C/2025/762

11.2.2025

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Náklady pro jednotný trh v důsledku nečlenství v schengenském prostoru – dopad v případě Bulharska a Rumunska

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2025/762)

Zpravodajka: **Marija MINČEVA**

Poradkyně	Silvija TODOROVA (pro zpravodajku)
Rozhodnutí plenárního shromáždění	15. 2. 2024
Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu
Odpovědná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato v sekci	7. 11. 2024
Přijato na plenárním zasedání	4. 12. 2024
Plenární zasedání č.	592
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	142/0/7

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) vyzývá Radu, aby stanovila datum pro zrušení kontrol na pozemních hranicích mezi Bulharskem a Rumunskem a ostatními členskými státy již v roce 2024. EHSV vyzývá všechny zúčastněné strany ke spolupráci na dosažení tohoto cíle, aby se zajistilo, že přínosy členství v schengenském prostoru budou rozšířeny rovným dílem na všechny občany EU.

1.2 Schengenská dohoda má zásadní význam pro volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu v rámci EU a představuje klíčový faktor hospodářského úspěchu EU. Jak bylo zdůrazněno v nedávných zprávách Enrica Letty a Maria Draghiho, naléhavou politickou prioritou se stala konkurenceschopnost EU. Klíčovou myšlenkou těchto zpráv je to, že vedle další integrace je nutné rychlé a komplexní provedení pravidel jednotného trhu.

1.3 Jednotný evropský trh zůstává zatím nedokončeným dílem, a to navzdory významným úspěchům, kterých bylo v souvislosti s ním dosaženo. Nedávné krize ještě více odhalily, jak zranitelný může být, dojde-li k narušením. Jakékoli omezení volného pohybu v rámci jednotného trhu, včetně technických omezení týkajících se tras a silniční dopravy, má nepříznivý dopad na konkurenceschopnost a hospodářský růst EU a brání plné realizaci sociálně tržního hospodářství, jak je stanoveno ve Smlouvách.

1.4 Členské státy po mnoho let opětovně zavádějí dočasné hraniční kontroly ([1]). Hospodářský a sociální dopad těchto rozhodnutí na jednotný trh však není vyhodnocován. EHSV se domnívá, že by Evropská komise měla pravidelně poskytovat spolehlivá data o hospodářských a sociálních dopadech přímo spojených se zaváděním hraničních kontrol v rámci schengenského prostoru, včetně dopadů na konkurenceschopnost.

([1]) https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en; https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/11934a69-6a45-4842-af94-18400fd274b7_en?filename=Full%20list%20 of%20MS%20notifications_en.pdf.

1.5 Ke dni 31. března 2024 Rada zrušila kontroly na vnitřních vzdušných a námořních hranicích s Bulharskem a Rumunskem. Kontroly na vnitřních pozemních hranicích s těmito členskými státy však zůstávají zachovány, z čehož pramení zbytečné hospodářské a sociální náklady pro celý jednotný trh.

1.6 Z různých odhadů vyplývá, že společnosti působící v Bulharsku a Rumunsku zaplatí každoročně miliardy eur v důsledku vyšších nákladů na logistiku, zpoždění s dopadem na dodávky zboží a vybavení a vyšších nákladů na palivo a řidiče. Všechny tyto přímé náklady se nevyhnutelně přenáší na spotřebitele v podobě vyšších cen a mají dopad na fyzické a duševní zdraví pracovníků.

1.7 Kontroly na pozemních hranicích mají jednoznačně dopad na životní prostředí kvůli emisím CO_2 z vozidel čekajících na hraničních přechodech. Brání cestovnímu ruchu a omezují volný pohyb pracovní síly. Nejistota a neefektivnost, které jsou s kontrolami na pozemních hranicích spojeny, odrazují od přímých zahraničních investic a poškozují investiční klima.

