Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

VERORDENING (EEG) Nr. 1617/93 VAN DE COMMISSIE

van 25 juni 1993

betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen, op de gemeenschappelijke exploitatie, op het overleg over passagiers- en vrachtvervoertarieven bij geregelde luchtdiensten en op de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens

(PB L 155 van 26.6.1993, blz. 18)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**A1**	Toetredingsakte van Oostenrijk, Finland en Zweden	C 241	21	29.8.1994
	(aangepast door Besluit 95/1/EG, Euratom, EGKS van de Raad)	L 1	1	1.1.1995

▼B

VERORDENING (EEG) Nr. 1617/93 VAN DE COMMISSIE

van 25 juni 1993

betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen, op de gemeenschappelijke exploitatie, op het overleg over passagiers- en vrachtvervoertarieven bij geregelde luchtdiensten en op de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3976/87 van de Raad van 14 december 1987 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de sector van het luchtvervoer [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2411/92 [2], inzonderheid op artikel 2,

Na bekendmaking van de ontwerp-verordening [3],

Na raadpleging van het Adviescomité voor overeenkomsten en machtsposities in het luchtvervoer,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Commissie is op grond van Verordening (EEG) nr. 3976/87 bevoegd bij verordening artikel 85, lid 3, van het Verdrag toe te passen op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het verschaffen van luchtvervoerdiensten.

(2) Overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen, de gemeenschappelijke exploitatie, het tariefoverleg en het toekennen van landings- en starttijden op luchthavens, hierna „slots” genoemd, kunnen de mededinging beperken en de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloeden.

(3) De gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregeling van een luchtdienst kunnen bijdragen tot het ook in de daluren, in kalme periodes of op minder druk bevlogen routes onderhouden van de diensten alsmede tot de totstandbrenging van betere aansluitingen, hetgeen de gebruikers van luchtvervoerdiensten ten goede komt. De bepalingen betreffende extra vluchten mogen evenwel geen bedingen bevatten die de toestemming van de andere partijen behoeven, noch bedingen waaruit geldelijke nadelen voortvloeien. Deze afspraken moeten iedere deelnemer tevens de mogelijkheid bieden zijn deelneming daaraan met een redelijk korte opzeggingstermijn te beëindigen.

(4) Afspraken waarbij een kleinere maatschappij op financieel vlak en op het stuk van de marketing door een andere maatschappij wordt ondersteund, kunnen die kleinere maatschappij helpen op nieuwe of minder druk bevlogen routes luchtdiensten te verrichten. Om beperkingen die voor het bereiken van deze doelstelling niet onmisbaar zijn, te vermijden, mag een dergelijke gemeenschappelijke exploitatie echter niet langer duren dan voor het verwerven van een voldoende stevige commerciële positie noodzakelijk is. Gemeenschappelijke exploitatie mag niet voor de groepsvrijstelling, ook groepsontheffing genoemd,

---

[1] PB nr. L 374 van 31. 12. 1987, blz. 9.
[2] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 19.
[3] PB nr. C 253 van 30. 9. 1992, blz. 5.

▼B

in aanmerking komen, wanneer van beide partijen redelijkerwijs zou mogen worden verwacht dat zij op onafhankelijke wijze de luchtdienst verrichten. Dat deze voorwaarden worden gesteld doet niets af aan de mogelijkheid om in voorkomend geval op grond van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad [1] een verzoek om verlening van een individuele ontheffing in te dienen, wanneer niet aan die voorwaarden is voldaan of wanneer het voor de partijen noodzakelijk is de gemeenschappelijke exploitatie langer te laten voortduren. Een individuele ontheffing kan met name worden verleend wanneer de partijen door middel van een gezamenlijke exploitatie gebruik wensen te maken van de door Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad [2], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2410/92 [3], geboden mogelijkheden om een markt te betreden op routes die, ofschoon zij noch nieuw noch minder druk zijn, toch voldoen aan de overige voorwaarden van deze tekst.

(5) Overleg over passagiers- en vrachtvervoertarieven kan bijdragen tot een algemenere aanvaarding van tarieven die „interlining" mogelijk maken, hetgeen zowel de luchtvaartmaatschappijen als de gebruikers van luchtvervoerdiensten ten goede komt. Het overleg mag evenwel niet verder gaan dan het doel „interlining" te vergemakkelijken. Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten [4] is gebaseerd op het beginsel van vrije prijsvorming en schept derhalve de voorwaarden voor scherpere prijsconcurrentie in de sector luchtvervoer. Daardoor kan de mededinging bijgevolg niet worden uitgeschakeld. Mitsdien kan overleg tussen de luchtvaartmaatschappijen over passagiers- en vrachtvervoertarieven thans worden toegestaan, op voorwaarde dat het overleg alleen betrekking heeft op tarieven die daadwerkelijk tot „interlining" leiden, dat deelneming aan dergelijk overleg vrijwillig is, dat het overleg niet tot een overeenkomst betreffende de tarieven of andere voorwaarden leidt, dat ter waarborging van de doorzichtigheid de Commissie en de betrokken Lid-Staten waarnemers naar dat overleg kunnen afvaardigen en dat de aan het overleg deelnemende luchtvaartmaatschappijen tot „interlining" met alle andere betrokken luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn, tegen de tarieven die de luchtvaartmaatschappij die het vervoer verzorgt, toepast voor de tariefcategorie waarop het overleg betrekking heeft.

De Commissie zal de gevolgen van het tariefoverleg voor de prijsconcurrentie opnieuw bezien, rekening houdend met de uitwerking van Verordening (EEG) nr. 2409/92 en met de ontwikkelingen in de sector van het luchtvervoer in de Gemeenschap, en zal passende wijzigingen aan de desbetreffende vrijstelling aanbrengen gedurende de periode tijdens welke zij van kracht is.

(6) Afspraken betreffende de toekenning van „slots" en de opstelling van luchthavendienstregelingen kunnen tot een betere benutting van de luchthavencapaciteit, een doeltreffender gebruik van het luchtruim, een veiligere luchtverkeersleiding en de spreiding van het aanbod van de luchtvervoerdiensten van de luchthavens leiden. Evenwel moet het, wil de mededinging niet worden uitgeschakeld, mogelijk blijven toegang te verkrijgen tot overbelaste luchthavens. Om een bevredigende mate van veiligheid en doorzichtigheid te kunnen bieden, zijn dergelijke overeenkomsten evenwel slechts aanvaardbaar indien alle belanghebbende luchtvaartmaatschappijen aan de besprekingen kunnen deelnemen en de verdeling zonder discriminatie en op doorzichtige wijze geschiedt.

---

[1] PB nr. L 374 van 31. 12. 1987, blz. 1.
[2] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 18.
[3] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.
[4] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 15.

▼B

(7) Overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3976/87 moet worden bepaald dat de onderhavige verordening met terugwerkende kracht van toepassing zal zijn op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening bestaan, voor zover zij aan de voorwaarden van de onderhavige verordening voldoen.

(8) Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 3976/87 moet worden vastgesteld in welke gevallen de Commissie de groepsvrijstelling kan intrekken.

(9) Met betrekking tot overeenkomsten die krachtens de onderhavige verordening automatisch zijn vrijgesteld, behoeft geen verzoek zoals bedoeld in de artikelen 3 en 5 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 te worden ingediend. Het blijft de ondernemingen evenwel vrijstaan in geval van ernstige twijfel aan de Commissie om een verklaring betreffende de verenigbaarheid van hun afspraken met de onderhavige verordening te verzoeken.

