

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta al alivio temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos comunitarios debido a la pandemia de COVID-19

[COM(2020) 818 final — 2020/0358 (COD)]

(2021/C 123/07)

Ponente general: **Thomas KROPP**

Consulta	Parlamento Europeo, 18.1.2021 Consejo, 21.1.2021
Fundamento jurídico	Artículos 100, apartado 2, y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobación en el pleno	27.1.2021
Pleno n.º	557
Resultado de la votación	225/1/4
(a favor/en contra/abstenciones)	

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El 16 de diciembre de 2020, la Comisión Europea (CE) propuso una nueva modificación del Reglamento ⁽¹⁾ relativo al alivio temporal de la cláusula del «se usa o se pierde» para el período posterior al 27 de marzo de 2021. En esencia, la Comisión propuso que la norma «se usa o se pierde» volviera a aplicarse pero que, durante un período limitado, el umbral para la utilización de las franjas horarias se fijara en el 40 % en lugar del 80 %. Además, propuso que la Comisión Europea asumiera competencias delegadas para ampliar la reducción de franjas horarias, de conformidad con varios criterios relacionados con la duración y la intensidad de la crisis.

1.2 El CESE aplaude la iniciativa de la Comisión Europea de ampliar el alivio temporal de las normas de la Comunidad Europea relativas a la regulación de las franjas horarias, y apoya la propuesta de encargar a la Comisión que adapte el umbral hasta la temporada de invierno de 2024/25.

1.3 No obstante, con el fin de crear un mecanismo de respuesta verdaderamente flexible, la propuesta también debería incluir el derecho de las compañías aéreas a devolver una serie completa de franjas horarias, junto con un umbral de utilización variable.

1.4 La prórroga está justificada, porque la crisis económica global vivida a principios de 2021 es peor de lo que se había previsto doce meses antes, durante el primer trimestre de 2020. Contrariamente a lo previsto, la pandemia de la COVID-19 no se ha contenido aún. De hecho, la segunda ola, con aumentos exponenciales de las infecciones en el segundo semestre de 2020, ha tenido hasta ahora implicaciones sanitarias, sociales, económicas y financieras incluso más graves que la primera ola en toda Europa. El transporte, el comercio y el turismo figuran entre los sectores económicos más duramente golpeados. Además, una mutación altamente infecciosa del virus se propaga actualmente por toda Europa. El Reino Unido impuso recientemente un tercer confinamiento para contener la «tercera ola» del virus.

1.5 El CESE insta a la CE y los legisladores a reconsiderar la propuesta de la Comisión a la luz de las recomendaciones formuladas por el *World Airlines Slot Board* (WASB, órgano de la IATA compuesto por compañías aéreas, aeropuertos y coordinadores de franjas horarias), que ⁽²⁾ el 20 de noviembre de 2020 publicó sus recomendaciones respecto a la reducción de franjas horarias para el período de programación del verano de 2021 (la IATA, A4E, ACIEurope y la EUACA apoyan la recomendación del WASB). Las recomendaciones consisten en una combinación de: i) una exención completa de

⁽¹⁾ COM(2020) 818 final

⁽²⁾ WASB-Recommendation, *Airport slot relief measures for Northern Summer 2021*, (Recomendación del WASB, Medidas de alivio de franjas horarias aeroportuarias para el verano septentrional de 2021), <https://www.iata.org/contentassets/4820c05b19f148e2855db91-f2a579369/wasb-northern-summer-21-recommendation-for-slot-use-relief.pdf>.

la norma «se usa o se pierde» para las series completas de franjas horarias que se devuelvan al fondo de reserva antes del inicio de la temporada, y ii) un umbral de utilización del 50 % para las series de franjas horarias que mantengan las compañías aéreas. También contienen ciertas condiciones y disposiciones —específicas de la situación derivada de la COVID-19— sobre la no utilización justificada de franjas horarias.

