

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

# C 72

49. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

## Tájékoztatások és közlemények

2006. március 24.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	I <i>Tájékoztatások</i>	
	<b>Bizottság</b>	
2006/C 72/01	Euro-átváltási árfolyamok .....	1
2006/C 72/02	Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást .....	2
2006/C 72/03	Légijáratokra vonatkozó közszolgálati kötelezettségek elrendelése Olaszország területén belül (!) .....	4
2006/C 72/04	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.4162 – Merck/Schering) (!) .....	14
2006/C 72/05	Közlemény a 2004/17/EK irányelv 30. cikke alapján benyújtott, határidő meghosszabbításáról szóló kérelemről – Tagállam által benyújtott kérelem .....	15

## I

(Tájékoztatások)

## BIZOTTSÁG

Euro-átváltási árfolyamok <sup>(1)</sup>

2006. március 23.

(2006/C 72/01)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,2055	SIT	Szlovén tolar	239,60
JPY	Japán yen	141,12	SKK	Szlovák korona	37,438
DKK	Dán korona	7,4614	TRY	Török líra	1,6107
GBP	Angol font	0,69175	AUD	Ausztrál dollár	1,6783
SEK	Svéd korona	9,3525	CAD	Kanadai dollár	1,4049
CHF	Svájci frank	1,5770	HKD	Hongkongi dollár	9,3540
ISK	Izlandi korona	86,06	NZD	Új-zélandi dollár	1,9183
NOK	Norvég korona	7,9670	SGD	Szingapúri dollár	1,9490
BGN	Bulgár leva	1,9558	KRW	Dél-Koreai won	1 175,97
CYP	Ciprusi font	0,5757	ZAR	Dél-Afrikai rand	7,5537
CZK	Cseh korona	28,683	CNY	Kínai renminbi	9,6797
EEK	Észt korona	15,6466	HRK	Horvát kuna	7,3398
HUF	Magyar forint	263,00	IDR	Indonéz rúpia	10 867,58
LTL	Litván litász/lita	3,4528	MYR	Maláj ringgit	4,449
LVL	Lett lats	0,6960	PHP	Fülöp-szigeteki peso	61,649
MTL	Máltai líra	0,4293	RUB	Orosz rubel	33,4760
PLN	Lengyel zloty	3,8805	THB	Thaiföldi baht	47,075
RON	Román lej	3,5076			

<sup>(1)</sup> Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

**Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése**

**Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást**

(2006/C 72/02)

**Határozathozatal időpontja:** 2004.7.26.

**Tagállam:** Németország

**Támogatás száma:** N 213/2004

**Megnevezés:** ERDF kockázati tőkealap Schleswig-Holstein

**Cél:** Az intézkedés a schleswig-holsteini kis- és középvállalkozások törzstőke-finanszírozásának hiányát hivatott kezelni.

**Költségvetés:** 15 millió EUR (az alap teljes mennyisége)

**Időtartam:** 2018.12.31.

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**Költségvetés:** Tervezett támogatás teljes összege: 50 millió LVL

**A támogatás maximális intenzitása:** 30-65 %

**Tartama:** Lejárati napja: 2006.12.31.

**Egyéb információ:** Támogatási program – Szubvenció

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**Elfogadás kelte:** 2004.10.6.

**Tagállam:** Írország – Dublin (Írország déli és keleti része)

**Támogatás száma:** N 214/2004

**Címsor:** K+F támogatás a Bell Laboratories számára Dublinban

**Célkitűzés:** K+F támogatás (Mikroelektronika)

**Jogalap:** Section 29 of the Industrial Development Act 1986 (as amended in 2003). Number 30 of 2003 (14 July 2003)

**Költségvetés:** 21,66 millió EUR

**A támogatás intenzitása vagy összege:** 50 %

**Időtartam:** 5 év

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**A határozat elfogadásának időpontja:** 2004.12.1.

**Tagállam:** Spanyolország

**Támogatás száma:** N 415/2004

**Megnevezése:** Műszaki kutatás támogatása a textilipar ágazatban.

**Célkitűzés:** A program célja, hogy támogatást nyújtson minden, a textiliparban működő cég műszaki kapacitását növelő kutatási és fejlesztési projektnek. (Textil- és ruhaipar)

**Jogalap:** Anteproyecto de Orden por la que se establecen las bases reguladoras, el régimen de ayudas y su gestión para la concesión de ayudas en el marco del Programa de Fomento de la Investigación Técnica para el Sector Textil/Confección (2005-2007)

**Költségvetés:** Teljes költségvetése 90,95 millió EUR

**Támogatás intenzitása vagy összege:**

Ipari kutatási projektek esetében legfeljebb 50 %.

Kísérleti fejlesztési tevékenységek esetében legfeljebb 25 %.

Ipari kutatási projekteket megelőző gazdasági életképesség-vizsgálatok esetében legfeljebb 75 %.

