

**Pregunta con solicitud de respuesta escrita E-000619/2016
a la Comisión**

Artículo 130 del Reglamento

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE)

Asunto: Controles fronterizos y transporte por carretera

La crisis migratoria y de los refugiados ha desatado los rumores sobre una posible suspensión temporal del Acuerdo de Schengen mediante la aplicación combinada de los artículos 19 *ter* y 26 del Código de fronteras Schengen, lo que permitiría una paralización de hasta dos años, para todos los Estados de la Unión, del Acuerdo para la libre circulación de personas y mercancías. Si se adoptase esta decisión, una verdadera tragedia para los valores y los derechos y libertades de que disfrutaban los ciudadanos europeos, también se producirían enormes consecuencias para la economía y la competitividad. El sector de transporte por carretera, por ejemplo, teme ya los efectos que para el desarrollo de sus servicios y la fluidez del tráfico puede tener una recuperación de los controles fronterizos. En otras regiones del mundo, los países árabes por ejemplo, el 56 % del tiempo de transporte discurre esperando en las fronteras. A la vista de los problemas que ya se están planteando cuando se recuperan momentáneamente estos controles:

¿Está analizando la Comisión los efectos económicos que puede tener esta medida sobre el transporte en general y el transporte por carretera en particular?

¿En esas condiciones sería plausible la revisión de algunas normas de control de horarios, descansos, etc. que ayudasen a paliar los graves efectos de esta medida?

ES

E-000619/2016

Respuesta de la Sra. Bulc
en nombre de la Comisión
(17.3.2016)

La posibilidad de reintroducir temporalmente los controles fronterizos en las fronteras interiores de la Unión no implica la suspensión de las normas Schengen. Esa posibilidad está prevista expresamente en el Código de Fronteras de Schengen para poder hacer frente a amenazas graves contra la seguridad interior y el orden público. Aunque es cierto que varios Estados miembros han reintroducido actualmente esos controles, la Comisión se propone volver lo antes posible a la situación anterior con la desaparición de los mismos.

La Comisión puede confirmar que se están analizando y cuantificando en estos momentos los efectos potenciales que tendría en el sector del transporte una reintroducción generalizada de los controles fronterizos. Basándose en las pruebas y en los datos de los que dispone, la Comisión estima provisionalmente que el impacto potencial se situaría, solo en costes directos, entre los 5 000 y los 18 000 millones de euros, correspondiendo al sector del transporte por carretera, según la hipótesis media que barajamos, un coste de 3 400 millones.

Con el fin de aliviar las consecuencias negativas que sufriría el sector del transporte por carretera si se intensificaran los controles fronterizos, la normativa de la UE que regula actualmente los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso¹ permite, en circunstancias extraordinarias, establecer excepciones temporales a sus disposiciones. Tales excepciones se están aplicando ya, si bien de forma restrictiva con el fin de no desvirtuar los objetivos de la reglamentación del transporte por carretera, particularmente en materia de seguridad vial, competencia leal y condiciones laborales de los conductores.

¹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

