelopen tien jaar (zie grafiek hierboven).

Voor zover ik weet is deze belasting, die bedoeld is om de impact van het luchtvervoer op het klimaat te beperken, qua omvang ongeëvenaard in Europa.

Zal de maatregel (verlaging van de belasting op binnenlandse vluchten en verhoging op de langste vluchten) die vanaf 1 april van kracht wordt, enig effect hebben op het gedrag van Britse reizigers?

Britse luchtvaartmaatschappijen hebben al gereageerd: ze verhogen hun zomerdienstregeling voor binnenlandse vluchten terwijl ze hun langeafstandsdienstregeling blijven uitbreiden.

## > Wat belastingen ons al kosten op een vliegticket

(bron Capital, uittreksel) 12 juli 2019 - Om te begrijpen waarom belastingen tot 62% van de prijs van een ticket uitmaken, hoef je alleen maar te kijken naar de belastingen in de luchtvaartindustrie.

**De belasting op de burgerluchtvaart**, specifiek voor Frankrijk en geïnd door de staat, zorgt ervoor dat de DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) goed kan functioneren. De belasting bedraagt €4,58 per passagier voor vluchten vanuit Frankrijk naar de 28 landen van de Europese Unie, Zwitserland, IJsland, Noorwegen en Liechtenstein. Voor een reis buiten deze landen moet je rekenen op 8,24 euro.

#### **Luchthavens innen**

vervolgens **een belasting op hun naam, die wordt gebruikt om veiligheidsdiensten** (bagagecontrole, detectieapparatuur, enz.), **veiligheidsdiensten** (brand, terroristische aanslagen) **en milieucontroles te financieren**". De heffing varieert van luchthaven tot luchthaven, wat enigszins verklaart waarom het totale bedrag van de belasting van ticket tot ticket verschilt.

Dan komt de **solidariteitsbelasting**

, die slechts in 9 landen van kracht is, **ook bekend als de "Chirac"-belasting**, waarvan de opbrengst naar UNITAID gaat voor vaccinatiehulp in ontwikkelingslanden. Deze keer betalen luchtvaartmaatschappijen €1,13 per economy class ticket (€11,27 per eerste of business class ticket) naar Frankrijk, de 28 landen van de Europese Unie, Zwitserland, IJsland, Noorwegen en Liechtenstein. Voor reizen naar andere landen stijgt de Chirac-belasting naar 4,51 euro per economy class-ticket en 45,07 euro per reis in eerste of business class.

Tot slot betalen de luchtvaartmaatschappijen de belasting **op geluidsoverlast**, die ook varieert naargelang het geluidsniveau van elk vliegtuig en de tijdstippen waarop het vliegt. De opbrengst van deze belasting wordt gebruikt om de isolatie van woningen in een bepaald gebied in de buurt van de 11 belangrijkste Franse luchthavens te financieren.

**De andere verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen zijn meer in de vorm van heffingen. De meest opvallende is de "passagiersheffing"**, die door de luchtvaartmaatschappijen aan de luchthavens wordt betaald om het gebruik van de infrastructuur voor het ontvangen van passagiers en het publiek te dekken. Het bedrag varieert natuurlijk naargelang het aantal passagiers dat door de luchtvaartmaatschappij wordt vervoerd en varieert ook van luchthaven tot luchthaven naargelang de passagiersstroom. Je kunt verwachten tussen €4,30 en €13 per ticket te betalen.

**En vergeet niet de btw (10%) op binnenlandse vluchten, die ook van toepassing is op de meeste van de bovenstaande belastingen.**

***Mijn commentaar:** De ecotaks komt bovenop de verschillende belastingen en heffingen die hierboven zijn beschreven.*

#### **> Ecocontributie in Europa: Samenvatting**

(verschillende bronnen) 8 september 2023 - De ecotaks op het luchtvervoer is een

onderwerp dat in verschillende Europese landen is besproken en aangenomen om de klimaatverandering tegen te gaan. Deze belastingen zijn bedoeld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen door het luchtvervoer financieel minder aantrekkelijk te maken, terwijl er inkomsten worden gegenereerd die opnieuw in milieu-initiatieven kunnen worden geïnvesteerd. Hier is een vergelijking van ecotaksen op luchtvervoer in bepaalde Europese landen

#### Frankrijk:

In 2019 heeft Frankrijk een ecotaks aangekondigd op vliegtickets voor alle vluchten vanuit Frankrijk, behalve naar Corsica en de overzeese gebieden.