Kísérleti fejlesztési tevékenységeket megelőző gazdasági életképesség-vizsgálatok esetében legfeljebb 50 %.

A regionális pótlék szintén alkalmazható

**Időtartam:** 2005.1.1-2007.12.31.

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**Elfogadás időpontja:** 2005.11.24.

**Támogatás száma:** N 255/2005

**Tagállam:** Lettország

**Címe:** Atbalsts komercdarbības infrastruktūras modernizācijai

**Célkitűzés:** Regionális fejlesztés [Az összes ágazat]

**Jogalap:** Noteikumi par komercdarbības atbalsta sniegšanas nosacījumiem valsts atbalsta programmai „Atbalsts komercdarbības infrastruktūras modernizācijai”

**A határozat elfogadásának időpontja:** 2005.12.28.

**Tagállam:** Svédország

**Támogatás száma:** N 588/2005

**Megnevezése:** A feldolgozóipar számára nyújtott adókedvezmények meghosszabbítása – a fosszilis tüzelőanyagokra kiszabott CO<sub>2</sub>- és energiaadó

**Célkitűzés:** A svéd feldolgozó-ágazat (energia) versenyképessége

**Jogalap:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi (6 a kap. 1 § 9)

**Költségvetés:** évi 574 millió EUR; összesen 3 445 millió EUR

**Időtartam:** 6 év

**Egyéb információ:** Éves jelentés

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**A határozat elfogadásának időpontja:** 2005.12.28.

**Tagállam:** Svédország

**Támogatás száma:** N 595/2005

**Megnevezése:** Az energiaigényes iparágak CO<sub>2</sub>-adóval kapcsolatos kedvezményeinek meghosszabbítása 2006-ra

**Célkitűzés:** A feldolgozóipar energiaigényes ágainak versenyképessége

**Jogalap:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi (9 kap. 9 §)

**Költségvetés:** összesen 17 millió EUR

**Időtartam:** 1 év

**Egyéb információ:** Éves jelentések

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**A határozat elfogadásának időpontja:** 2005.12.28.

**Tagállam:** Svédország

**Támogatás száma:** N 594/2005

**Megnevezése:** A CHP-hőtermelés CO<sub>2</sub>- és villamosenergia-adóval kapcsolatos kedvezményeinek meghosszabbítása és módosítása (Svédország).

**Célkitűzés:** Egyes CHP-k versenyképessége (távfűtés)

**Jogalap:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi (6 a kap. 3 §)

**Költségvetés:** évi 177 millió EUR; összesen 1 085 millió EUR

**Időtartam:** 6 év

**Egyéb információ:** Éves jelentések

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**A határozat elfogadásának időpontja:** 2005.12.28.

**Tagállam:** Svédország

**Támogatás száma:** N 596/2005

**Megnevezése:** A feldolgozóipar villamos energiával kapcsolatos adókedvezményeinek meghosszabbítása

**Célkitűzés:** A svéd feldolgozóipar versenyképessége

**Jogalap:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi (11 kap. 3 §)

**Költségvetés:** évi 1 029 millió EUR; összesen 6 298 millió EUR

**Időtartam:** 6 év

**Egyéb információ:** Éves jelentések

A bizalmas adatokat nem tartalmazó határozat szövege a hiteles nyelven (nyelveken) a következő címen érhető el:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/)

**Légijáratokra vonatkozó közszolgálati kötelezettségek elrendelése Olaszország területén belül**

(2006/C 72/03)

**(EGT vonatkozású szöveg)**

A közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az olasz kormány úgy határozott, hogy a Szardínia Autonóm Tartomány által kialakított javaslatnak megfelelően közszolgálati kötelezettségeket ír elő néhány szardíniai légikikötő és a legfontosabb nemzeti repülőterek közötti útvonalakon működtetendő légijáratok tekintetében.

Szardínia földrajzi elszigeteltsége jelentősen korlátozza összeköttetési lehetőségeit, alapvető szerepet tulajdonítva a légiközlekedésnek, ami pótolhatatlan és nem rendelkezik hasonló megfelelő alternatívákkal.

Ebben az összefüggésben a menetrend szerinti légijáratok közszolgáltatásnak minősülnek, amely alapvető fontosságú a sziget gazdasági és társadalmi fejlődése tekintetében, a személyek szabad mozgáshoz való jogának garantálása érdekében.

**1. KÖZSZOLGÁLTATÁSI ÚTVONALAK ÉS A KÖZSSZOLGÁLTATÁS ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA**

1.1. A közszolgálati kötelezettségek által érintett útvonalak a következők:

**Alghero–Róma** és vissza

**Alghero–Milánó** és vissza

**Cagliari–Róma** és vissza

**Cagliari–Milánó** és vissza

**Olbia–Róma** és vissza

**Olbia–Milánó** és vissza

A 2408/92/EGK rendelet II. mellékletének értelmében Róma célállomás alatt a római légikikötői infrastruktúra értendő, amely magában foglalja Róma-Fiumicino és Róma-Ciampino repülőtereket, míg Milánó célállomás alatt a milánói légikikötői infrastruktúrát kell érteni Milanó-Linate, Milano-Malpensa és Bergamo-Orio al Serio repülőterekkel.