1.6 El CESE considera que es imperativo mantener un equilibrio entre la necesidad de evitar medidas que mermen la capacidad del sector de la aviación para recuperarse de esta crisis, el objetivo a largo plazo de las compañías aéreas de mantener franjas horarias costosas en los aeropuertos, y la necesidad de garantizar un nivel adecuado de competencia respecto a estas franjas escasas.

1.7 Por último, el CESE lamenta que la Comisión Europea parezca centrada en abordar las medidas de alivio de las normas de asignación de franjas horarias de la UE, sin tener en cuenta que tales medidas se reflejarán a escala global en otras regiones del mundo. Por tanto, es preferible buscar modificaciones que sean viables desde el punto de vista operativo y se hayan acordado a escala mundial, como las recomendaciones del WASB.

2. Observaciones generales

2.1 El Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ⁽³⁾, modificado parcialmente por el Reglamento (CE) n.º 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, define los procedimientos y las normas para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la UE. El artículo 10 de este Reglamento especifica que las compañías aéreas deben utilizar como mínimo el 80 % de las franjas horarias que se les hayan asignado durante un determinado período de programación, a fin de mantener la precedencia con respecto a la misma serie de franjas horarias dentro del período de programación correspondiente del año siguiente (de ahí la denominada norma «se usa o se pierde»).

2.2 El 30 de marzo de 2020, la Unión Europea aprobó una modificación del Reglamento sobre franjas horarias ⁽⁵⁾ a fin de permitir la exención de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» para todo el período de programación de verano de 2020, que acababa el 24 de octubre de 2020. Esta modificación también facultaba a la Comisión Europea para prorrogar el período de exención hasta el 4 de abril de 2021. El 14 de octubre de 2020, la Comisión adoptó un acto delegado ⁽⁶⁾ por el que se amplía el período de exención de la norma «se usa o se pierde» hasta el 27 de marzo de 2021, final del período de programación del invierno de 2020/21.

2.3 El CESE apoyó la suspensión propuesta de las normas de la UE sobre asignación de franjas horarias aeroportuarias en su documento de posición, adoptado el 25 de marzo de 2020. En este informe se abogaba por la estabilidad de la planificación de las compañías aéreas y la posibilidad de reaccionar con rapidez y flexibilidad a la evolución de la situación sin perder las franjas horarias necesarias para restablecer unas redes capaces de funcionar con eficacia.

2.4 Citando la necesidad de establecer un itinerario para retomar la aplicación normal de la norma «se usa o se pierde», la Comisión propuso que, a partir del período de programación del verano de 2021, volvieran a ser de aplicación los requisitos de utilización de las franjas horarias con arreglo al Reglamento aplicable, pero que el umbral se fijara en el 40 % en lugar del 80 %. Además, la Comisión dispondría de competencias delegadas hasta la temporada de invierno de 2024/25 incluida, para ampliar aún más la reducción de franjas horarias mediante el ajuste de su tasa de utilización con arreglo a diversos indicadores, como los datos de tráfico aéreo efectivos y previstos, o los factores de carga y utilización de la flota. La propuesta contiene asimismo ciertas condiciones que atañen, entre otros, a las exclusiones relativas a las franjas horarias recién asignadas e intercambiadas, así como a un plazo límite para la devolución de las franjas.

2.5 El 20 de noviembre de 2020, el WASB, órgano de la IATA compuesto por compañías aéreas, aeropuertos y coordinadores de franjas horarias, anunció que había alcanzado un acuerdo sobre las recomendaciones para la reducción de franjas horarias para el período de programación del verano de 2021 ⁽⁷⁾. La IATA, A4E ⁽⁸⁾, ACI-Europe y la EUACA apoyan

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 138 de 30.4.2004, p. 50).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 2020/459 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de marzo de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 99 de 31.3.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento Delegado (UE) 2020/1477 de la Comisión de 14 de octubre de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta a la prórroga temporal de las medidas excepcionales para abordar las consecuencias derivadas de la pandemia de COVID-19 (DO L 338 de 15.10.2020, p. 4).