Deze belasting varieert van €1,50 voor een binnenlandse of intra-Europese vlucht in economy class tot €18 voor een vlucht buiten de EU in business class.

#### Duitsland:

Duitsland heeft in 2011 een belasting op vliegtickets ingevoerd.

De tarieven variëren afhankelijk van de afstand: ongeveer €7,50 voor kortereafstandsvluchten, €23,43 voor middellangeafstandsvluchten en €42,18 voor langeafstandsvluchten.

#### Verenigd Koninkrijk:

Het Verenigd Koninkrijk heeft een Air Passenger Duty (APD), een van de hoogste vliegbelastingen in Europa.

De belasting varieert afhankelijk van de afstand en de reisklasse en gaat van €7,50 voor korte vluchten in economy class tot meer dan €600 voor langeafstandsvluchten in premium class.

#### Zweden:

Zweden heeft in 2018 een belasting op vliegtickets ingevoerd.

Deze varieert van SEK 60 (ongeveer € 6) voor korte vluchten tot SEK 400 (ongeveer € 40) voor langeafstandsvluchten.

#### Noorwegen:

Hoewel Noorwegen geen lid is van de EU, heeft het sinds 2016 ook een belasting op vliegtickets.

De belasting bedraagt ongeveer 80 Noorse kronen (ongeveer 8 euro), ongeacht de bestemming.

#### Nederland:

Nederland heeft een belasting op vliegtickets ingevoerd van €7,95 per passagier vanaf 2021, maar is van plan om dit te verhogen naar €28,58.

***Mijn commentaar:*** Sommige van de genoemde bedragen zijn bij benadering of zijn nog niet definitief aangenomen.

*Voor zover ik weet, zijn deze zes landen de enige in Europa die een ecotaks hebben ingevoerd.*

## > **Moeten we de ecobijdrage van de luchtvaart verhogen?**

(bron Les Echos / Opinie) 6 september - **De verhoging van de milieubijdrage die luchtvaartmaatschappijen betalen**, werd enkele maanden geleden aangekondigd en lijkt nu **duidelijker te worden**. Hoewel de omvang en het bedrag van deze belasting nog steeds ter discussie staan, is het toch de moeite waard om na te denken over de rechtvaardiging van de verhoging.

**De ecocontributie wordt gebruikt om het Agence de financements des infrastructures de transport de France (Afitf) te financieren, dat als doel heeft te investeren in spoorweg-, haven- en wegeninfrastructuur. Het luchtvervoer is al sinds 2020 onderworpen aan deze belasting.**

Waarom vraagt u nu alleen de luchtvaartsector om zijn bijdrage te verhogen? Het luchtvervoer is verantwoordelijk voor tussen de 2 en 3 procent van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot, vergeleken met 8 procent voor het wegvervoer, dat niet wordt getroffen door een dergelijke verhoging.

Het bezwaar zal zijn dat de luchtvaart geen belasting betaalt op paraffine, noch voor internationale noch voor binnenlandse vluchten. Maar dit heeft een keerzijde: alle luchtvaartmaatschappijen moeten het veiligheids- en beveiligingstarief betalen, waarmee een missie van de Franse overheid wordt gefinancierd. Ze zijn ook onderworpen aan niet minder dan vijf specifieke belastingen.

**Deze overdracht van inkomsten van de luchtvaart naar het spoor is des te paradoxaler omdat een belasting wordt verhoogd in een zeer concurrerende sector om een spoorwegsector te financieren die nog steeds een virtueel monopolie is. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, heeft de luchtvaartsector lage marges.** Volgens de International Air Transport Association (IATA) zal de **wereldwijde winst per vliegtuigpassagier in 2023 naar verwachting \$2,25 bedragen**, of de helft van de prijs van een koffie [in Genève], om het beeld van IATA te gebruiken. Met andere woorden, elke verhoging van de ecobijdrage zal volledig worden doorberekend aan de passagiers.

