



24.6.2010

## MEDDELELSE TIL MEDLEMMERNE

Om: Andragende 0550/2008 af Stewart Dalton, britisk statsborger, om protest mod planerne om at lukke lufthavnen i Sheffield City

### 1. Sammendrag

Andrageren er stor modstander af planerne om at lukke lufthavnen i Sheffield City. Han hævder, at en sådan foranstaltning vil standse udviklingen i Sheffield, som vil blive den største by i EU uden lufthavn. Andrageren fastholder, at lufthavnen, som er bygget med finansiel støtte fra EU, i øjeblikket ejes af Peel Holdings. Andrageren forklarer, at Peel Holdings også ejer RAF's flyveplads i Finningley, som selskabet har til hensigt at genåbne som kommerciel lufthavn. Ifølge andrageren startede de kommercielle flyvninger i lufthavnen i Sheffield i 1998 og standsede i 2002, til trods for at der ikke var forventninger om økonomisk afkast inden for de første 10 år. Andrageren sætter spørgsmålstegn ved Peel Holdings' påstande vedrørende økonomiske tab og mener, at lukningen af Sheffield lufthavn kun vil være til gavn for byggematadorer. Andrageren anmoder Europa-Parlamentet om at undersøge sagen.

### 2. Opfyldelse af betingelserne for behandling

Andragendet opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 2. oktober 2009). Kommissionen anmodet om oplysninger (forretningsordenens artikel 202, stk. 6).

### 3. Kommissionens svar, modtaget den 20. marts 2009.

"Andrageren hævder, at lukningen af lufthavnen i Sheffield City ville standse udviklingen i Sheffield, som ville blive den største by uden lufthavn i EU. Andrageren anfører, at lufthavnen i dag ejes af Peel Holding, som også ejer Robin Hood Airport Doncaster Sheffield, som er placeret på den tidligere RAF-flyveplads ved Finningley (mellem byerne Sheffield og

Doncaster i South Yorkshire), som åbnede i 2005 som international lufthavn<sup>1</sup>. Ifølge andrageren startede de kommercielle flyvninger i lufthavnen i Sheffield City i 1998 og standsede i 2002, til trods for at der ikke var forventninger om økonomisk afkast inden for de første 10 år. Andrageren sætter spørgsmålstegn ved Peel Holdings' påstande vedrørende økonomiske tab og mener, at lukningen af Sheffield lufthavn kun vil være til gavn for byggematadorer.

Lufthavnen i Sheffield City var en meget lille lufthavn. Eurostat har ikke registreret nogen passagerstatistik for lufthavnen, selv om medlemsstaterne i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 af 27. februar 2003 om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning<sup>2</sup> er forpligtet til at indberette trafikken for alle lufthavne med over 15.000 passagerer årligt til Eurostat.

I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at Fællesskabets retningslinjer for finansiering af lufthavne i 2005 henviste til undersøgelser, som viste, at en lufthavn skal have mellem 500.000 og 1.500.000 passagerer årligt for at balancere<sup>3</sup>. Lufthavnen i Sheffield City med en start- og landingsbane på 1.200 m og under 15.000 passagerer årligt må derfor forventes at være tabsgivende, og ejerens påstand om, at lufthavnen er urentabel, er derfor sandsynligvis korrekt. Imidlertid er det i sidste ende den lokale myndighed, der afgør, om den har behov for mere transportinfrastruktur eller ej.

Kommissionen forstår fuldt ud andragerens synspunkt og lufthavnes betydning for borgerne og det lokale erhvervslivs konkurrenceevne. Kommissionen vil også gerne fremhæve, at det er vigtigt at udvikle lufthavnskapaciteten i Europa. Det er imidlertid op til medlemsstaterne at vælge, hvordan de vil organisere deres transportsystemer, og de skal i denne forbindelse tage højde for konkurrencen mellem lufthavne og lufthavnsvirksomheders økonomiske levedygtighed. Fællesskabet, som bestemt bidrager til at udvikle en integreret transportpolitik i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og subsidiaritetsprincippet, kan ikke gribe ind på dette område.

Der kan ikke påvises nogen overtrædelse af fællesskabsretten i den situation, der beskrives i andragendet."

#### **4. Kommissionens supplerende svar, modtaget den 24. juni 2010.**

"Efter at have analyseret de seneste tilføjelser til andragerens oplysninger mener Kommissionen følgende:

Andragendet vedrører en meget lille lufthavn (Sheffield City) som ifølge andragerne selv har været lukket for kommerciel trafik siden 2002. Det er derfor ikke et spørgsmål om at holde en eksisterende lufthavn åben, men om at genåbne en lukket lufthavn. I begge tilfælde ville dette ligge uden for Kommissionens kompetencer.

Start- og landingsbanen i lufthavnen i Sheffield City er så kort, at selv små regionale propelfly ikke kan bruge den. Andragerne anfører, at en bestemt type regionalt propelfly, Dash 8 Q-

---

1 Den nuværende passagertrafik i denne lufthavn ligger i størrelsesordenen 1,1 mio. i 2007.

2 EUT L 66 af 11.3.2003, s. 1.

3 EUT C 312 af 9.12.2005, s. 11, stk. 72.

400, kan bruge den (og da kun med visse restriktioner som flyvning med mindre brændstof eller færre passagerer). Start- og landingsbanen i lufthavnen i Sheffield City 1.211 meter lang og 30 meter bred. Til sammenligning har en typisk lavbudgetlufthavn en start- og landingsbane, som er 2.500 meter lang og 45 meter bred.

Byen Sheffield har to effektive lufthavne: Doncaster Sheffield Robin Hood, som ligger 46 km (44 minutters kørsel) væk, og fordelingslufthavnen i Manchester, som ligger 90 km (1 time og 15 minutter) væk. *[Afstande og kørsel i henhold til [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)].* Doncaster har over 1 mio. passagerer og betjener 40 destinationer, mens Manchester, som er en af de største lufthavne i Det Forenede Kongerige, har over 22 mio. passagerer om året og betjener over 200 destinationer i hele verden.

I henhold til TEN-T-reglerne er det normalt kun tilladt at bygge en ny lufthavn, hvis der ikke findes nogen lufthavne i en radius på 100 km.

Den undersøgelse, som York Aviation udførte (fremsendt af andragerne som støttedokument) på bestilling af byrådet i Sheffield, viser ved mange lejligheder tydeligt, at lufthavnen i Sheffield City ikke ville være levedygtig. Det skal ligeledes bemærkes, at alle de luftfartsselskaber, som blev kontaktet i forbindelse med undersøgelsen, erklærede, at de ikke ville være interesserede (eller i stand til) at flyve til lufthavnen i Sheffield City.

I lyset af at ejeren af lufthavnen i Sheffield City ligeledes ejer lufthavnen Robin Hood, virker det fra et kommercielt synspunkt rimeligt, at operationerne skal koncentreres om sidstnævnte. Denne lufthavn er en tidligere militærbase og har en stor start- og landingsbane på 2.893 x 60 meter. Endvidere er lufthavnen Robin Hood udstyret med et instrumentlandingssystem (ILS) i kategori III, hvilket tillader operationer under forhold med meget lav sigtbarhed.

I lyset af ovenstående betragtninger agter Kommissionen ikke at foretage sig yderligere i sagen."