⁽⁷⁾ WASB-Recommendation, *Airport slot relief measures for Northern Summer 2021*, (Recomendación del WASB, Medidas de alivio de franjas horarias aeroportuarias para el verano septentrional de 2021), <https://www.iata.org/contentassets/4820c05b19f148e2855db91-f2a579369/wasb-northern-summer-21-recommendation-for-slot-use-relief.pdf>.

⁽⁸⁾ Ryanair, miembro de A4E, no comparte esta postura y comunicará sus puntos de vista por separado.

la recomendación del WASB. En contraste con la propuesta de la Comisión Europea, recomienda una combinación de: i) una exención completa de la norma «se usa o se pierde» para las series completas de franjas horarias que se devuelvan al fondo de reserva con suficiente antelación respecto al inicio de la temporada, y ii) un umbral de utilización del 50 % para las series de franjas horarias que mantengan las compañías aéreas. También contienen ciertas condiciones y disposiciones — específicas de la situación derivada de la COVID-19— sobre la no utilización justificada de franjas horarias.

2.6 El CESE apoya que siga siendo aplicable la exención de la norma de la UE de regulación de las franjas horarias «se usa o se pierde» para la temporada de verano de 2021. No obstante, considera que la propuesta de la Comisión Europea debe incluir la posibilidad de devolver series completas de franjas horarias, además de una reducción del umbral. De hecho, la conectividad a medio y largo plazo resulta más beneficiada si las compañías aéreas reciben apoyo en su recuperación financiera y pueden restablecer sus redes una vez que regrese el tráfico. Además, las exenciones respecto a la regla de utilización de las franjas horarias en terceros países suelen estar condicionadas a la reciprocidad, lo que implica la necesidad de un enfoque compatible a escala mundial.

2.7 El CESE apoya el impulso dado por las recomendaciones del WASB, publicadas el 20 de noviembre de 2020, que incluyen una opción para que las compañías aéreas devuelvan cadenas enteras de franjas horarias durante la crisis. La Comisión Europea parece centrada en abordar las medidas de alivio de las normas de asignación de franjas horarias de la UE, sin tener en cuenta que tales medidas se reflejarán a escala global en todas las demás regiones del mundo. Por tanto, es preferible buscar modificaciones que sean viables desde el punto de vista operativo y se hayan acordado a escala mundial. El Comité insta a la CE y a los legisladores a considerar la propuesta de la Comisión a la luz de las recomendaciones del WASB.

3. Observaciones específicas

3.1 En total, a 31 de diciembre de 2020, se habían perdido 6,1 millones de vuelos, o 1 700 millones de desplazamientos de pasajeros, en el tráfico aéreo europeo en comparación con el año anterior ⁽⁹⁾, como consecuencia de la pandemia de la COVID-19.

3.2 Para reducir la tasa de crecimiento del virus, los gobiernos impusieron severas restricciones al tráfico aéreo internacional y a la movilidad de sus respectivos ciudadanos. Las compañías aéreas tuvieron que reducir drásticamente su capacidad y sus aeronaves en tierra. En varios Estados miembros de la UE, compañías aéreas al completo paralizaron temporalmente sus operaciones.

3.3 Esta situación se mantiene sin cambios en 2021, lo que ejerce una fuerte presión sobre la viabilidad financiera de todas las partes interesadas del sector de la aviación, y en particular sobre los interlocutores sociales, que consideran justificadamente con preocupación el futuro de los puestos de trabajo. Aunque se ha encontrado una vacuna y esta se administra en la UE desde el 27 de diciembre de 2020, hasta finales de 2021, o incluso 2022 ⁽¹⁰⁾, no se alcanzará una tasa de vacunación suficiente de la población como para permitir la eliminación de las restricciones generales y las medidas destinadas a reducir las infecciones. No hay indicios de que la demanda en la temporada de verano de 2021 vuelva a situarse ni remotamente cerca del nivel de los últimos años. La incertidumbre existente se mantendrá, y puede incluso que aumente, debido a la aparición de nuevas variantes aún más infecciosas o mortales de la COVID-19. De hecho, según las previsiones del sector, el período de recuperación podría prolongarse hasta al menos 2024 o 2025 ⁽¹¹⁾.