1.2. A 793/2004 rendelettel módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 9. cikkének megfelelően, az illetékes szervek fenntarthatnak néhány időszavat légijáratok működtetésére az ezen kötelezettségekben előírt módzatok szerint. A rendelkezésre álló résidőkkel összeegyeztetve a szardíniai repülőterek és a Róma, illetve Milánó közötti összeköttetés legalább 50 %-át Fiumicimóról és Fiumicinóra, illetve Linatéról és Linatéra kell működtetni.

1.3. Az Alghero–Róma és Alghero–Milánó közötti útvonalpár és az Olbia–Róma, Olbia–Milánó útvonalpár mindegyike egyetlen csomagot alkot, amelyet bármilyen természetű vagy eredetű pénzügyi ellentételezés nélkül, teljes egészében kell elfogadnia az érdekelt légifuvarozóknak. Ezzel szemben a Cagliari–Róma és Cagliari–Milánó útvonalakat egyesével, teljes egészében, bármilyen természetű vagy eredetű pénzügyi ellentételezés nélkül kell elfogadnia az érdekelt légi fuvarozóknak.

1.4. Minden egyes légifuvarozónak, aki a közszolgálati kötelezettségeket elfogadja, működési biztosítékot kell letétbe helyeznie a szolgáltatás hiánytalan működtetésének és folyamatosságának garantálása céljából. Az ilyen biztosítéknak az ENAC – Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság – által megállapított becslült teljes forgalom legalább 5 %-át kell elérnie az érintett útvonalak programcsomagjára vonatkozó szolgáltatásokat illetően. A pénzügyi biztosítékot az ENAC javára kell letétbe helyezni, amely azt igazolatlan elmaradás esetén a közszolgálati kötelezettségek folytatásának biztosítására fordítja, és amely 50 %-ban készpénzes banki kezességből, a fennmaradó 50 %-ban pedig biztosítási kezességből áll.

1.5. Az ENAC Szardínia Autonóm Tartománnyal egyetértésben megvizsgálja az elfogadó légifuvarozók infrastruktúrájának alkalmasságát, valamint, hogy rendelkeznek-e a szolgáltatáshoz való hozzáféréshez szükséges minimális követelményekkel a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésében kitűzött célok megvalósítása érdekében. A vizsgálat eredményeként a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére alkalmasnak ítélt légifuvarozók elfogadásra kerülnek.

1.6. A kihasználatlan kapacitás elkerülése érdekében, amellyel a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonal több légifuvarozó által történő elfogadása következtében kellene számolni, az érintett repülőterek infrastrukturális korlátait és adottságait figyelembe véve a Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembe vételével a közérdek legmegfelelőbb képviselője érdekében megbízást nyert, hogy közreműködjen az elfogadó légifuvarozók működési programjainak kialakításában oly módon, hogy azok összességükben arányosak legyenek a kötelezettségek kiszabását meghatározó közlekedési igényekkel.

Ennek a közreműködésnek az útvonalak és a járatok gyakoriságának az elfogadó légifuvarozók közötti egyenlő elosztásából kell fakadnia, az előző két évben valamennyi érintett útvonalon (vagy útvonalcsomagon) tapasztalható forgalom mértéke alapján.

1.7. A fentiekben tekintetbe vett valamennyi útvonalon vagy útvonalcsomagon a közszolgáltatási kötelezettségek elfogadásához mindegyik elfogadó légifuvarozónak az alábbi feltételek birtokában kell lennie:

1. működési engedéllyel és az előírt jogosítvánnyal rendelkező közösségi légifuvarozónak kell lennie a 2407/92/EGK rendeletnek megfelelően;
2. igazolnia kell, hogy megfelelő nagyságú és stabil pénzügyi háttérrel rendelkezik a kiszabott közszolgáltatási kötelezettségekben meghatározott célok kielégítő megvalósításához, az ezen kötelezettségek megszüntetését megelőző évre vonatkozó légi közlekedési forgalommal, amelyek egyenlőek legalább az elfogadott útvonal vagy útvonalcsomagok összességével vagy azzal egyenértékű törzstőkével;
3. igazolnia kell, hogy saját tulajdonban vagy garantált bérletben a kötelezettségek teljes időtartamára megfelelő számú repülőgép áll rendelkezésére, amely a kiszabott kötelezettségek előírásainak megfelelően függ össze a Szardíniáról kiinduló reggeli járatok számával, és általában megfelelő számú repülőgéppel rendelkezik a kiszabott kötelezettségek előírásainak kielégítéséhez szükséges kapacitásbeli jellemzőkhöz.
4. olaszul folyékonyan és hibátlanul beszélő személyzetet alkalmaz a megjelölt útvonalakon;
5. a jegyek elosztása és értékesítése legalább egy nagy számítógépes helyfoglalási rendszer útján (Amadeus, Galileo, Sabre, World span) interneten, telefonon, repülőtéri pénztárakon és utazási irodákon keresztül történik, a felsorolt módozatok egyike közül, a vásárlóra rótt bármiféle költség nélkül.
6. saját részről igazolnia kell hogy a 2004. január 1-től 2004. december 31-ig tartó időszakban a rendszeresség együtthatója összességében legalább 98 %-os, 15 percen belüli pontossági együtthatója pedig (a IATA statisztikai egyezményei alapján) összességében legalább 80 %-os volt.
7. Az előző, 1.4. pontban említett teljesítési biztosíték letétbe helyezése az előírt feltételek szerint.

1.8. A szolgáltatás folyamatos, megbízható, pontos és biztonságos működésének garntálása érdekében a közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadni szándékozó légifuvarozóknak az ENAC részére (olasz vagy angol nyelven) megfelelő dokumentációt kell benyújtaniuk, amely tanúsítja, hogy a szolgáltatásnyújtáshoz megfelelnek a fenti feltételeknek, valamint birtokában vannak a szervezési, technikai és pénzügyi forrásoknak.

1.9. Az ezen közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó légifuvarozók igyekeznek pontosan betartani és alkalmazni az utazók védelmére vonatkozó belső, nemzetközi és közösségi jogszabályi rendelkezéseket, a személyek fizikai sérülései, túlfoglalás, késés, járatörlesztés, a csomagok elvesztése, késedelve és károsodása esetében; igyekeznek alkalmazni továbbá a 2005. február 17-én életbe lépett 261/2004/EK rendelet közösségi szabályait, a túlfoglalás, járatörlesztés és késés vonatkozásában, különös tekintettel a fogyatékkal élő és mozgáskorlátozott utasokra. Ezen közszolgáltatási kötelezettségek elfogadásának szó szerint megfelelően, a légifuvarozók igyekeznek egységesíteni magatartásukat az európai és olaszországi utasok jogainak kartájában foglalt elvek gyakorlása során.

## 2. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A közszolgáltatási kötelezettségek a Szardínia földrajzi elszigeteltségéből adódó sajátosságok figyelembevételével kerültek meghatározásra; a minimális járatsűrűség és befogadóképesség tekintetében a következő kötelezettségek érvényesek:

### 2.1.1. Az Alghero–Róma útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

Az Alghero–Róma útvonalon legalább 3/4 (\*) odautat és 3/4 (\*) visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 5/6 (\*) odautat és 5/6 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig. (a karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt menetrendi járatsűrűség változtatható az idényen belül az időszaktól és a hét napjától függően. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés. Azoknak a légifuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, a menetrendet legalább 15 nappal mindegyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbenső leszállás nélkül kell érteni.

#### b) Menetrendek

Az Alghero- Róma útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–07.45 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

Az Alghero–Róma útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–08.30 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

#### c) Befogadóképesség

A feljánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig feljánlott minimális napi befogadóképesség 450 utasférőhely az Alghero–Róma és 450 utasférőhely a Róma–Alghero útvonalon.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) feljánlott minimális napi befogadóképesség 750 utasférőhely az Alghero–Róma és 750 utasférőhely a Róma–Alghero útvonalon.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légifuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az igazgatás felé, mindaddig, amíg a keresletet ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légifuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 2.1.2. Az Alghero–Milánó útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

Az Alghero–Milánó útvonalon legalább 3 odautat és 3 visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 4/5 (\*) odautat és 4/5 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig. (A karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség változtatható az idényen belül az időszaktól és a hét napjától függően. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés, és azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, azt legalább 15 nappal mind-egyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbelső leszállás nélkül kell érteni.

#### b) Menetrendek

az Alghero–Milánó útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–07.45 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

A Milánó–Alghero útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–08.30 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

#### c) Befogadóképesség

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 450 utasférőhely az Alghero–Milánó és 450 utasférőhely a Róma–Milánó útvonalon.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) felajánlott minimális napi befogadóképesség 600 utasférőhely az Alghero–Milánó és 600 utasférőhely a Róma–Milánó útvonalon.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légifuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az igazgatás felé, mindaddig, amíg az igényeket ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légifuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 2.1.3. A Cagliari–Róma útvonalon

#### a) Minimális napi járatsűrűség

A Cagliari–Róma útvonalon legalább 9/10 (\*) odautat és 9/10 (\*) visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 12/14 (\*) odautat és 12/14 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig. (a karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség változtatható az idényen belül az időszaktól és a hét napjától függően. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés, és azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, azt legalább 15 nappal mind-egyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbelső leszállás nélkül kell érteni.