Afgezien van het feit dat de **verhoging van de ecocontributie** uitsluitend gericht is op de luchtvaartsector, **roept ze twee vragen op: de grondslag waarop ze zal worden geheven en de verdeling van de inkomsten.** Wat de heffingsgrondslag betreft, **deze is momenteel alleen van toepassing op vluchten met vertrek vanuit Frankrijk**, waarbij het bedrag varieert naargelang de lengte van de vlucht en de reisklasse. Een dergelijk beperkt geografisch toepassingsgebied kan tot concurrentievervalsingen leiden. Een passagier die vanuit de provincies vertrekt en een langeafstandsvlucht maakt met een aansluiting in Parijs, zal deze ecocontributie twee keer moeten betalen.

Omgekeerd, als hij zijn aansluiting in Duitsland of het Verenigd Koninkrijk maakt, zal hij deze slechts één keer betalen, en dat op de kortste vlucht. **Deze situatie zal de concurrentiepositie van de Franse vlag, die er al slecht voorstaat, ondermijnen.** Ecocontributie zou op zijn minst op Europese, zo niet mondiale schaal moeten worden overwogen om het weglekken van verkeer en verbindingen naar verder weg gelegen hubs te beperken, wat uiteindelijk de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal doen toenemen. Als de belasting te hoog is, zullen business class-passagiers de voorkeur geven aan economy class of andere luchtvaartmaatschappijen, waardoor deze laatste de prijs van economy class-tickets aanzienlijk zullen verhogen om het verlies aan inkomsten te compenseren.

**Wat betreft de toewijzing van inkomsten, deze moet het spoorwegnetwerk blijven financieren. Maar de ecocontributie zal de milieutransitie van het luchtvervoer niet aanmoedigen. Paradoxaal genoeg zou het deze zelfs kunnen vertragen:** door de marges van luchtvaartmaatschappijen te verkleinen, zal het hun investeringen in nieuwere vloten of in het gebruik van duurzame brandstoffen vertragen.

**Deze inkomsten zouden moeten worden gebruikt voor O&O naar groene luchtvaart of om het gebruik van duurzame brandstoffen aan te moedigen.** Bij gebrek aan een dergelijke optie zou Aftitf kunnen beslissen om de inkomsten te besteden aan het versterken van de modale complementariteit tussen trein en vliegtuig. Bijvoorbeeld door de spoorwegdiensten naar luchthavens te verbeteren om echte intermodaliteit te ontwikkelen. Het toekennen van de ecocontributie op deze manier zou ook een symbolische waarde hebben: het zou eindelijk een einde maken aan de tegenstelling tussen trein en vliegtuig.

Paul Chiambaretto is professor aan de Montpellier Business School en directeur van de Pégase-leerstoel in economie en management van luchtvervoer.

Emmanuel Combe is universiteitsprofessor aan Paris-I Panthéon-Sorbonne en aan de Skema Business School.

***Mijn commentaar: Het mag herhaald worden.***

*Luchtvervoer mag dan CO<sub>2</sub> uitstoten, maar het brengt mensen samen om de wereld van morgen op te bouwen. Voor veel landen is toerisme een noodzakelijke, zelfs onmisbare hulpbron. Het is vaak afhankelijk van luchtvervoer.*

*Tenzij we alle vliegtuigen willen afschaffen, zouden de inkomsten uit de ecocontributie moeten worden gebruikt voor onderzoek en ontwikkeling voor duurzame luchtvaart en om het gebruik van duurzame brandstoffen aan te moedigen.*

*Tot slot wordt er vaak gesproken over concurrentievervalsing wanneer een nieuwe belasting wordt ingevoerd.*

*Men mag niet vergeten dat luchtvaartmaatschappijen veel lagere marges hebben dan de meeste andere bedrijven. Volgens IATA zal deze marge in 2023 gemiddeld 2,50 euro per passagier bedragen.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen dalen nadat Saoedi-Arabië en Rusland de olieproductiedalingen verlengen**

(bron Reuters) 5 september - Aandelen van grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen tuimelen nadat Saoedi-Arabië en Rusland hebben gezegd dat ze hun vrijwillige verlagingen van de olieproductie zullen verlengen tot het einde van het jaar.

***Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen zijn overgeleverd aan een aantal gebeurtenissen waar ze geen controle over hebben: aanslagen zoals die van 11 september (vandaag 22 jaar geleden), het ontwaken van een vulkaan in IJsland, een epidemie (SARS, Covid-19).***

*Op dit moment drijft de oorlog in Oekraïne de prijs van olie en paraffine op, waardoor ze minder goed in staat zijn om hun Covid-19 schulden terug te betalen.*

## **Einde persoverzicht**

### **> Koersontwikkeling Air France-KLM (en die van vier andere luchtvaartmaatschappijen) in de afgelopen maand**

**Aandelenkoers Air France-KLM in de afgelopen maand :**



**Mijn commentaar:** De bovenstaande tabel (bron: Boursorama) toont de koers van het aandeel Air France-KLM over een maand met bijna 9% gedaald.

Andere luchtvaartmaatschappijen hebben soortgelijke dalingen over één maand gekend:

- . IAG: -5,84%,
- . EasyJet: -10,20%,
- . Lufthansa: -7,40%,
- . Delta : -9,38%,
- . Air France-KLM: -8,80%.

De druk op de olieprijsen ligt waarschijnlijk aan de basis van deze daling. Zie hierover het korte artikel hierboven over de verlenging van de olieproductiebeperkingen door Saoedi-Arabië en Rusland.

### > Koersontwikkeling Air France-KLM

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op maandag 11 september op **€13,24**. Het is deze week met **-6,10%** gedaald. **De druk op de olieprijsen ligt waarschijnlijk ten grondslag aan deze daling.**

In twee maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 20% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen doen het niet beter.

Lufthansa verloor 12%, Delta 15% en easyJet 11%.

De aandelenkoers was €1,253 op 2 januari 2023.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,97** (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,45, het laagste €1,10. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

**Mijn commentaar:** *De druk op de olieprijsen ligt waarschijnlijk aan de basis van deze daling.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$6 naar \$131.** Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt licht met \$1 tot \$90 per vat.**

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

**De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Die bedraagt nu \$41, terwijl die vóór het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg het verschil bijna \$50.

**Mijn commentaar:** *De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.*

*Het is nu \$41, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg het verschil bijna \$50.*

*Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.*

*== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :*

*(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).*



*Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE)*

*beter af te dekken.*

*== einde citaat*

*Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).*

## **Goed om te weten**

### **> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

**Mijn opmerking:** *Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.*

*Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.*

*Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.*

*Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.*

*Dit is de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.*

*Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.*

*Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.*

## **> Beheer van fondsen voor werknemersparticipatie (FCPE) / Consolidatie van aandelen Air France-KLM**

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 je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

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

***Mijn commentaar:*** Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

***Mijn specifieke opmerking over de aandelenconsolidatie:*** Op 21 juli heeft Natixis Interépargne per e-mail informatie gestuurd naar alle huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.

*Dit is de inhoud:*

*Op 12 juli 2023 publiceerde Air France-KLM een persbericht (klik [HIER](#) om dit document te openen) waarin een aandelenconsolidatie (1 nieuw aandeel combineert 10 oude aandelen met een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering werden aangekondigd.*

***Houders van FCPE-eenheden worden niet beïnvloed door de in het persbericht vermelde ruilperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.***

*Op 31 augustus is de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) gecorreleerd met de waarde van de eenheid, die identiek zal blijven:  
- zodat de waarde van de FCPE-eenheid zo dicht mogelijk bij de koers van het*

aandeel ligt;

- zodat het totale aantal FCPE-eenheden wordt verminderd.

*De FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican hebben 10 keer minder aandelen, omdat de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.*

*Aangezien deze twee operaties elkaar compenseren, hebben de houders van deelnemingsrechten in deze FCPE's geen gevolgen gehad voor het bedrag van hun spaartegoeden.*

## **Details**

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

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

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

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

## **| François Robardet**

**voormalig directeur van Air France-KLM.**

**Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

***Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS***



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Bij onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.531 mensen ontvangen dit persoverzicht live