(10) Deze verordening laat de toepassing van artikel 86 van het Verdrag onverlet,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

TITEL I

GROEPSVRIJSTELLING

Artikel 1

Artikel 85, lid 1, van het Verdrag wordt overeenkomstig lid 3 van dat artikel onder de in deze verordening genoemde voorwaarden buiten toepassing verklaard voor overeenkomsten tussen ondernemingen in de sector luchtvervoer, besluiten van verenigingen van ondernemingen in die sector en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen ondernemingen in die sector die betrekking hebben op:

— de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregeling van een luchtdienst tussen luchthavens in de Gemeenschap,

— de gemeenschappelijke exploitatie van een geregelde luchtdienst op een nieuwe route of op een route met lage verkeersintensiteit tussen luchthavens in de Gemeenschap,

— het voeren van overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage en/of voor het vervoer van vracht op geregelde luchtdiensten tussen luchthavens in de Gemeenschap, en/of

— het toekennen van landings- en starttijden, hierna „slots” genoemd, en de opstelling van dienstregelingen voor zover deze op luchtdiensten tussen luchthavens in de Gemeenschap betrekking hebben.

TITEL II

BIJZONDERE BEPALINGEN

Artikel 2

Bijzondere bepalingen betreffende de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen

De vrijstelling betreffende de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregeling van een luchtdienst geldt uitsluitend indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de planning en coördinatie hebben tot doel:

i) door middel van een niet-verbindende afspraak te zorgen voor een betere spreiding van de luchtdiensten tijdens daluren, tijdens minder drukke periodes of op minder druk bevlogen routes, dan wel

ii) door middel van een verbindende afspraak te zorgen voor de vaststelling van dienstregelingen voor een betere „interlining”

▼B

voor passagiers of vracht tussen de door de deelnemers geëxploiteerde diensten, alsook een minimumcapaciteit die voor die dienstregeling moet worden geleverd;

b) de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen maken het geenszins mogelijk op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze te bepalen welke capaciteiten de deelnemers moeten inzetten, noch hoe deze zal worden verdeeld;

c) de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde praktijken laten de aan de planning en coördinatie deelnemende luchtvaartmaatschappijen vrij om, zonder instemming van de overige deelnemers, bijkomende diensten in te voeren, zonder dat daaraan enige sanctie is verbonden;

d) de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen laten de deelnemende luchtvaartmaatschappijen vrij met het oog op latere seizoenen hun medewerking aan de planning en coördinatie door eenvoudige kennisgeving met een opzeggingstermijn van niet meer dan drie maanden te beëindigen, zonder dat daaraan enige sanctie is verbonden;

e) de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen hebben niet tot doel de dienstregelingen van niet-deelnemende luchtvaartmaatschappijen te beïnvloeden.

Artikel 3

Bijzondere bepalingen betreffende de gemeenschappelijke exploitatie

De vrijstelling betreffende de gemeenschappelijke exploitatie van een luchtdienst geldt uitsluitend indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de gemeenschappelijke exploitatie heeft betrekking op het delen door een luchtvaartmaatschappij in de kosten en inkomsten van een andere luchtvaartmaatschappij in verband met een geregelde luchtdienst die door deze laatste wordt geëxploiteerd;

b) i) gedurende de vier verkeersseizoenen voorafgaand aan de aanvang van de gemeenschappelijke exploitatie bestond er geen rechtstreekse luchtdienst tussen de twee betrokken luchthavens, of

ii) de capaciteit op de route waarop de gemeenschappelijke exploitatie betrekking heeft, bedraagt niet meer dan 30 000 plaatsen per jaar in elke richting, of — ten aanzien van routes met een lengte van meer dan 750 kilometer waarop ten hoogste twee diensten per dag worden geëxploiteerd — 60 000 plaatsen per jaar in elke richting;

c) de luchtvaartmaatschappij die de luchtdienst exploiteert, biedt op één van de betrokken luchthavens een capaciteit aan van hoogstens 90 000 plaatsen per jaar, de gezamenlijk geexploiteerde luchtdienst niet meegerekend;