**b) Menetrendek**

A Cagliari–Róma útvonalon biztosítani kell legalább

3 járatot 06.30–09.30 között

2 járatot 12.30–15.30 között

2 járatot 19.30–22.30 között.

A Róma–Cagliari útvonalon biztosítani kell legalább

2 járatot 06.30–09.30 között

2 járatot 12.30–15.30 között

3 járatot 19.30–22.30 között.

**c) Befogadóképesség**

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 1 350 utasférőhely a Cagliari–Róma és 1 350 utasférőhely a Róma–Cagliari útvonalon.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) felajánlott minimális napi befogadóképesség 1 800 utasférőhely a Cagliari–Róma és 1 800 utasférőhely a Róma–Cagliari útvonalon.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az igazgatás felé, mindaddig, amíg az igényeket ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

**2.1.4. A Cagliari–Milánó útvonalon****a) Minimális napi járatsűrűség**

A Cagliari–Milánó útvonalon legalább 5/10 (\*) odautat és 5/10 (\*) visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 8/14 (\*) odautat és 8/14 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig (a karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség az időszaktól és a hét napjától függően változhat az idényen belül. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés, és azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, azt legalább 15 nappal mindegyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbelső leszállás nélkül kell érteni.

**b) Menetrendek**

A Cagliari–Milánó útvonalon biztosítani kell legalább

2 járatot 06.30–08.30 között

1 járatot 13.00–15.30 között

2 járatot 19.30–22.30 között.

A Milánó–Cagliari útvonalon biztosítani kell legalább

2 járatot 07.00–09.00 között

1 járatot 13.30–15.30 között

2 járatot 19.30–22.30 között.

c) *Befogadóképesség*

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 750 utasfőhely a Cagliari–Milánó és 750 utasfőhely a Milánó–Cagliari útvonalon.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) felajánlott minimális napi befogadóképesség 1 200 utasfőhely a Cagliari–Milánó és 1 200 utasfőhely a Róma–Milánó útvonalon.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az igazgatás felé, mindaddig, amíg az igényeket ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

#### 2.1.5. **Az Olbia–Róma útvonalon**

a) *Minimális napi járatsűrűség*

Az Olbia–Róma útvonalon legalább 3/4 (\*) odautat és 3/4 (\*) visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 5/9 (\*) odautat és 5/9 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig. (a karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség az időszaktól és a hét napjától függően változhat az idényen belül. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés, és azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, azt legalább 15 nappal mindegyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbenső leszállás nélkül kell érteni.

b) *Menetrendek*

Az Olbia–Róma útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–07.45 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

A Róma–Olbia útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–08.30 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

c) *Befogadóképesség*

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 450 utasférőhely az Olbia–Róma és 450 utasférőhely a Róma–Olbia járaton.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) felajánlott minimális napi befogadóképesség 750 utasférőhely az Olbia–Róma és 750 utasférőhely a Róma–Olbia járaton.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az igazgatás felé, mindaddig, amíg az igényeket ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 2.1.6. Az Olbia–Milánó útvonalon

a) *Minimális napi járatsűrűség*

Az Olbia–Milánó útvonalon legalább 2/3 (\*) odautat és 2/3 (\*) visszautat kell biztosítani október 1-től május 31-ig és legalább 7/13 (\*) odautat és 7/13 (\*) visszautat június 1-től szeptember 30-ig (a karácsonyi és húsvéti időszakban többet).

(\*) A (\*)-gal megjelölt működési járatsűrűség az időszaktól és a hét napjától függően változhat az idényen belül. Az időszaknak és a hét napjainak megfelelően kialakított végleges menetrendet azok a társaságok állapítják meg, amelyek elfogadták a kötelezettségeket. Az így kialakított menetrend célja az igényeknek való tökéletes megfelelés, és azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek elfogadták a közszolgáltatási kötelezettségeket, azt legalább 15 nappal mindegyik repülési idény megkezdése előtt be kell nyújtaniuk az ENAC-nál és közölniük kell Szardínia Autonóm Tartománnyal. Az összeköttetést közvetlenül, közbenső leszállás nélkül kell érteni.

b) *Menetrendek*

Az Olbia–Róma –Milánó útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–07.45 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

A Milánó–Olbia útvonalon biztosítani kell legalább

1 járatot 07.00–08.30 között

1 járatot 13.30–15.30 között

1 járatot 19.30–22.30 között.

c) *Befogadóképesség*

A felajánlott napi befogadóképesség a kötelezettségekben megjelölt két idényben előírt eltérő járatsűrűség figyelembe vételével kerül meghatározásra.

Az október 1-től május 31-ig felajánlott minimális napi befogadóképesség 300 utasférőhely az Olbia–Milánó és 300 utasférőhely a Milánó–Olbia útvonalon.