1.8 Nečlenství Bulharska a Rumunska v schengenském prostoru má politickou cenu. Přistoupení k schengenskému prostoru by nemělo být využíváno jako způsob, jak neformálně ukládat dodatečné podmínky poté, co se již země stala členským státem EU. Tento přístup plodí nedůvěru v evropské instituce a podněcuje euroskeptické nálady.

2. **Obecné informace**

2.1 **Jednotný evropský trh** je pozoruhodným úspěchem a jedním ze základů evropské integrace. Podnikům v EU umožňuje přístup na rozsáhlý domácí trh zahrnující téměř 450 milionů lidí, čímž stimuluje obchod, hospodářskou soutěž a hospodářský růst a přispívá k bohatství a soudržnosti všech Evropanů. Ale přesto, že jednotný trh oslavil již své 30. výročí ([2]), **zůstává zatím nedokončeným dílem**. **Základním kamenem jednotného trhu EU** je i nadále **Schengenská dohoda**.

2.2 Navzdory potřebě jednotný trh prohloubit se u zhruba 60 % **stávajících překážek**, jež brání poskytování služeb, již 20 let jedná o překážky stále stejného druhu ([3]), přičemž dnes brzdí přechod na zelenou a digitální ekonomiku.

2.3 Nedávné krize, jako je pandemie covid-19 a válka na Ukrajině, odhalily, **jak zranitelný může jednotný trh být, dojde-li k narušením**. Aby byla tato otázka vyřešena, musí trh zůstat vždy funkční, dokonce i během nepředvídaných krizí. Zásadní význam mají rychlá opatření, kterými se má zabránit kolapsům, a to i pokud jde o výpadky v dodavatelském řetězci a závislost na třetích zemích.

2.4 Od roku 2011 ([4]), ([5]) Bulharsko a Rumunsko splňují všechny předpoklady pro provádění schengenského *acquis* v různých oblastech ([6]). Evropský parlament přijal osm usnesení, v nichž vyzývá k rychlému vstupu obou zemí do schengenského prostoru, poslední z nich nese datum 10. dubna 2024. Usnesení ([7]) přijal dne 14. prosince 2023 i EHSV. Uvádí v něm, že by Bulharsku a Rumunsku neměly být ukládány dodatečné podmínky nad rámec stávajících smluv a právních předpisů.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.
([3]) BusinessEurope – Examples of single market barriers for businesses – 2023 (Příklady překážek pro podniky, pokud jde o jednotný trh – 2023), https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.
([4]) Úř. věst. C 380 E, 11.12.2012, s. 160.
([5]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Posílení schengenského prostoru prostřednictvím plné účasti Bulharska, Rumunska a Chorvatska v prostoru bez kontrol na vnitřních hranicích, COM(2022) 636 final.
([6]) Bulgaria and Romania fact-finding mission report_en.pdf; https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16090-2023-INIT/cs/pdf.
([7]) Usnesení Evropského hospodářského a sociálního výboru k Vyjádření podpory EHSV, pokud jde o přijetí Rumunska a Bulharska do schengenského prostoru, 14. prosince 2023 (Úř. věst. C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj?locale=cs).

2.5 V roce 2023 Rada zrušila kontroly na vnitřních vzdušných a námořních hranicích s Bulharskem a Rumunskem, a sice ke dni 31. března 2024. Kontroly na vnitřních pozemních hranicích byly zachovány, **aniž by bylo stanoveno datum jejich zrušení**.

2.6 **Enrico Letta** ve své zprávě o budoucnosti jednotného trhu vyzývá evropské orgány, aby se důrazně postavily proti jakýmkoli pokusům o omezení volného pohybu mezi členskými státy, včetně technických omezení týkajících se tras a silniční dopravy, a proti jakémukoli pozastavení platnosti Schengenské dohody. Tato zpráva výslovně uvádí, že ***datum zrušení kontrol na vnitřních pozemních hranicích mezi Bulharskem, Rumunskem a dalšími zeměmi schengenského prostoru musí být stanoveno v roce 2024*** ([8]). Stejný vzkaz zazněl i od předsedkyně Evropské komise Ursuly von der Leyen, když Evropskému parlamentu prezentovala své politické směry pro příští Evropskou komisi na období 2024–2029.