d) de inkomsten uit luchtvervoer binnen het geografische toepassingsgebied van deze verordening van de luchtvaartmaatschappij die de luchtdienst exploiteert, en van andere luchtvaartmaatschappijen die met al dan niet rechtstreekse zeggenschap verlenende participatie in eerstgenoemde maatschappij deelnemen, bedragen niet meer dan 400 miljoen ecu per jaar;

e) geen der partijen wordt verhinderd om voor eigen rekening bijkomende luchtdiensten te exploiteren tussen de twee betrokken luchthavens en om de tarieven, capaciteit en dienstregelingen van die luchtdiensten onafhankelijk vast te stellen;

f) de duur van de gemeenschappelijke exploitatie bedraagt niet meer dan drie jaar;

g) elke partij kan de gemeenschappelijke exploitatie beëindigen door eenvoudige kennisgeving met een opzeggingstermijn van niet meer dan drie maanden die verstrijkt op het einde van een verkeersseizoen.

▼B

Artikel 4

Bijzondere bepalingen betreffende het overleg over passagiers- en vrachtvervoertarieven

1. De vrijstelling betreffende het voeren van overleg over tarieven voor passagiers- en vrachtvervoer geldt uitsluitend indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de deelnemers voeren slechts besprekingen over lucht- en vrachtvervoertarieven, waarbij de gebruikers van luchtvervoerdiensten de prijs voor het vervoer als passagier of voor het vervoer van vracht tussen luchthavens op een geregelde dienst rechtstreeks aan de deelnemende luchtvaartmaatschappij of aan haar erkende agenten moeten betalen, alsmede over de met deze tarieven verband houdende voorwaarden. Het overleg mag zich niet uitstrekken tot de capaciteit waarvoor die tarieven beschikbaar dienen te zijn;

b) dit overleg leidt tot „interlining", dat wil zeggen dat gebruikers van luchtvervoer in staat moeten zijn om met betrekking tot de soorten tarieven en de seizoenen waarop het overleg betrekking heeft gehad:

   i) op één enkel vervoerdocument de luchtdienst waarop het overleg betrekking had, te combineren met luchtdiensten op dezelfde of op aansluitende routes die door andere luchtvaartmaatschappijen geëxploiteerd worden, waarbij de toepasselijke tarieven en voorwaarden worden vastgesteld door de luchtvaartmaatschappij(en) die het vervoer verzorgt (verzorgen), en

   ii) voor zover de voorwaarden betreffende de originele boeking zulks toestaan, een boeking van een luchtdienst waarop het overleg betrekking had, te wijzigen in een boeking voor een luchtdienst op dezelfde route die door een andere luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd wordt, tegen de tarieven en voorwaarden die door deze andere maatschappij worden toegepast,

   met dien verstande dat een luchtvaartmaatschappij deze combinaties en wijzigingen van boekingen om objectieve en niet-discriminerende redenen van technische of commerciële aard mag weigeren, met name wanneer een luchtvaartmaatschappij die het vervoer verzorgt, twijfelt aan de kredietwaardigheid van de luchtvaartmaatschappij die voor dit vervoer de betaling zou ontvangen; in een zodanig geval moet laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld;

c) de tarieven voor passagiers- of vrachtvervoer die het voorwerp van het overleg vormen, worden door de deelnemende luchtvaartmaatschappijen toegepast zonder discriminatie op grond van nationaliteit of verblijfplaats van de passagiers of op grond van de herkomst van de vracht in de Gemeenschap;

d) alle luchtvaartmaatschappijen die op de betrokken route rechtstreekse of onrechtstreekse diensten uitvoeren of voornemens zijn uit te voeren, kunnen aan dit overleg deelnemen;

e) het overleg bindt de deelnemers niet, dat wil zeggen dat de deelnemers na het overleg met betrekking tot tarieven voor passagiers- en vrachtvervoer hun individuele handelingsvrijheid behouden;

f) het overleg leidt niet tot een overeenkomst betreffende de vergoeding voor agentschappen of betreffende andere bestanddelen van de tarieven die het voorwerp van het overleg vormen;

g) voor het geval dat registratie verplicht is, dienen alle deelnemers elk tarief dat niet het voorwerp van het overleg vormde afzonderlijk in bij de bevoegde instanties van de betrokken Lid-Staten, hetzij zelf, hetzij via hun registratieagent, hetzij langs hun algemene verkoopagent.

2. a) De Commissie en de betrokken Lid-Staten worden als waarnemer bij tariefoverleg toegelaten. Daartoe dienen de luchtvaartmaatschappijen de betrokken Lid-Staten en de Commissie op dezelfde wijze als de deelnemers, doch ten minste tien dagen van tevoren, van datum, plaats en voorwerp van overleg in kennis te stellen.

▼B

b) De kennisgeving geschiedt

i) ten aanzien van de betrokken Lid-Staten: op de wijze die door de bevoegde autoriteiten van deze Lid-Staten dient te worden vastgesteld;

ii) ten aanzien van de Commissie: op de wijze die in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* wordt bekendgemaakt.

c) Een volledig verslag over dit overleg dient door of namens de betrokken luchtvaartmaatschappijen terzelfder tijd als aan de deelnemers, doch niet later dan zes weken na het overleg, aan de Commissie te worden voorgelegd.

Artikel 5

Bijzondere bepalingen betreffende de verdeling van „slots" en luchthavendienstregelingen

1. De vrijstelling betreffende de verdeling van „slots" en het opstellen van luchthavendienstregelingen geldt slechts indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) iedere luchtvaartmaatschappij die te kennen geeft belang te stellen in de „slots" waarover overleg wordt gepleegd, mag aan het overleg met het oog op de verdeling van „slots" en de opstelling van luchthavendienstregelingen deelnemen;

b) er worden prioriteitsregels opgesteld die zonder discriminatie worden toegepast, zodat deze rechtstreeks noch onrechtstreeks met de identiteit of de nationaliteit of met het soort diensten van de luchtvaartmaatschappijen verband houden, en waarin rekening wordt gehouden met door bevoegde nationale of internationale autoriteiten uitgevaardigde beperkingen of verdelingsvoorschriften alsook met de behoeften van de reizigers en van de betrokken luchthaven. Onverminderd het bepaalde onder d) mag in deze prioriteitsregels eveneens rekening worden gehouden met de door de luchtvaartmaatschappijen, op grond van het gebruik van bepaalde „slots" gedurende het voorgaande overeenstemmende seizoen, verworven rechten;

c) de prioriteitsregels worden iedere belanghebbende op verzoek ter beschikking gesteld;

d) 50 % van de nieuw gecreëerde of onbenutte „slots" en van de „slots" waarvan een luchtvaartmaatschappij tijdens of aan het einde van een seizoen afstand heeft gedaan of die anderszins beschikbaar worden, wordt toegewezen aan nieuwe gegadigden, zoals omschreven in artikel 2, onder b), van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad [1], voor zover deze daartoe een verzoek hebben ingediend en daaraan nog geen gevolg is gegeven;

e) de aan het overleg deelnemende luchtvaartmaatschappijen verkrijgen uiterlijk ten tijde van het overleg toegang tot gegevens betreffende:

— de historische „slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;

— de aangevraagde „slots" (eerste aanvragen) per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

— alle toegewezen „slots" en nog niet afgehandelde aanvragen voor „slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

— de nog beschikbare „slots";

— alle details over de bij de toewijzing gehanteerde criteria.

[1] PB nr. L 14 van 22. 1. 1993, blz. 1.

▼B

Indien een verzoek om toekenning van „slots" niet wordt ingewilligd, heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij het recht over de redenen daarvan te worden ingelicht.