A június 1-től szeptember 30-ig (valamint karácsonykor és húsvétkor) felajánlott minimális napi befogadóképesség 1 050 utasférőhely az Olbia–Milánó és 1 050 utasférőhely a Milánó–Olbia útvonalon.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója meghaladja a 80 %-ot, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kiegészítő járatokat vezessenek be, vagy nagyobb befogadóképességű repülőgépeket üzemeltessenek, minden kötelezettség nélkül az Igazgatóság felé, mindaddig, amíg az igényeket ki nem elégítik.

Feltételezve, hogy a tervezett napi összes járat kihasználtsági együtthatója nem éri el az 50 %-os mértéket, az ENAC Szardínia Autonóm Tartomány egyetértésével felhatalmazhatja az útvonalat elfogadó légi fuvarozókat, hogy kisebb befogadóképességű repülőgépekkel működtessék a járatokat és/vagy a kínálatot a kereslethez igazítsák.

### 3. A VALAMENNYI ÚTVONALON HASZNÁLTATOS REPÜLŐGÉPTÍPUSOK

Az

Alghero–Róma–Alghero

Alghero–Milánó–Alghero

Cagliari–Róma–Cagliari

Cagliari–Milánó–Cagliari

Olbia–Róma–Olbia

Olbia–Milánó–Olbia

útvonalakon alkalmazandó repülőgépek mindegyikének legalább 150 ülőhellyel kell rendelkezniük.

3.1. Mindegyik alkalmazott repülőgép teljes befogadóképességét, akkor is ha meghaladja a fentiekben megállapított határokat, minden járaton az előírt kötelezettségeknek megfelelően kell értesíteni, bármilyen az állandó és/vagy a nem állandó lakosok javára fenntartott kvóta megállapítása nélkül. Ehhez hasonlóan el kell fogadni a foglalásokat, és a várólistára való feliratkozást a közszolgáltatási kötelezettségekben előírt valamennyi utaskategória bárminemű hátrányos megkülönböztetése nélkül.

3.2. Az esetleges, ezen előírások megtevesztő kijátszására irányuló próbálkozások, és különösen a kedvezményes jegyek kibocsátásának visszautasítása a járaton rendelkezésre álló ülőhelyek ellenére, a közszolgáltatási kötelezettségek betartása elleni súlyos mulasztásnak tekintendők.

### 4. VITELDÍJAK

4.1. A viteldíj-rendszer valamennyi érintett útvonalon tartalmaz:

- egy legnagyobb kedvezményes viteldíjat, amely a következőkben megjelölt kedvezményes kategóriákban alkalmazható legnagyobb;
- egy legnagyobb nem kedvezményes viteldíjat, amely a nem kedvezményezett kategóriákhoz tartozó utasokra alkalmazható felső határ. A kötelezettségeket elfogadó légi fuvarozók ezt a viteldíjat különböző skála szerint differenciálják, garantálva, hogy a különleges és a csökkentett árú jegyek megfelelő számban kerüljenek értesítésre, oly módon, hogy az eladási ár átlaga jelentősen alacsonyabb legyen a legmagasabb nem kedvezményes viteldíjnál.

A viteldíjak a következőképpen alakulnak

Közszolgáltatási szakasz	Legnagyobb kedvezményrel járó viteldíj (EUR)	Nem a legnagyobb kedvezményrel járó viteldíj (EUR)
<b>Alghero–Róma</b>	45,00	100,00
<b>Alghero–Milánó</b>	55,00	115,00
<b>Cagliari–Róma</b>	45,00	100,00
<b>Cagliari–Milánó</b>	55,00	115,00
<b>Olbia–Róma</b>	45,00	100,00
<b>Olbia–Milánó</b>	55,00	115,00

4.2. Valamennyi feltüntetett viteldíj tartalmazza az ÁFA-t, de nem tartalmazza a repülőtéri adókat és illetékeket, valamint a legfeljebb 6,00 euróig terjedő *crisis surcharge* pótlékot. Amennyiben a *crisis surcharge* alkalmazását kiváltó körülmények módosulnak vagy csökkennek, akkor azt törölni vagy arányosan csökkenteni kell. A feltüntetett viteldíjakra semmilyen jogcímen nem alkalmazható további emelés, bármilyen megnevezéssel is kívánják azt feltüntetni.

4.3. A kedvezményes viteldíj korlátozások nélkül értendő, és nem alkalmazható semmilyen megszorítás, sem pedig pénzbüntetés a dátum/időpont/jegy megváltoztatása vagy visszatérítés miatt.

4.4. Biztosítani kell legalább egy, olyan jegyértékesítési formát, amely teljes egészében díjtalan és nem támaszt semmilyen pótlólagos anyagi kötelezettséget az utassal szemben.