3. Obecné připomínky

3.1 Rozhodnutí **zachovat kontroly na pozemních hranicích mezi Bulharskem a Rumunskem a ostatními členskými státy EU má za následek značné náklady** a vytváří de facto další překážku, která společnostem brání plně využívat výhod jednotného trhu. Dopad na regionální, hospodářskou a sociální soudržnost zvýrazňuje širší důsledky pro jednotu a stabilitu EU. Podniknutím aktivních kroků směřujících k plné integraci Bulharska a Rumunska do schengenského prostoru může EU posílit svou vnitřní soudržnost, zvýšit svou konkurenceschopnost a prosazovat základní zásady volného pohybu a solidarity, o něž se evropský projekt opírá.

3.2 EHSV konstatuje, že východní Evropa, včetně Bulharska a Rumunska, hraje klíčovou úlohu, pokud jde o bezpečnost a dodavatelské řetězce, a to i co se týče pomoci Ukrajině. EHSV je připraven toto úsilí podpořit a naléhavě vyzývá všechny zúčastněné strany, aby rychlé a účinné řešení této záležitosti stanovily jako prioritu.

3.3 EHSV rovněž konstatuje, že je k dispozici jen omezené množství analýz a dat o hospodářských dopadech, které by na jednotný trh měla neexistence schengenského prostoru. Existuje pouze jedna studie, kterou zadal Evropský parlament v roce 2016, přičemž jejím účelem bylo **posoudit dopad opětovného zavedení hraničních kontrol** uvnitř schengenského prostoru, a nikoli posoudit dopad toho, že členské státy zůstanou mimo schengenský prostor.

3.4 Evropská komise posuzuje **fyzické překážky obchodu** ([9]), toto posouzení se však vztahuje pouze na událostí, jako jsou blokády hranic, demonstrace a útoky na nákladní vozidla. Dopady kontrol na pozemních hranicích, včetně dočasného znovuzavedení hraničních kontrol členskými státy schengenského prostoru, zohledněny nejsou.

3.5 V souvislosti s procesem **rozšíření** EU se začíná diskutovat o stávajících mezerách v hospodářských vztazích s kandidátskými zeměmi, měřeno s ohledem na možnost členství na jednotném trhu EU ([10]). Hospodářská konvergence s EU je v případě Bulharska a Rumunska stále nedostatečné a hraniční kontroly mají na tento proces negativní vliv. Využívání přistoupení k schengenskému prostoru jako způsobu, jak **neformálně ukládat dodatečné podmínky poté, co se již země stala členským státem EU** ([11]), plodí nedůvěru v evropské instituce a podněcuje **euroskeptické nálady** ([12]).

([8]) https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf.
([9]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade_en.
([10]) The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Dopad, který by na EU mělo potenciální budoucí přistoupení Ukrajiny), zpráva think tanku Bruegel, 11. dubna 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([11]) The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Dopad, který by na EU mělo potenciální budoucí přistoupení Ukrajiny), zpráva think tanku Bruegel, 11. dubna 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Z průzkumu veřejného mínění v Rumunsku vyplývá, že více než 60 % občanů má za to, že jejich vyloučení z schengenského prostoru znamená, že mají v rámci EU druhořadý status. INSCOP Research, Sondaj de opinie național – aprilie 2024 Partea a V-a: Opinia românilor despre aderarea parțială la spațiul Schengen – https://www.inscop.ro/aprilie-2024-sondaj-de-opinie-inscop-research-realizat-la-comanda-news-ro-partea-a-v-a-opinia-romanilor-despre-aderarea-partiala-la-spatiul-schengen/ a https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Konkrétní připomínky**

