



24.6.2010

KÖZLEMÉNY A KÉPVISELŐK RÉSZÉRE

Tárgy: Stewart Dalton, brit állampolgár által benyújtott 0550/2008. számú petíció a sheffieldi városi repülőtér bezárására irányuló tervek elleni tiltakozásról

1. A petíció összefoglalása

A petíció benyújtója hevesen tiltakozik a sheffieldi városi repülőtér bezárásával kapcsolatos tervek ellen, azzal érvelve, hogy ez az intézkedés megállítaná Sheffield fejlődését, amely így módon az EU legnagyobb olyan városává válna, amely nem rendelkezik repülőtérrel. A petíció benyújtója kijelenti, hogy az EU pénzügyi támogatásával épült repülőtér jelenleg a Peel Holdings tulajdona. A petíció benyújtója ismerteti, hogy a Peel Holdings a tulajdonosa a brit királyi légierő egykori finningley-i repülőtérének is, amelyet kereskedelmi repülőtérként kíván majd újra megnyitni. A petíció benyújtója szerint a sheffieldi repülőtéren 1998-ban kezdődtek meg és 2002-ben fejeződtek be a kereskedelmi szolgáltatások, annak ellenére, hogy pénzügyi megtérülésével tíz évnél rövidebb idő alatt nem számoltak. A petíció benyújtója kétségbe vonja a Peel Holdings pénzügyi veszteségekkel kapcsolatos állításait, és úgy véli, hogy a sheffieldi repülőtér bezárása csak az ingatlanfejlesztőknek kedvezne. A petíció benyújtója azt kéri az Európai Parlamenttől, hogy vizsgálja meg az ügyet.

2. Elfogadhatóság

Elfogadhatónak nyilvánítva: 2008. október 02. Felkérjük a Bizottságot, hogy az eljárási szabályzat 192. cikkének (4) bekezdése szerint nyújtson tájékoztatást.

3. A Bizottságtól kapott válasz: 2009. március 20.

A petíció benyújtója kifejti, hogy a sheffieldi városi repülőtér bezárása megállítaná Sheffield

fejlődését, amely ily módon az EU legnagyobb olyan városává válna, amely nem rendelkezik repülőtérrel. A petíció benyújtója azt állítja, hogy a repülőtér jelenleg a Peel Holdings tulajdona, amely egyben a brit királyi légierő egykori finningley-i repülőterének területén (a dél-yorkshire-i Sheffield és Doncaster városai között) elhelyezkedő Robin Hood Airport Doncaster Sheffield repülőtér tulajdonosa is, amely 2005-ben nyílt meg nemzetközi repülőtérként¹. A petíció benyújtója szerint a sheffieldi városi repülőtéren 1998-ban kezdődtek meg és 2002-ben fejeződtek be a kereskedelmi szolgáltatások, annak ellenére, hogy pénzügyi megtérülésével tíz évnél rövidebb idő alatt nem számoltak. A petíció benyújtója kétségbe vonja a Peel Holdings pénzügyi veszteségekkel kapcsolatos állításait, és úgy véli, hogy a sheffieldi városi repülőtér bezárása csak az ingatlanfejlesztőknek kedvezne.

A sheffieldi városi repülőtér igen kis méretű repülőtér. Az Eurostat nyilvántartásában nem szerepelnek a repülőtér utasforgalmára vonatkozó statisztikai adatok, annak ellenére, hogy a tagállamok a légi személy-, áru-, és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló 2003. február 27-i 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet² értelmében minden, évi 15 000 utasnál nagyobb forgalmat bonyolító repülőtér esetében kötelesek beszámolni az Eurostatnak az utasforgalomról.

E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy a repülőterek finanszírozására vonatkozó 2005. évi közösségi iránymutatások olyan tanulmányokra hivatkoznak, amelyek következtetései alapján egy repülőtérnek évi 500 000 és 1 500 000 közötti utasforgalomra van szüksége ahhoz, hogy elérje a megtérülési küszöböt.³ Következésképpen az 1200 méteres kifutópályával és kevesebb mint évi 15 000 utassal rendelkező sheffieldi városi repülőtér várhatóan veszteséges lett volna, ezért a tulajdonos állításai, miszerint a repülőtér nem nyereséges, minden valószínűség szerint helytállóak. Azt azonban végső soron a helyi hatóság dönti el, hogy szüksége van-e még több közlekedési infrastruktúrára, vagy sem.