4.5. 2007. január 1-től kezdődően az illetékes szervek minden évben áttekintik a feltüntetett viteldíjakat az előző évi infrációs ráta alapján, amely az ISTAT/FOI fogyasztói árainak általános mutatója alapján kerül kiszámításra. A felülvizsgálatról értesítik a szóban forgó útvonalakon működő, és a felülvizsgált viteldíjakat alkalmazó valamennyi légi fuvarozót, valamint az Európai Bizottság tudomására hozzák a Hivatalos Lapban történő közzététel céljából.

4.6. Abban az esetben, amennyiben 2006 második félévétől kezdve az euró/US dollár átváltási árfolyamára megállapított átlagban változás következik be és/vagy a repülőgép-üzemanyag költségére vonatkozóan több mint 5 %-os módosulásra kerül sor, a viteldíjakat a regisztrált változás arányában és a járat működtetésének üzemanyagköltségre való kihatásának függvényében kell kiigazítani.

A díjszabás esetleges féléves kiigazítása Szardínia Autonóm Tartomány véleményének figyelembevételével mellett az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium hatáskörébe tartozik, és egy szakmai vegyesbizottság által végrehajtott vizsgálaton alapul, amelynek tagjait az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium, az ENAC, valamint Szardínia Autonóm Tartomány jelöli ki. A megjelölt százalékon túli növekedés esetén a fent említett szakmai vegyesbizottság a kiigazítási eljárást a közszolgálati útvonalakon működő légi fuvarozók észrevételére teszi meg. Csökkenés esetén hivatalból kerül sor az eljárásra. A fenti vizsgálat során figyelembe kell venni a közszolgálati útvonalakon működő légi fuvarozók véleményét. Az esetleges viteldíj kiigazítás a felmérést követő félévtől esedékes.

4.7. A megállapított viteldíjak emelését bármilyen mértékben és címen és bármilyen, a fentiekben meghatározott eljárásen kívül, illegitimnek kell tekinteni.

4.8. A fent meghatározott kedvezményes viteldíjakat legalább a következő kategóriákra kötelezően kell alkalmazni:

- Szardínia állandó lakosaira;
- a szardíniai születésűekre, akkor is ha nem állandó lakosok Szardínián;
- a rokkantakra (\*);
- a 2–21 éves korú gyermekekre és fiatalokra (\*);
- a 70 évesnél idősebbekre (\*);
- 27 éves korig az egyetemi hallgatókra (\*).

(\*) A születési helyre, az állandó lakhelyre és az állampolgárságra vonatkozó mindennemű megkülönböztetés nélkül.

Kétéves kor alatti gyermekek díjmentesen utazhatnak, amennyiben nem foglalnak el ülőhelyet.

## 5. A JÁRATOK FOLYAMATOSSÁGA

A 2408/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a közszolgálati kötelezettségeket elfogadó légitfuvarozónak legalább 36 egymást követő hónapon át garantálnia kell a szolgáltatást, és nem függesztheti fel azt az ENAC és Szardínia Autonóm Tartomány legalább 6 hónappal korábban történő előzetes értesítése nélkül.

5.1. A járatok folyamatosságának, rendszerességének és pontosságának biztosítása érdekében, a légi fuvarozók, akik elfogadják ezen közszolgálati kötelezettségeket:

- igyekeznek, hogy a működési program szerint tervezett járatok legalább 98 %-át teljesítsék, a törölt járatok legfeljebb 2 %-os eshetőségével;
- az évi 2 %-os arányt meghaladó minden egyes törölt járat esetén 2 500 euró bírságot fizetnek a szabályozó hatóságnak. Az ilyen címen behajtott összegeket a költségvetésben a szardíniai összeköttetés folyamatosságának finanszírozására fejezetben tartalékolják;
- a megállapított menetrendhez viszonyítva 20 percen belül minden évben 85 %-ban pontosan igyekeznek teljesíteni a járatokat;
- minden 20 percet meghaladó késés esetén 15,00 euró jóváírásra kerül az utasok számára a következő jegy vásárlásakor történő felhasználásra.

5.2. A fent ismertetett szabályokat nem kell alkalmazni azokra a törölt járatokra és azokra a késésekre, amelyek az időjárási körülmények, sztrájkok és minden egyéb, nem a légifuvarozó felelősségi körébe és/vagy ellenőrzése alá tartozó esemény miatt következnek be.

## 6. BÜNTETÉSEK

A szolgáltatás előzetes értesítés nélküli, vagy nem a fent megállapított értesítéssel történő felfüggesztése igazgatási és pénzbírság kiszabását vonja maga után, amely összegének megállapításánál figyelembe veszik a közigazgatási hatóságnak és az utasok közösségének okozott kárt.

