

Vooraan

Europa legt steun luchthavens aan banden

EU wil lat gelijk leggen voor Charleroi en Brussels Airport

Europa heeft beslist dat het binnen tien jaar gedaan is met de overheidssteun aan de luchtvaart. Vooral de regionale luchthavens zullen hard moeten werken om tegen dan uit de kosten te geraken.

GUIDO MEEUSSEN

Vliegen doe je voor je plezier of om zaken te doen. Niet om naar je werk te gaan. Van openbare dienstverlening is dus geen sprake en bijgevolg mag luchtvaart ook niet gesubsidieerd worden. Dat Europese principe is al ruim een kwarteeuw van kracht, maar binnenkort komen er duidelijke, strengere en algemene regels, waardoor eindelijk paal en perk zal gesteld worden aan ongeoorloofde subsidies die de normale marktwerking verstoren.

In ons land klaagt Brussels Airport steen en been dat het Waalse Gewest de markt verstoort door zijn luchthavens zwaar te subsidiëren. Die klacht is terecht. Charleroi schrijft telkens zonder schroom in zijn resultatenrekening onder de hoofding 'exploitatie subsidies en andere compenserende bedragen van de overheden' een bedrag van meer dan 30 miljoen euro in. Zonder die tussenkomst zit Brussels South diep in het rood, ondanks zijn explosieve groei. Dat geldt ook voor de Luikse tegenhanger in Bierset.

Dat gecamoufleerde verlies is niet het gevolg van een slecht beleid, maar van het doorschuiven van die miljoenen naar klanten als Ryanair. Die betalen voor de dienstverlening een bedrag dat bijlange niet de reële kosten dekt. De Vlaamse Luchthavencommissie becijferde dat op die manier in 2010 elke vertrekkende

KORT

Rendabiliteit

Geen enkele regionale luchthaven in ons land is vandaag winstgevend zonder subsidies, ook de Vlaamse niet.

Subsidies

Jaarlijks geeft Wallonië circa 50 miljoen euro exploitatie-steun aan Luik en Charleroi. De kleinere Vlaamse luchthavens ontvangen 8 miljoen. Brussels Airport krijgt niets.

De dumpingtarieven van de Waalse luchthavens verstoren de concurrentie met Zaventem.

VLAAMSE LUCHTHAVENCOMMISSIE



De luchthaven van Charleroi subsidieert iedere vertrekkende passagier voor 11,7 euro. © TRIPTYQUE

passagier in Charleroi voor 11,7 euro gesubsidieerd werd. Met andere woorden, zonder die subsidie zou een ticket 11,7 euro duurder zijn of zou Ryanair zijn gemiddelde ticketinkomsten met dat bedrag zien dalen. Voor Luik bedraagt de subsidie 40 euro per ton vracht.

Na een eerdere veroordeling in 2003, loopt sinds vorig jaar een nieuw en breder onderzoek van de EU-Commissie tegen het Waalse Gewest en de luchthaven. De Walen bereiden zich dan ook voor op een veranderende situatie. Enkele jaren geleden was hun ambitie om tegen 2015 in Charleroi kostendekkend te zijn. Of dat lukt, is de vraag. Sinds vorig jaar moet de luchthaven ook haar nieuwe investeringen zelf dragen. Tot nog toe kwamen die op de rekening van het gewest. De voorbije tien jaar investeerde de Waalse overheid ruim een half miljard euro in zijn twee luchthavens.

Overigens doet ook Vlaanderen het niet zonder subsidies. In 2010 kreeg Deurne een werkingsdotatie van 2,3 miljoen euro en een investeringsdotatie van 2,3 miljoen euro. Oostende ontving vorig jaar respectievelijk 5,5 en 2,9 miljoen euro. Maar het is duidelijk dat de EU-beslissing vooral voor Wallonië, dat van de ontwikkeling van zijn luchthavens een prioriteit maakte, zware gevolgen zal hebben. Eerder al dreigde Ryanair, dat ruim 90 procent van de omzet van Charleroi uitmaakt, ermee te vertrekken als de luchthaven te duur wordt.