3.4 Las franjas horarias son esenciales para las operaciones con origen o destino en aeropuertos congestionados, e importantes para que las compañías aéreas puedan acceder a la escasa capacidad aeroportuaria existente, con el fin de mantener sus redes y la conectividad que proporcionan a sus clientes. A las compañías aéreas les ha llevado años desarrollar sus redes y adquirir las franjas horarias necesarias para el tráfico intraeuropeo, intercontinental y de enlace. Para poder mantener sus franjas horarias, a falta de una disposición que neutralice la norma «se usa o se pierde», las compañías aéreas estarían obligadas a seguir operando vuelos con ocupaciones sumamente bajas, lo que agravaría las pérdidas económicas y generaría una carga medioambiental innecesaria.

3.5 Todas las medidas aplicadas en 2020 se basaron en el supuesto de que ayudarían a garantizar un control eficaz de la propagación ulterior del virus en un plazo breve, o al menos previsible. Hasta la fecha, estas expectativas no se han cumplido; de hecho, el proceso de recuperación tras esta crisis sin precedentes sigue sin poder preverse de manera fiable.

⁽⁹⁾ Ídem.

⁽¹⁰⁾ Preguntas y respuestas: vacunación contra la COVID-19 en la UE, 21 de diciembre de 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2467

⁽¹¹⁾ *Aviation Round Table Report on the Recovery of European Aviation* (Informe de la Mesa Redonda de la Aviación sobre la recuperación de la aviación europea), noviembre de 2019, <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/Aviation%20Round%20Table%20DECLARATION%20FINAL%2016.11.2020.pdf>.

3.6 La demanda de servicios aéreos no ha mejorado de manera sostenible desde la aplicación por la UE, en marzo de 2020, de la exención original relativa a la COVID-19. Aunque se produjo un ligero aumento del tráfico durante los meses de verano, hasta alcanzar un - 51 % en comparación con el ejercicio anterior, el tráfico se ralentizó después del verano de 2020, cuando se produjo la segunda ola de la pandemia y los Estados miembros adoptaron nuevas medidas de confinamiento. El 14 de septiembre de 2020, Eurocontrol ajustó significativamente sus previsiones a la baja. Sin embargo, incluso este escenario de tráfico revisado está resultando demasiado optimista. En noviembre, el tráfico se situó en un - 62 %, y en un - 60 % en diciembre respecto al año anterior, frente a las previsiones de Eurocontrol de - 58 % y - 54 %, respectivamente. Las previsiones de Eurocontrol son de - 60 % y - 50 % para enero y febrero de 2021, respectivamente ⁽¹²⁾.

3.7 En vista tanto de la continua y reiterada propagación del virus como de la gravedad de las medidas adoptadas por los gobiernos para contenerlo, la demanda de servicios aéreos se mantiene en un nivel muy bajo, lo que sigue situando al sector de la aviación bajo una presión financiera considerable, por no decir amenazadora para su existencia. En opinión del CESE, el alivio de la carga que impone la norma «se usa o se pierde», por tanto, está justificado y es necesario.

3.8 El CESE aplaude que las partes interesadas —compañías aéreas, aeropuertos y coordinadores de franjas horarias— se hayan concertado para llegar a una solución de compromiso en el WASB. El Comité es consciente de que la regulación general de las franjas horarias es un asunto polémico para dichas partes. En opinión del CESE, la recomendación del WASB aborda adecuadamente los objetivos generales y específicos perseguidos por la Comisión, y declarados en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a su propuesta ⁽¹³⁾.

3.9 El CESE apoya el objetivo general de la Comisión de superar una serie de deficiencias y retos asociados a la exención en una temporada completa, estimular la conectividad, fomentar la competencia y facilitar la supresión gradual de la reducción de franjas horarias. El CESE también apoya los objetivos específicos de la Comisión, en particular, el de minimizar los efectos nocivos para el medio ambiente causados por la operación de vuelos con factores de carga muy bajos.