6.1. Ezen közszolgálati kötelezettségeknek az azokat elfogadó légi fuvarozók által történő pontos teljesítésének garantálása érdekében Szardínia Autonóm Tartomány közlekedési ifjósztályán belül vegyesbizottságot hoztak létre a közszolgálati kötelezettségek végrehajtásának folyamatos figyelemmel kísérésére (monitoring) (a továbbiakban: monitoring vegyesbizottság), amelynek összetételében részt vesz egy, a tartomány közlekedési tanácsosa, az Infrastruktúra és Közlekedési Minisztérium, az ENAC, valamint a közszolgálati kötelezettségeket elfogadó valamennyi légifuvarozó által kijelölt egy-egy képviselő.

6.2. A monitoring vegyesbizottság

- elnöke a tartomány közlekedési tanácsosa és rendszeresen három havonta ülésezik, az elnök által meghatározandó rendkívüli eseteket kivéve.
- e kötelezettségek alkalmazása érdekében felhasználja a szardíniai repülőtéri körzetek igazgatóságai, a repülőtéri igazgatási társaságok, az egyes állampolgárok vagy fogyasztói egyesületek által összegyűjtött információkat;
- megvizsgálja e közszolgáltatások előírt kötelezettségeinek esetleges tiszteletbe nem tartását, és intézkedési javaslatot tesz az ENAC felé a szolgáltatás szabályosságának visszaállítása érdekében, vagy megszünteti az esettel kapcsolatos szankciókat, javaslatot téve annak módjára és mértékére.

## 7. ESEDÉKESSÉG

Az ezen elrendelés által szabályozott közszolgálati kötelezettségek, amelyeket a melléklet tartalmaz, 2006. május 1-jétől válnak kötelezővé és 2009. május 1-jéig vannak érvényben.

## 8. AZ AJÁNLATOK BENYÚJTÁSA

Azok a légifuvarozók, amelyeknek szándékában áll elfogadni az ezen felhívásban közzétett közszolgálati kötelezettségeket, a Bizottságnak az idézett kötelezettségek előírására vonatkozó közleményének az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 30 napon belül be kell nyújtaniuk a Polgári Légügyi Nemzeti Hatósághoz címzett hivatalos elfogadó nyilatkozato

**Összefonódás előzetes bejelentése**  
**(Ügyszám COMP/M.4162 – Merck/Schering)**

(2006/C 72/04)

**(EGT vonatkozású szöveg)**

1. 2006. március 16-án a Bizottság a Tanács 139/2004/EK<sup>(1)</sup> rendelete 4. cikke szerint bejelentést kapott a Merck KgaA („Merck”, Németország) vállalat tervezett összefonódásáról, amely szerint az előbbi irányítást szerez a Tanács rendeletének 3. cikke (1) bekezdése b) pontja szerint a Schering Aktiengesellschaft („Schering”, Németország) vállalat felett vételi ajánlat útján.

2. Az érintett vállalatok üzleti tevékenysége a következő:

– Merck esetében: kutatás-alapú gyógyszer- és vegyszergyártó vállalat;

– Schering esetében: kutatás-alapú gyógyszergyártó vállalat.

3. A Bizottság, előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett tranzakció a 139/2004/EK rendelet hatálya alá tartozhat. Ettől eltekintve, e kérdésről a Bizottság a végleges döntés jogát fenntartja.

4. A Bizottság felkéri az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetleges észrevételeiket nyújtsák be a Bizottsághoz.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10. napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételek beküldhetők a Bizottsághoz faxon (fax: (32-2) 296 43 01 vagy 296 72 44) vagy postai úton az alábbi hivatkozási számmal COMP/M.4162 – Merck/Schering a következő címre:

European Commission  
Competition DG  
Merger Registry  
J-70  
B-1049 Brussels

---

(<sup>1</sup>) HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

**Közlemény a 2004/17/EK irányelv 30. cikke alapján benyújtott, határidő meghosszabbításáról szóló kérelemről**

**Tagállam által benyújtott kérelem**

(2006/C 72/05)

A Bizottsághoz 2006. február 20-i dátummal kérelem érkezett a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 30. cikkének (4) bekezdése alapján.

Ez a Finn Köztársaság által benyújtott kérelem az országban folyó villamosenergia-előállításra (beleértve a kapcsolt hő- és villamosenergia-termelést is) és villamosenergia-értékesítésre vonatkozott. A kérelmet 2006. március 11-én, a Hivatalos Lap C 59. számának 11. oldalán tették közzé. Az eredeti határidő 2006. május 21-én lejár.

Mivel a Bizottság szervezeti egységei további információ beszerzését és vizsgálatát tartják szükségesnek, továbbá a 30. cikk (6) bekezdésének harmadik mondatában meghatározott intézkedések értelmében, a Bizottságnak e kérelem tárgyában való határozathozatalra rendelkezésére álló határidőt egy hónappal meghosszabbítják.

A végső határidő tehát 2006. június 22-én jár le.

---

<sup>(1)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 1. o.