

*Europa wapent zich tegen gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen uit de Golf. Maar de Europese sancties kunnen botsen met nationale belangen.*

Van onze redacteur karsten lemmens

Brussel Etihad Airways, Qatar Airways en Emirates: de drie luchtvaartmaatschappijen vormen de nagel aan de doodskist van de traditionele Europese vliegers. Gefinancierd met oliedollars doen ze de Europeanen stevig pijn, door zichzelf in de markt te zetten als een efficiënte en goedkopere verbinding tussen Europa en Azië. De Europese Commissie wil nu de mogelijkheid scheppen om terug te vechten. Ze stelt nieuwe regels voor waarbij luchtvaartmaatschappijen, koepelorganisaties of de Commissie zelf een onderzoek kunnen instellen naar concurrentievervalsing door buitenlandse luchtvaartbedrijven. Als dat bewezen wordt, zijn er boetes mogelijk.

Welles-nietes

Bij de Commissie valt te horen dat de maatregelen niet gericht zijn tegen een bepaalde partij, en dat ze ook niet zijn bedoeld om een al bestaand probleem aan te pakken. Maar waarnemers hechten weinig geloof aan die diplomatieke verklaring: dit slaat duidelijk op maatschappijen uit de Golfstaten. Die worden er al jaren van beschuldigd via staatssteun te concurreren met westerse maatschappijen.

'Niemand kan aantonen dat de Golfstaten rechtstreekse subsidies aan die maatschappijen geven', zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde (Universiteit Antwerpen). 'Maar onrechtstreeks allicht wel.'

Een Amerikaans consultancybureau, Captrade, kwam twee jaar geleden nog met een uitvoerig rapport waarin het omschreef hoe de drie maatschappijen voor zo'n 40 miljard dollar staatssteun zouden hebben ontvangen. Denk daarbij aan kapitaalinjecties, interestvrije leningen, leningen die niet moeten worden terugbetaald of vrijstellingen van luchthaventaksen. De maatschappijen weerlegden toen de beschuldigingen.

Volgens Van de Voorde zetten de oliestaten zo sterk in op luchtvaart om hun economie te differentiëren, weg van olie-inkomsten alleen, en om van de Golfstaten een aantrekkelijkere bestemming te maken.

Nationale belangen

Het voorstel van de Commissie moet nog door het Parlement en de lidstaten worden goedgekeurd. Maar dat wordt geen sinecure, omdat er ook nationale belangen spelen.

Denk maar aan de Franse vliegtuigbouwer Airbus. Golfmaatschappij Emirates is een van zijn belangrijkste klanten. Het is de grootste koper van de peperdure A380 superjumbo. Europese sancties tegen Emirates zouden dus pijnlijke repercussies kunnen hebben. 'Ook voor de toeleveranciers', weet Van de Voorde. 'Dus ook België moet voorzichtig zijn.'

Bij de Commissie zijn ze zich bewust van die gevoeligheden. In de tekst staat daarom vermeld dat de Commissie kan afzien van een onderzoek 'als het nemen van maatregelen zou indruisen tegen de belangen van de Unie'. Ze ziet de maatregelen als een allerlaatste optie, nadat afschrikking en onderhandelingen niets hebben opgeleverd. De Commissie hoopt vooral dat de nieuwe maatregelen nooit worden gebruikt.

En moest het toch tot sancties komen, dan zijn het nog steeds de lidstaten die moeten uitmaken of ze in werking treden of niet.

karsten lemmens

Copyright © 2017 Corelio. Alle rechten voorbehouden