Alleen: als de strengere Europese regels overal nauwkeurig worden toegepast, heeft Ryanair geen alternatief. Behalve dan zijn tarieven te verhogen en/of vrede te nemen met iets minder winst.

GELIJKE SPELREGELS IN DE LUCHTVAART LEVEREN WINNAARS EN VERLIEZERS OP

Het liquideren van de marktverstorende steun in de luchtvaartsector zal ingrijpende gevolgen hebben voor alle spelers, maar vooral de Waalse luchthavens zullen eronder lijden.



Brussels Airlines

De grootste klant van Brussels Airport, Brussels Airlines, geniet niet dezelfde voorwaarden als Ryanair in Charleroi. Bovendien bedragen de personeelskosten van de Ierse maatschappij maar een fractie van die van de Belgische. Dat komt omdat Ryanair zijn piloten en airhostessen, ook de Belgische, registreert onder het Ierse fiscale en sociale stelsel. Om die concurrentiehandicap te doen verdwijnen heeft de Belgische regering een plan uitgewerkt om de lasten voor alle Belgische luchtvaartmaatschappijen te verminderen. Dat is goed voor 20 miljoen euro, waarvan naar schatting driekwart naar Brussels Airlines zou vloeien. De EU-Commissie is kritisch maar zou wel opleidingssteun toestaan. De vraag is of die 20 miljoen euro dan nog gehaald wordt.



Brussels Airport

Door het gunstige regime van de Waalse luchthavens is Brussels Airport minder aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen. De meerderheid van de aandelen in de luchthaven is in handen van privé-investeerders en die willen winst boeken. Brussels Airport krijgt ook geen steun van Vlaanderen, in tegenstelling tot de regionale broertjes in Oostende, Antwerpen en in mindere mate Kortrijk/Wevegem. De Vlaamse luchthavencommissie becijferde vorig jaar dat de kosten per vertrekkende passagier in Brussels Airport 31,36 euro bedragen, in Charleroi is dat maar 1,29 euro. In de periode 2003-2009 investeerde het Waalse Gewest circa 500 miljoen euro in zijn twee luchthavens. Brussels Airport gaf bijna evenveel uit, maar moest dat wel zelf financieren.



Charleroi en Ryanair

Vliegen vanuit regionale en dus kleinere luchthavens vormt een van de hoekstenen van de strategie van de Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair. Het maakt een substantieel deel uit van haar winstmarges. Die luchthavens zijn goedkoper omdat hun organisatie en infrastructuur doorgaans efficiënter is, maar ook omdat ze steun krijgen van de lokale overheden. Als die steun verdwijnt, moeten de luchthavens (een deel van) hun reële kosten doorrekenen aan hun klanten-luchtvaartmaatschappijen, wat meteen een gat slaat in de rendabiliteit van Ryanair, Jetairfly en Wizzair. Ryanair dreigde er al vaker mee in dat geval naar een andere luchthaven te vertrekken, maar als de nieuwe strengere Europese regels voor iedereen gelden, is dat geen optie meer.



De reizigers

De komst van budgetvliegers als Ryanair heeft de traditionele concurrenten als Brussels Airlines verplicht kritisch naar hun kostenstructuur te kijken. Voor de consument ging een nieuwe wereld open. Vliegen was voorheen geen optie voor bescheiden inkomens, behalve dan als het deel uitmaakte van een touroperatorpakket naar Spanje of Turkije. Als de steun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen verdwijnt, leidt dat onvermijdelijk tot hogere tarieven en kan dat de derde of tweede vakantie van een gezin op de helling zetten. Of bij de minder gefortuneerden, de enige vakantie. Maar de ticketprijzen zullen dan in elk geval beter de economische realiteit weerspiegelen en niet langer 'schandalig goedkoop' zijn.

ADVERTENTIE

Kouterdreef In volle bloei.

Matexi verwezenlijkt woonbuurten van topkwaliteit. Binnenkort start Matexi met de bouw van 41 prachtige luxe-appartementen aan de Kouter. Kom volledig tot rust in een oase van groen, midden in het bruisende Gent.

Voor meer informatie bel 0476 280 011 of ga naar www.kouterdreef.be



Welkom
in de
buurt.

START
VERKOOP