2. a) De Commissie en de betrokken Lid-Staten hebben het recht waarnemers af te vaardigen naar het overleg over de verdeling van „slots" en over de opstelling van luchthavendienstregelingen, dat vóór ieder seizoen op multilaterale basis wordt gehouden. Te dien einde dienen de luchtvaartmaatschappijen de betrokken Lid-Staten en de Commissie op dezelfde wijze als de deelnemers, doch ten minste tien dagen van tevoren, van datum, plaats en voorwerp van overleg in kennis te stellen.

b) De kennisgeving geschiedt

i) ten aanzien van de betrokken Lid-Staten: op de wijze die door de bevoegde autoriteiten van deze Lid-Staat dient te worden vastgesteld;

ii) ten aanzien van de Commissie: op de wijze die in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* wordt bekendgemaakt.

TITEL III

SLOTBEPALINGEN

Artikel 6

Intrekking van de groepsvrijstelling

De Commissie kan overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 3976/87 een krachtens de onderhavige verordening geldende groepsvrijstelling of -ontheffing intrekken, indien zij vaststelt dat in een bepaald geval een overeenkomst, besluit of onderling afgestemde feitelijke gedraging die, respectievelijk dat, op grond van deze verordening is vrijgesteld, desalniettemin bepaalde uitwerkingen heeft die met artikel 85, lid 3, onverenigbaar of ingevolge artikel 86 van het Verdrag verboden zijn, en met name:

i) indien geen daadwerkelijke prijsconcurrentie bestaat op een route of groep van routes die het voorwerp van tariefoverleg is geweest. In een dergelijk geval wordt de krachtens de onderhavige verordening geldende vrijstelling ingetrokken voor de betrokken route of groep van routes en voor de luchtvaartmaatschappijen die hebben deelgenomen aan het tariefoverleg met betrekking tot die route;

ii) indien een luchtdienst die overeenkomstig artikel 3 gemeenschappelijk wordt geëxploiteerd, niet daadwerkelijk wordt beconcurreerd door rechtstreekse of onrechtstreekse luchtvervoerdiensten tussen de twee verbonden luchthavens of tussen nabijgelegen luchthavens, of door andere wijzen van vervoer die qua snelheid, gemak en prijs vergelijkbaar zijn met het luchtvervoer tussen de steden die door de twee verbonden luchthavens worden bediend. In een dergelijk geval betreft de intrekking van de krachtens deze verordening geldende vrijstelling de betrokken gemeenschappelijk geëxploiteerde route;

iii) indien ondanks de bepalingen van artikel 5 nieuwe gegadigden niet erin slagen zodanige „slots" van een overbelaste luchthaven te verkrijgen dat dienstregelingen kunnen worden opgesteld die deze nieuwe gegadigden in staat stellen op ongeacht welke route naar en van die luchthaven met luchtvaartmaatschappijen welke reeds diensten op die routes plegen te onderhouden, daadwerkelijk te concurreren en als gevolg daarvan de mededinging op die routes aanzienlijk wordt belemmerd. In een dergelijk geval betreft de intrekking van de krachtens deze verordening geldende vrijstelling de toewijzing van de „slots" op de betrokken luchthaven.

▼A1

Artikel 6a

Het in artikel 85, lid 1, van het Verdrag vervatte verbod is niet van toepassing op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die reeds bestonden op de datum van toetreding van

▼A1

Oostenrijk, Finland en Zweden en die door deze toetreding onder het toepassingsgebied van artikel 85, lid 1, vallen indien zij binnen zes maanden na de datum van toetreding zodanig worden gewijzigd dat zij voldoen aan de voorwaarden van deze verordening. Dit artikel is echter niet van toepassing op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die op de datum van de toetreding reeds onder artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst vallen.

▼B

Artikel 7

Deze verordening treedt in werking op 1 juli 1993. Zij is van kracht tot en met 30 juni 1998.

Deze verordening werkt terug tot het tijdstip waarop aan de toepassingsvoorwaarden ervan werd voldaan op bij haar inwerkingtreding reeds bestaande overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.