

Brussels Airlines zweeft tussen zachte landing en crash



De Standaard* - 10 Jul. 2020
Pagina 20

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Lufthansa hoopt deze week de onderhandelingen over staatssteun voor Brussels Airlines af te ronden. Wat maakt of kraakt een akkoord?

Fasten your seatbelts. Als we Dieter Vranckx, de ceo van Brussels Airlines, mogen geloven, kunnen de Belgische regering en het Duitse moederbedrijf Lufthansa nog deze week landen over een akkoord over staatssteun voor de luchtvaartmaatschappij, die zwaar lijdt door de coronacrisis. Dat zei Vranckx dinsdag in de Kamer. Lufthansa heeft, volgens de VRT, vandaag als deadline gesteld.

Of er effectief een akkoord uit de bus komt, blijft een open vraag. Wat wel duidelijk is: de onderhandelingen zaten de afgelopen dagen in een stroomversnelling en beide partijen spreken over 'constructieve gesprekken' of 'gematigd optimisme'. Na maandenlang poken moeten Lufthansa en de regering hun kaarten op tafel leggen. Wat maakt of kraakt een akkoord?

Is 290 miljoen genoeg?

Lufthansa vraagt minstens 290 miljoen euro aan de Belgische regering om dit jaar de liquiditeit van Brussels Airlines te verzekeren. Maar 'als corona blijft duren', is er ook volgend jaar mogelijk nog eens 70 miljoen euro nodig, staat in interne projecties die al van maart dateren. Brussels Airlines kon het bloeden wat stelpen en vliegt sinds midden juni weer op Europese bestemmingen - waardoor er ook opnieuw geld in het laatje komt. Maar de heropstart is precair. Lissabon, een populaire bestemming, kreeg opnieuw code rood, en concurrenten, die later uit de startblokken schoten, leggen het vuur aan de schenen. Ondertussen loopt de heropstart van het meer winstgevendende langeafstandsnetwerk vertraging op.

Brussels Airlines heeft ook geld nodig om zijn herstructurering te financieren en te investeren in de toekomst. Die financiering moet van Lufthansa komen, maar het moederbedrijf staat in Duitsland onder hoge druk om fors te besparen, nadat het 9 miljard euro staatssteun van Berlijn heeft gekregen. Door die hoge schuldenlast verlaagde Moody's begin deze maand al de rating. De luchtvaartreus wil zijn schuld zo snel mogelijk afbouwen, en zal (tien)duizenden banen schrappen.

Welke voorwaarden?

De hoogte van de Belgische staatssteun en investeringen van Lufthansa zijn communicerende vaten, maar geld voor Brussel is niet makkelijk te verkopen in Duitsland. En hoewel Lufthansa Brussel niet wil laten vallen, ligt onze hoofdstad in Frankfurt in de onderste schuif.

Dat maakte van de Duitsers een weinig toegeeflijke gesprekspartner en leidde tot flink wat frustratie in de regering, waarvoor minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) de onderhandelingen leidt. De regering wil Brussels Airlines wel uit de nood helpen, maar kan staatssteun voor het bedrijf - dat volledig in Duitse handen is - alleen verkopen als er genoeg voorwaarden aan worden gekoppeld.

Zeker de verankering van Brussel als hub in het Lufthansa-netwerk is volgens de regering cruciaal om de connectiviteit van het land te verzekeren. Als Brussels Airlines vervangen wordt door andere maatschappijen, wordt verwacht dat vooral een deel van het langeafstandsnetwerk in Brussel zal wegvallen, of via Parijs, Amsterdam en Frankfurt zal gaan.

Ook een groenere vloot is een te verwachten voorwaarde. Maar die mag geen obstakel zijn. Brussels Airlines wil 30 procent van zijn vloot afdanken, waardoor de oudere toestellen, met een hogere uitstoot, er sowieso uitgaan.

Sancties of inspraak

De voorwaarden zijn geen onoverkomelijke horde voor een akkoord. Maar Brussel blijft Lufthansa wantrouwen, nadat de Duitse luchtvaartreus in het verleden weinig gevoel heeft getoond voor de Belgische belangen. De regering wil beloftes nu afdwingbaar maken, met eventuele sancties of inspraak, maar botst op een njet in Frankfurt, dat zich niet wil laten binden.

Lufthansa voelt zich gesterkt door de akkoorden over staatssteun die het voor haar dochters in Zwitserland en Oostenrijk heeft onderhandeld. Een Belgische deal mag daar niet veel van afwijken, beklemtoonde Dieter Vranckx.

Cadeau voor Lufthansa?

In Zwitserland kreeg het rendabele Swiss snel een door de staat gegarandeerde lening, maar in Oostenrijk gaf Wenen behalve een door de staat gegarandeerde lening ook een subsidie van 150 miljoen euro om Lufthansa-dochter Austrian Airlines te 'compenseren' voor de schade van de coronacrisis. Oostenrijk krijgt in ruil voor dat geld bestuurders (zonder vetorecht) en verbindt er enkele voorwaarden aan, zoals een vernieuwing van de vloot, een verbod op korte vluchten en de garantie dat de thuisbasis in Wenen blijft.

'Die 150 miljoen euro is eigenlijk een cadeautje', analyseert transporteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Het lijkt niet waarschijnlijk dat Lufthansa in België voor minder wil tekenen.' Als de Oostenrijkse deal inderdaad een leidraad is, hoopt Lufthansa - de verhoudingen in acht genomen - al snel op een dergelijke 'subsidie' van zo'n 100 miljoen euro voor Brussels Airlines. Maar ook als de staatssteun in de

vorm van een lening wordt gegoten, blijft het zeer de vraag of ons land dat geld ooit kan recupereren. Brussels Airlines slaagde er de laatste jaren niet in structureel winst te maken, en ondanks de herstructurering zal de rendabiliteit onder druk blijven staan.

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden