



24.6.2010

## PRANEŠIMAS NARIAMS

Tema: Peticija Nr. 550/2008 dėl protesto prieš planus uždaryti Šefildo miesto oro uostą, kurią pateikė Jungtinės Karalystės pilietis Stewart Dalton

### 1. Peticijos santrauka

Peticijos pateikėjas griežtai prieštarauja planams uždaryti Šefildo miesto oro uostą teigdamas, kad tokia priemone būtų stabdoma Šefildo, kuris taptų didžiausiu ES miestu be oro uosto, plėtra. Peticijos pateikėjas teigia, kad šiuo metu oro uostas, pastatytas naudojantis ES finansine parama, yra bendrovės „Peel Holdings“ nuosavybė. Peticijos pateikėjas tvirtina, kad bendrovei „Peel Holdings“ taip pat priklauso RAF aerodromas *Finningley* gyvenvietėje, kurią ji ketina iš naujo atidaryti kaip komercinį oro uostą. Pasak peticijos pateikėjo, komercinės paslaugos Šefildo oro uoste pradėtos teikti 1998 m. ir nutrauktos 2002 m., nepaisant to, kad pelno nebuvo tikimasi trumpiau nei per dešimt metų. Peticijos pateikėjas ginčija su finansiniais nuostoliais susijusius bendrovės „Peel Holdings“ skundus ir mano, kad iš Šefildo miesto oro uosto uždarymo pasipelnytų tik nekilnojamojo turto projektų vykdytojai. Peticijos pateikėjas prašo Europos Parlamento išnagrinėti šį atvejį.

### 2. Priimtumas

Paskelbta priimtina 2008 m. spalio 2 d. Komisijos buvo paprašyta suteikti informaciją (pagal Darbo tvarkos taisyklių 192 straipsnio 4 dalį).

### 3. Komisijos atsakymas, gautas 2009 m. kovo 20 d.

„Peticijos pateikėjas mano, kad uždarius Šefildo miesto oro uostą būtų stabdoma Šefildo, kuris tada taptų didžiausiu ES miestu be oro uosto, plėtra. Peticijos pateikėjas teigia, kad šiuo metu oro uostas yra bendrovės „Peel Holdings“ nuosavybė. Šiai bendrovei taip pat priklauso Donkasterio–Šefildo Robino Hudo oro uostas (*Robin Hood Airport Doncaster Sheffield*),

kuris yra buvusio RAF aerodromo *Fenningley* gyvenvietėje (tarp Šefildo ir Donkasterio miestų Pietų Jorkšyre), pradėjęs veikti kaip tarptautinis oro uostas 2005 m.<sup>1</sup> Pasak peticijos pateikėjo, komercinės paslaugos Šefildo miesto oro uoste pradėtos teikti 1998 m. ir nutrauktos 2002 m., nepaisant to, kad pelno nebuvo tikimasi trumpiau nei per dešimt metų. Peticijos pateikėjas ginčija su finansiniais nuostoliais susijusius bendrovės „Peel Holdings“ skundus ir mano, kad iš Šefildo miesto oro uosto uždarymo pasipelnėtų tik nekilnojamojo turto projektų vykdytojai.

Šefildo miesto oro uostas buvo labai mažas. Eurostatas neturi jokių registruotų šio oro uosto keleivių skaičiaus statistinių duomenų, nors pagal 2003 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 437/2003 dėl statistinių ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto vežimą oro transportu valstybės narės Eurostatui privalo pranešti kiekvieno daugiau nei 15 000 keleivių per metus turinčio oro uosto keleivių skaičių.<sup>2</sup>

Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad 2005 m. Bendrijos gairėse dėl oro uostų finansavimo minimas tyrimas, kurį atlikus padaryta išvada, kad oro uostui, norinčiam nepatirti nuostolių, reikia 500 000–1 500 000 keleivių per metus.<sup>3</sup> Todėl tikėtina, kad Šefildo miesto oro uostas, kurio kilimo ir tūpimo takas yra maždaug 1 200 m ilgio ir kuris turi mažiau nei 15 000 keleivių per metus, bus nuostolingas, o savininko tvirtinimai, kad šis oro uostas nepelningas, yra greičiausiai teisingi. Tačiau pagaliau būtent vietos valdžia nusprendžia, ar reikia daugiau transporto infrastruktūros, ar ne.

Europos Komisija visiškai supranta peticijos pateikėjo požiūrį, oro uostų svarbą piliečiams ir vietos ekonomikos konkurencingumui. Ji taip pat norėtų pabrėžti, kaip svarbu stiprinti oro uostų pajėgumus Europoje. Tačiau pačios valstybės narės turi pasirinkti, kaip organizuoti savo transporto sistemą. Tai darydamos jos turi atsižvelgti į oro uostų konkurenciją ir oro uostus valdančių įmonių finansinį pajėgumą. Bendrija, kuri iš tiesų prisideda prie integruotos transporto politikos kūrimo remdamasi proporcingumo ir subsidiarumo principais, į šią sritį negali kištis.

Peticijoje aprašytu atveju negalima nustatyti jokio Bendrijos teisės pažeidimo.“

#### **4. Komisijos atsakymas, gautas 2010 m. birželio 24 d.**

„Išnagrinėjusi naujausius peticijos pateikėjų pateiktų įrodymų papildymus, Komisija mano, kad:

Peticija susijusi su labai mažu oro uostu (Šefildo miesto), kuris, kaip teigia patys peticijos pateikėjai, nuo 2002 m. yra iš esmės uždarytas visoms komercinėms operacijoms. Todėl šis klausimas susijęs ne su veikiančio oro uosto veiklos palaikymu, bet su uždaryto oro uosto veiklos atnaujinimu. Abiem atvejais tai vis tiek viršytų Europos Komisijos kompetenciją.

Šefildo miesto kilimo ir tūpimo takas yra toks trumpas, kad netgi maži turbostraigtiniai regioniniai lėktuvai negalėtų juo naudotis. Peticijos pateikėjai nurodo, kad vienas specialaus

---

<sup>1</sup> 2007 m. šiame oro uoste buvo maždaug 1,1 mln. keleivių.

<sup>2</sup> OL L 66, 2003 3 11, p. 1.

<sup>3</sup> OL C 312, 2005 12 9, p. 11, 72 dalis.

tipo turbostraigtinis regioninis lėktuvas „Dash 8 Q-400“ galėtų juo naudotis (bet vėlgi tik laikantis tam tikrų apribojimų, pvz., skraidytų su mažiau kuro arba keleivių). Kad būtų galima įsivaizduoti, vienintelis Šefildo oro uosto kilimo ir tūpimo takas yra 1 211 m ilgio ir 30 m pločio, o įprastas pigių oro linijų oro uostas turi 2 500 m ilgio ir 45 m pločio kilimo ir tūpimo taką.

Šefildo miestą visiškai aptarnauja du produktyvūs oro uostai: Donkasterio–Šefildo Robino Hudo oro uostas, esantis 46 km nuo Šefildo miesto (44 min. kelio), ir Mančesterio oro uostų centras, nutolęs 90 km (1 val. 15 min. kelio). [*Atstumai ir kelionės trukmė nurodyti [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)*]. Per metus Donkasterio oro uostas turi daugiau kaip 1 mln. keleivių ir vykdo skrydžius 40 krypčių, o Mančesteris, kuris yra vienas didžiausių Jungtinės Karalystės oro uostų, turi daugiau kaip 22 mln. keleivių per metus ir vykdo skrydžius daugiau kaip 200 krypčių visame pasaulyje.

Pagal transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) taisykles naujo oro uosto statybos pateisinamos tik tuo atveju, jeigu 100 km atstumu nėra jokio kito oro uosto.

Įmonės „York Aviation“ atliktame tyrime (kurį kaip patvirtinamąjį dokumentą atsiuntė peticijos pateikėjai), užsakytame Šefildo miesto tarybos, aiškiai nurodoma, kad daugeliu atvejų Šefildo miesto oro uostas būtų neperspektyvus. Pažymėtina ir tai, kad visos oro linijos, su kuriomis buvo susisiekta atliekant tyrimą, pareiškė, kad jų nedomina skrydžių į Šefildo miesto oro uostą vykdymas (arba jos negali jų vykdyti).

Atsižvelgiant į tai, kad Šefildo miesto oro uosto savininkas yra ir Robino Hudo oro uosto savininkas, ir vertinant komerciniu bei transporto aspektu, būtų logiška, kad skrydžiai būtų daugiausia vykdomi pastarajame oro uoste. Šis oro uostas – buvusi karinė bazė – turi didžiulį 2 893 m ilgio ir 60 m pločio kilimo ir tūpimo taką. Be to, Robino Hudo oro uostas turi III kategorijos tūpimo pagal prietaisus sistemą (angl. *Instrument Landing System* – ILS), dėl kurios skrydžiai įmanomi ir esant labai prastoms matomumo sąlygoms.

Atsižvelgdama į anksčiau pateiktas pastabas, Komisija neketina imtis tolesnių veiksmų.“