3.10 En su propuesta de introducir un nuevo apartado 2 bis en el artículo 10 bis, la Comisión se limita a proponer que, para una serie de franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 30 de octubre de 2021, las compañías aéreas tendrán derecho a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente, siempre que hayan utilizado el 40 % de las franjas de esa serie. Esto significa que las compañías aéreas deberán operar incluso vuelos poco económicos, con factores de carga extremadamente bajos, hasta alcanzar al menos el 40 %, en lugar de poder devolver dichas franjas horarias sin peligro de perderlas. Incentivar a las compañías aéreas a operar aviones casi vacíos no es compatible con el objetivo declarado de la Comisión de minimizar los efectos nocivos para el medio ambiente. Esta situación podría remediarse si las compañías aéreas pudieran devolver las series completas de franjas horarias para las que sepan que la demanda será baja (por ejemplo, en días de tráfico débil o en horario fuera de las horas punta).

3.11 Del mismo modo, la propuesta de la Comisión Europea no cumple su objetivo declarado de garantizar unas operaciones eficientes de las compañías aéreas y un uso eficaz de la capacidad aeroportuaria. Al no permitir la devolución de series completas de franjas horarias, no se incentiva a las compañías aéreas a la devolución anticipada de las franjas horarias, que permitiría una reasignación optimizada de las mismas y facilitaría la planificación para los aeropuertos, las compañías aéreas y los usuarios. La posibilidad de devolver series completas de franjas horarias permite a los aeropuertos ajustar mejor sus propias actividades. Sobre todo, posibilita que dichas franjas se encuentren disponibles para su reasignación y utilización *ad hoc*, por ejemplo, para vuelos de carga, en función de los cambios en la demanda. La adición propuesta de un apartado 7 en el artículo 10 bis del Reglamento, en el que se establece un plazo de tres semanas para la devolución de franjas horarias, no puede ejercer un efecto similar ⁽¹⁴⁾. Por el contrario, se corre el riesgo de que un umbral inferior, por sí solo, pueda dar lugar a unos horarios significativamente fragmentados, en detrimento de los pocos clientes que quedan.

3.12 Aunque el CESE apoya los objetivos generales de la Comisión de promover la conectividad, fomentar la competencia y facilitar la supresión gradual de la reducción de franjas horarias, considera que debe mantenerse una perspectiva más a largo plazo. La conectividad y la competencia (sobre todo en el caso de las compañías aéreas no pertenecientes a la UE) resultan más beneficiadas a medio y largo plazo si se garantiza que las empresas que en otras condiciones resultarían viables sobreviven a la crisis actual sin perder los activos que requieren una vez que se recupere el tráfico. Al mismo tiempo, la regulación no debe ser excesivamente protectora, con el fin de evitar la complacencia y

⁽¹²⁾ Eurocontrol, *Think Paper #8: What COVID-19 did to European Aviation in 2020* (Documento de reflexión n.º 8: repercusiones de la COVID-19 en la aviación europea en 2020), y *Outlook 2021* (Perspectivas en 2021), 1 de enero de 2021. <https://www.eurocontrol.int/publication/what-covid19-did-european-aviation-2020-outlook-2021>.

⁽¹³⁾ SWD/2020/341 final.

⁽¹⁴⁾ Además, esta disposición en concreto carece de eficacia, pues que su incumplimiento no acarrea consecuencias. La asignación de franjas horarias en la siguiente temporada depende de que las compañías aéreas alcancen el umbral, con independencia de que devuelven las franjas en el plazo de tres semanas o no.

salvaguardar la competencia. Dada la incierta evolución de la demanda en la temporada de verano y la propia hipótesis de la Comisión de un nivel de tráfico del 50 % en comparación con 2019 ⁽¹⁵⁾, el CESE considera que es demasiado pronto para volver a aplicar los requisitos de utilización de las franjas horarias con arreglo al Reglamento aplicable, incluso con una tasa del 40 %. Al mismo tiempo, la continuación de la exención completa no ayudaría a superar los retos existentes ni cumpliría los objetivos correctamente fijados por la Comisión. El CESE considera que la recomendación formulada por el WASB, que combina los efectos de alivio de una exención completa con los efectos de control de un umbral, constituye una base sólida sobre la que puede comenzar el retorno a la aplicación normal de los requisitos de utilización de franjas horarias.

