



24.6.2010

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ЧЛЕНОВЕТЕ НА ЕП

Относно: Петиция 0550/2008, внесена от Stewart Dalton, с британско гражданство, относно протести срещу планове за затваряне на летището в град Шефилд

1. Резюме на петицията

Вносителят остро се противопоставя на планове за затваряне на летището в град Шефилд, като представя доводи, че подобна мярка би спряла развитието на Шефилд, който би се превърнал в най-големия град в ЕС без летище. Вносителят твърди, че летището, изградено с финансова помощ от ЕС, понастоящем е собственост на Peel Holdings. Вносителят обяснява, че Peel Holdings притежават и база на кралските военновъздушни сили във Finningley, която смятат да отворят отново като търговско летище. Според вносителя търговската експлоатация на летище Шефилд е започнала през 1998 г. и е приключила през 2002 г., независимо от обстоятелството, че финансова възвръщаемост се е очаквала не по-рано от десет години. Вносителят оспорва твърденията на Peel Holdings за финансови загуби и счита, че затварянето на летище Шефилд би било единствено в полза на строителните предприемачи. Вносителят отправя искане към Европейския парламент да разгледа въпроса.

2. Допустимост

Обявена за допустима на 2 октомври 2008 г. Комисията е приканена да предостави сведения (член 192, параграф 4 от Правилника).

3. Отговор от Комисията, получен на 20 март 2009 г.

Вносителят твърди, че затварянето на летището в град Шефилд би спряло развитието на Шефилд, който би се превърнал в най-големия град в ЕС без летище. Вносителят твърди, че летището понастоящем е собственост на Peel Holdings, които притежават и летище Doncaster Sheffield (Robin Hood), разположено на мястото на бившето летище на Кралските военновъздушни сили (RAF) във Finningley (разположено между

градовете Sheffield и Doncaster в Южен Йоркшир), открито през 2005 г. като международно летище¹. Според вносителя, търговските служби на летище Шефилд започват работа през 1998 г., а са закрити през 2002 г., въпреки че не се очаква финансова възвръщаемост преди по-малко от десет години. Вносителят оспорва твърденията на Peel Holdings за финансови загуби и счита, че затварянето на летище Шефилд би било единствено в полза на строителните предприемачи.

Летището в град Шефилд е било много малко летище. Евростат не разполага с документирана статистика за пътниците на летището, въпреки че държавите-членки са длъжни да отчитат трафика пред Евростат за всяко летище с повече от 15 000 пътници годишно в съответствие с Регламент (ЕО) № 437/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 27 февруари 2003 г. относно статистическите данни по отношение на превоза на пътници, товари и поща по въздуха².

В това отношение Комисията е отбелязала, че насоките на Общността за финансиране на летища от 2005 г. посочват проучвания, които са стигнали до заключението, че едно летище се нуждае от между 500 000 и 1 500 000 пътници годишно, за да покрива разходите си³. Поради това по отношение на летището в град Шефилд, което е с писта от приблизително 1 200 м и с по-малко от 15 000 пътници годишно, би се очаквало да бъде губещо и по тази причина твърденията на собственика, че летището не носи печалба, най-вероятно са верни. Въпреки това обаче, окончателното решение за това дали е необходима допълнителна транспортна инфраструктура, или не, е на местните органи на управление.

Европейската комисия разбира изцяло гледната точка на вносителя на петицията, важноста на летищата за гражданите и конкурентоспособността на местната икономика. Наред с това Комисията би искала да подчертае значението на развитието на капацитета на летищата в Европа. Въпреки това, от държавите-членки зависи как да организират транспортните си системи и при извършването на тази дейност те трябва да вземат предвид конкуренцията между летищата и финансовата жизнеспособност на летищните предприятия. Общността, която действително допринася за развитието на цялостна транспортна политика в съответствие с принципите на пропорционалност и субсидиарност, не може да се намесва в тази област.

Не може да бъде установено нарушение на правото на Общността в случая, описан в петицията.

4. Отговор от Комисията, получен на 24 юни 2010 г.

След като анализира последните допълнения към данните, предоставени от вносителя на петицията, Комисията счита, че:

Петицията се отнася до едно много малко летище (в град Шефилд), което, както посочва самият вносител, на практика е затворено за всякакъв търговски трафик от 2002 г. насам. Следователно не става дума за запазване, а за повторно отваряне на вече

¹ Текущият трафик на пътници в това летище е от порядъка на 1,1 милиона за 2007 г

² ОВ L 66, 11.3.2003, стр. 1.

³ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 11, параграф 72.

затворено летище. И в двата случая това все пак е извън правомощията на Европейската комисия.

Пистата на летището в град Шефилд е толкова къса, че не могат да я използват дори и малките регионални самолети с турбовитлови (витлови) двигатели. Вносителят на петицията посочва, че тя може да се използва от един определен вид регионален самолет с турбовитлови двигатели, Dash 8 Q-400 (и отново, само като се спазват някои ограничения за товара, като например самолетът да лети с по-малко гориво или с по-малко пътници на борда). За да се добие представа, единствената писта на летището в град Шефилд е дълга 1 211 м и широка 30 м, докато типичното „нискотарифно“ летище има писта с дължина 2 500 м и ширина 45 м.

Град Шефилд се обслужва добре от две ефективни летища: Doncaster Sheffield Robin Hood, на 46 км (44 минути с автомобил), и възловото летище на Манчестър, на 90 км (1,15 ч.). *[Разстоянията и времето за пътуване с автомобил са съгласно посоченото в www.viamichelin.com].* Летището на Doncaster има над един милион пътници годишно и обслужва 40 дестинации, а Манчестър, едно от най-големите летища в Обединеното кралство, има над 22 милиона пътници годишно и обслужва повече от двеста дестинации в цял свят.

Съгласно правилата на TEN-T, изграждането на ново летище обикновено е оправдано само ако в радиус от 100 км няма никакви летища.

В проучването, извършено от York Aviation (представено от вносителя на петицията като подкрепящ документ) по поръчка на Общинския съвет на Шефилд, на много места ясно се посочва, че летището на град Шефилд няма да бъде жизнеспособно. Необходимо е също така да се отбележи, че всички авиокомпании, с които е осъществен контакт в рамките на проучването, заявяват, че не биха се заинтересували (нито биха били в състояние) да летят до летището на град Шефилд.

Като се има предвид, че собственикът на летището на град Шефилд е собственик и на летището Robin Hood, от търговска и транспортна гледна точка изглежда разумно дейността да се концентрира във второто летище. Това летище, като бивша военна база, разполага с огромна писта 2 893 на 60 м. Освен това летището Robin Hood е оборудвано със Система за приземяване по прибори (ILS), категория III, която позволява да се осъществяват полети и в условия на много ниска видимост.

Предвид горните забележки Комисията не възнамерява да предприеме допълнителни действия.