4.1 Podrobná studie Ústavu pro ekonomický výzkum Bulharské akademie věd (ERI) ukazuje, že průměrným **ročním** negativním dopadem na bulharské hospodářství v důsledku částečného přistoupení země k schengenskému prostoru je **ztráta čítající více než 834 milionů EUR** ([13])**, jež zahrnuje přímé, nepřímé a environmentální dopady**. Zahrnuty zde jsou: přímé náklady na přepravované zboží, silniční nákladní dopravu a ztráty způsobené promarněnými příležitostmi vytvářet alternativní příjmy pro silniční nákladní dopravu; celkový environmentální dopad prodloužené čekací doby na hranicích při průměrné směnné ceně za tunu emitovaného CO_2; ztráty způsobené promarněnými příležitostmi vytvářet dodatečný příjem; celkové ztráty v důsledku ztráty potenciálních příjmů státního rozpočtu ze splatných daní. Srovnatelná čísla pro Rumunsko neexistují, odhaduje ([14]) se však, že zdržení na pozemních hranicích stojí dopravce 90 milionů EUR, přičemž další **ztracené roční příjmy** činí 2,32 miliard EUR. Tyto náklady vedou k nižší konkurenceschopnosti podniků a ekonomik.

4.2 **Panuje značná různorodost v tom, jak jednotlivé členské státy využívají různé druhy nákladní dopravy**, a tato skutečnost by měla být při měření účinků kontrol na pozemních hranicích vzata v potaz. Například **Řecko** patří mezi tři členské státy s **nejvyšším podílem námořní nákladní dopravy** (96,4 %), zatímco **Rumunsko** patří mezi tři členské státy, v nichž je **podíl námořní nákladní dopravy nejnižší** (16,0 %) ([15]). Zároveň se **objem silniční nákladní dopravy** v EU od roku 2013 do roku 2022 zvýšil o 22 %. **Nákladní vozidla** i nadále tvoří páteř dodavatelských řetězců, neboť **zajišťují 77 % vnitrozemské nákladní dopravy** (do níž je zahrnuta silniční, železniční a vnitrozemská vodní doprava) v EU ([16]).

4.3 Maďarsko-rumunská hranice představuje nesmírně důležitou bránu na hlavní trh EU, která v podstatě absorbuje dopravu z tras a dodavatelských řetězců procházejících Řeckem, Bulharskem a Rumunskem. Země EU jsou jejich hlavními obchodními partnery – dovoz a vývoz (v tomto pořadí) činí v případě Rumunska 71 % a 72 %, v případě Maďarska 69 % a 77 % a v případě Bulharska 55 % a 63 % ([17]).

4.4 Zpoždění a fronty osobních automobilů a nákladních vozidel překračujících pozemní hranice mezi Bulharskem a Rumunskem a mezi Rumunskem a Maďarskem jsou různé v závislosti na tom, o které období roku se jedná, ale průměrné zpoždění činí 20 až něco přes 200 minut, přičemž někdy může trvat i déle než 5 dní ([18]). Fronty nákladních vozidel mohou být někdy na některých pozemních hraničních přechodech delší než 30 km. Kvůli dlouhým frontám na hranicích může dojít k tomu, že se netrvanlivé zboží zkazí (což má negativní dopad na zemědělsko-potravinářské odvětví), a vývozcům i dovozcům tak vzniknou finanční ztráty. Kromě nákladů spojených se zpožděním nákladních vozidel na hranicích jsou hlášeny také náklady a ztráty v souvislosti s realizací infrastrukturních projektů, neboť nelze včas přepravit potřebné vybavení. Nepříznivě ovlivněn je rovněž růst elektronického obchodu, protože navzdory tomu, že obchod by mohl probíhat online, doručování se provádí tradičním způsobem.

4.5 Podrobné studie ukazují, že dopravní společnosti působící v Bulharsku a Rumunsku mají v důsledku zpoždění na hranicích dodatečné náklady v rozmezí od 5 % do 20 % ([19]). Započítávají se sem náklady na pohonné hmoty, mzdy řidičů a údržbu vozidel. Tyto náklady se nakonec přenáší na spotřebitele, jelikož přispívají k vyšším cenám zboží ([20]). V případě Bulharska způsobují tyto náklady ztráty pro odvětví nákladní dopravy, jež dosahují až 432 milionů EUR a vyšplhají se až na 711 milionů EUR, zohledníme-li i potenciální dopad. U Rumunska jde podle odhadů svazu UNTRR o více než 2,5 miliardy EUR.