3.13 El acto delegado propuesto en el apartado 4 del artículo 10 *bis* debería facultar a la Comisión no solo para modificar los valores porcentuales a los que se alude en el apartado 2 *bis* del artículo 10, sino también para ampliar la opción de devolver series completas de franjas horarias al inicio de la temporada correspondiente. Aunque la propuesta de la Comisión contempla una exención completa de la utilización de las franjas horarias (es decir, 0 %), no prevé la posibilidad de combinar los dos elementos. Solo esta opción permitirá un mecanismo de respuesta verdaderamente flexible.

3.14 La coordinación de franjas horarias es un asunto global. En este sentido, un Reglamento de la UE sobre franjas horarias debe ser compatible con las normativas de terceros países, que a menudo exigen reciprocidad. Con una exención completa, tal compatibilidad no es un problema, ya que se trata del medio más amplio posible para aliviar las condiciones de utilización de las franjas horarias. Es igualmente probable que la recomendación del WASB logre un reconocimiento a escala global ⁽¹⁶⁾.

3.15 El CESE considera que, en aras de la resiliencia y la regulación inteligente, debería tenerse en cuenta la adopción de disposiciones que permitan el alivio de la normativa sobre la utilización de franjas horarias conforme al Reglamento (CEE) n.º 95/93, no solo para los casos relacionados con la COVID-19, sino también para sucesos futuros que ejerzan un efecto significativo en el sector de la aviación. La situación actual no es la primera en la que ha sido necesario modificar la norma de utilización de las franjas horarias del Reglamento (CEE) n.º 95/93; también hubo que hacerlo:

- en 2002, a raíz de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 [Reglamento (CE) n.º 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾];
- en 2003, tras el brote de síndrome respiratorio agudo grave (SARS) [Reglamento (CE) n.º 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁸⁾];
- en 2009, en plena crisis financiera mundial [Reglamento (CE) n.º 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁹⁾].

Estos mecanismos deberían comportar la capacidad de responder con rapidez, sin necesidad de una regulación adicional y con la posibilidad de adoptar una respuesta flexible, que vaya desde exenciones completas y umbrales ajustados hasta una combinación de umbrales y devoluciones anticipadas de las franjas horarias, según sugiere el WASB para la temporada de verano 2021.

3.16 El CESE reafirma su disposición a participar en debates ulteriores sobre la mejor manera de restablecer un sector europeo de la aviación viable y competitivo. Este planteamiento debe ser global e incluir un diálogo con todas las partes interesadas, en particular los interlocutores sociales, que se están viendo gravemente afectadas por la crisis de la COVID-19. Un enfoque integral de este tipo debe incluir una revisión de cualquier Reglamento o medida que imponga una carga injustificada al sector de la aviación.

Bruselas, 27 de enero de 2021.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Christa SCHWENG

⁽¹⁵⁾ Véase la nota 7, considerando 11.

⁽¹⁶⁾ En la fecha de elaboración del presente informe, Nueva Zelanda, Malasia y Canadá (Vancouver) ya han adoptado la propuesta del WASB para el verano de 2021. Brasil ha prolongado la exención relativa a las franjas horarias existente para el invierno de 2020/2021. La FAA de los Estados Unidos puso en marcha una consulta (únicamente) respecto a estas dos opciones: la ampliación de la exención (completa) existente y la propuesta del WASB.

⁽¹⁷⁾ DO L 142 de 31.5.2002, p. 3.

⁽¹⁸⁾ DO L 221 de 4.9.2003, p. 1.

⁽¹⁹⁾ DO L 167 de 29.6.2009, p. 24.