Az Európai Bizottság teljes mértékben megérti a petíció benyújtójának nézőpontját, azaz a repülőterek fontosságát a polgárok és a helyi gazdaság versenyképessége szempontjából. Emellett hangsúlyozni kívánja az európai repülőtéri kapacitás fejlesztésének fontosságát. Azt azonban a tagállamok döntenek el, hogy miként szervezik meg közlekedési rendszerüket, ennek során pedig figyelembe kell venniük a repülőterek közötti versenyt és a repülőteret üzemeltető vállalkozások pénzügyi életképességét is. A Közösségnek, amely valóban hozzájárul az arányosság és a szubszidiaritás elvével összhangban működő, integrált közlekedési politika kialakításához, nem áll módjában beavatkozni a szóban forgó területen.

A petícióban felvázolt helyzet esetében nem állapítható meg a közösségi jog megsértésére utaló jel.

4. A Bizottságtól kapott válasz: 2010. június 24.

Miután elemezte a petíció benyújtójának legutóbbi bizonyítékkiegészítéseit, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy:

¹ Ezen a repülőtéren a jelenlegi utasforgalom 2007-ben 1,1 milliós nagyságrendű.

² HL L 66., 2003.3.11. 1. o.

³ HL C 312., 2005.12.9. 11. o., (72) bekezdés

A petíció egy nagyon kis repülőtérrel foglalkozik (Sheffield), amelyet – ahogy azt maga a petíció benyújtója is megállapítja – lényegében 2002 óta lezártak a kereskedelmi forgalom előtt. Ezért nem egy meglévő repülőtér üzemben tartásáról van szó, hanem egy bezárt repülőtér ismételt megnyitásáról. Egyébként mindkét eset az Európai Bizottság hatáskörén kívül esik.

A sheffieldi repülőtér kifutópályája annyira rövid, hogy még a kis turbólégcsavaros regionális repülőgépek sem tudják használni. A petíció benyújtója jelzi, hogy egy speciális típusú turbólégcsavaros regionális repülőgép, a Dash 8 Q-400 tudná használni a repülőteret (ekkor is csak bizonyos terhelési korlátozások elfogadásával, például a gépnek kevesebb üzemanyaggal vagy kevesebb utassal kellene repülnie). Hogy elképzelésünk legyen, a sheffieldi repülőtér kifutópályája 1211 méter hosszú és 30 méter széles, miközben egy tipikus „olcsó” repülőtér kifutója 2500 m hosszú és 45 méter széles.

Sheffield városát megfelelően kiszolgálja két jól működő repülőtér: a doncaster-sheffieldi Robin Hood repülőtér, amely 46 km-re (44 percnyi autóútra) van, valamint a manchesteri központi repülőtér, amely 90 km-re (1 óra 15 percre) helyezkedik el. *[A távolságot és az útidőt a www.viamichelin.com adta meg].* A doncasteri repülőtér utasforgalma évente több mint egymillió, és 40 úti célra indít járatokat, míg Manchester, az Egyesült Királyság egyik legnagyobb repülőtere több mint 22 millió utast szolgál ki évente, és világszerte több mint 200 úti célra indít járatokat.

A TEN-T szabályai szerint új repülőtér építése csak akkor indokolt, ha 100 km-es körzetben nincs repülőtér.

A York Aviation által készített tanulmány (amelyet a petíció benyújtója alátámasztó dokumentumként terjesztett elő), amely a sheffieldi városi tanács megbízásából készült, több alkalommal világosan megállapítja, hogy a sheffieldi repülőtér nem lenne életképes. Azt is meg kell említeni, hogy a tanulmány keretében megkérdezett légitársaságok mind azt nyilatkozták, hogy nem érdekük (és nem is tudnak) járatokat indítani a sheffieldi repülőtérré.

Mivel a sheffieldi repülőtér tulajdonosa egyben a Robin Hood repülőtér tulajdonosa is, kereskedelmi és közlekedési szempontból is ésszerűnek tűnik, hogy a műveleteket az utóbbi repülőtérré összpontosítják. Az utóbbi repülőtéren, amely korábban katonai támaszpont volt, óriási, 2893 x 60 méteres kifutópályája van. Emellett a Robin Hood repülőtér III. kategóriájú műszeres leszállító rendszerrel (ILS) van felszerelve, amely nagyon rossz látási körülmények között is lehetővé teszi a műveleteket.

A fenti megállapításokat figyelembe véve a Bizottság nem szándékozik további intézkedéseket tenni.