([13]) Bobeva, D., Nestorov, N., Pavlov, A., Stoilov, S. (2024). Evaluation of the Economic Impact of a Country`s Accession to the Schengen Area – the Case of Bulgaria (Hodnocení hospodářského dopadu přistoupení země k schengenskému prostoru – případ Bulharska). Economic Thought Journal, 69 (2), 139–163. https://doi.org/10.56497/etj2469201.

([14]) https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

([15]) Eurostat, (tran_hv_ms_frmod).

([16]) https://www.iru.org/news-resources/newsroom/who-driving-what-and-where-eu-road-freight-trends.

([17]) WTO Trade Profiles 2023, https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.

([18]) Informace od Bulharské národní dopravní komory a ministerstev vnitra Rumunska a Bulharska.

([19]) Studie svazu UNTRR, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030* (Trh silniční dopravy v Rumunsku, 2018–2030), duben 2024 – https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Světová organizace silniční dopravy (IRU) – leden 2024 – „*Silniční dopravce to přímo stojí 90 milionů EUR, přičemž další ztracené roční příjmy činí 2,32 miliard EUR*.“ – https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6 Pokračující kontroly na pozemních hranicích mají **negativní dopad na životní prostředí** kvůli emisím CO_2 z vozidel čekajících na hraničních přechodech, jejichž motory zůstávají během odbavování v chodu. Podle konzervativních předpokladů a odhadů ([21]) činí roční emise CO_2 na hranicích v důsledku zachování kontrol na maďarsko-rumunské, rumunsko-bulharské a bulharsko-řecké hranici více než 46 tisíc tun. To odpovídá ročním emisím způsobeným spotřebou elektřiny v přibližně 28 000 domácností v EU ([22]).

4.7 Nejistota a neefektivnost, které jsou s kontrolami na pozemních hranicích spojeny, odrazují od přímých zahraničních investic a **poškozují investiční klima**. Investoři hledají stabilní a předvídatelné prostředí a vnímané riziko zpoždění a vyšších provozních nákladů často vede k přesměrování investic do jiných zemí, které jsou součástí schengenského prostoru. Tento jev prohlubuje hospodářské rozdíly mezi zeměmi východní a západní Evropy.

4.8 Podle zjištění studie provedené Evropským parlamentem v roce 2016 ([23]) by nečlenství v schengenském prostoru mohlo mít vliv na tržní očekávání ohledně statusu těchto zemí v rámci EU a eurozóny (ačkoli Bulharsko a Rumunsko euro ještě nepřijaly). Jde o **politický signál, že země není součástí „jádra" EU**, a mohlo by to mít dopad na výnosy státních dluhopisů, cenu finančních aktiv a úrokové sazby pro podniky a domácnosti a negativní vliv na reálnou ekonomiku.

4.9 Dlouhé čekací doby na pozemních hranicích mohou způsobovat významné porušování **lidských práv** a mohou prohlubovat nerovnosti. Jednotlivci mohou být bez ohledu na svou státní příslušnost nebo situaci vystaveni nepřiměřeným prodlevám, stresu a zdravotním rizikům. Tyto překážky brání volnému pohybu osob, ovlivňují obchod, vzdělávání a rodinné kontakty a mají významný dopad na duševní a fyzické zdraví pracovníků, zejména řidičů. Zásadní význam pro zajištění toho, aby byla tato základní práva chráněna a aby se se všemi jednotlivci zacházelo důstojně a s respektem bez ohledu na jejich původ, má zavedení účinných systémů správy hranic a dodržování zásad rovnosti.

4.10 Dlouhé hraniční kontroly mezi Bulharskem a Rumunskem a zeměmi, jež s nimi sousedí a jsou součástí schengenského prostoru, tj. Řeckem a Maďarskem, znamenají pro cestující značná časová omezení a negativně dopadají na odvětví autobusové dopravy ([24]). Tato skutečnost představuje **překážku pro cestovní ruch**, který je pro obě země životně důležitým odvětvím, a brzdí hospodářství a regionální rozvoj EU. Z výzkumu ústavu ERI vyplývá, že jen Bulharsko přichází ročně o příjmy z cestovního ruchu ve výši přes 62 milionů EUR.

4.11 Skutečnost, že Bulharsko a Rumunsko nemají status zemí schengenského prostoru, brání **volnému pohybu pracovních sil** a limituje možnosti pracovníků z těchto zemí hledat si zaměstnání v sousedních členských státech EU. Toto omezení se týká stavebnictví, zemědělství a odvětví služeb, která jsou silně závislá na sezónních a dočasných pracovnících ([25]).

4.12 Statistická data, která se týkají zaměstnanosti, podnikání a profesních příležitostí zahrnujících přeshraniční mobilitu v rámci EU a na jejichž základě by bylo možné posoudit dopad kontrol na pozemních hranicích na Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko a Řecko, jsou omezená. Lze však usuzovat, že tento dopad je negativní, a sice vzhledem k tomu, že **mobilitu pracovníků ovlivňuje dostupnost možností dopravy**.

4.13 Větší mobilita pracovních sil je spojována s vyšší produktivitou a hospodářskou produkcí. Procento, které v rámci obyvatelstva svých domovských zemí tvoří mobilní občané v produktivním věku (20–64 let) z Rumunska a Bulharska ([26]), dále roste (Rumunsko: z 11,5 % v roce 2010 na 18,6 % v roce 2020 – nejvyšší hodnota v EU; Bulharsko: z 6 % v roce 2010 na 10,3 % v roce 2020 – čtvrtá nejvyšší hodnota v EU). Zrušení kontrol na pozemních hranicích napomůže dostupnosti možností dopravy a zvýší **příležitosti pro přeshraniční mobilitu pracovních sil**, což bude rovněž stimulovat příležitosti ke zvýšení produktivity a hospodářské produkce v příslušných přeshraničních regionech.

([21]) *The Unnecessary Burden* (Zbytečná zátěž), výzkum společnosti KPMG, březen 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Vlastní výpočet, data Eurostatu: lfst_hhnhtych a *EU energy in figures – statistical pocketbook 2023* (Energetika EU v číslech – statistická příručka 2023).

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market* (Kolik by jednotný trh stála neexistence schengenského prostoru – dopad hraničních kontrol uvnitř schengenského prostoru na jednotný trh), květen 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) U organizovaných zájezdů je dopravním prostředkem zejména autobus.

([25]) Mobilita pracovních sil se vyznačuje komplexní dynamikou, jež není dána jen členstvím či nečlenstvím v schengenském prostoru, nýbrž zahrnuje i otázky jazykové bariéry, dostupnosti pracovních míst a sociální integrace. Ačkoli je pravděpodobné, že začlenění států do schengenského prostoru mobilitu pracovních sil posílí, je zapotřebí cílenější výzkum, chceme-li přesně určit, o kolik procent je tato mobilita nižší čistě kvůli nečlenství v schengenském prostoru.

([26]) Eurostat (lfst_lmbpcita and demo_pjangroup).

4.14 Pokud jde o **otázky bezpečnosti**, lze konstatovat, že částečné přijetí Bulharska a Rumunska do schengenského prostoru bezpečnost EU paradoxně spíše oslabuje, než že by ji zvyšovalo. Účinná správa vnějších hranic je sdílenou odpovědností a začlenění těchto zemí do schengenského prostoru by mohlo posílit celková bezpečnostní opatření, a to díky intenzivnější spolupráci a sdílení zdrojů. Kromě toho by výdaje spojené se zachováváním udržováním infrastruktury pro zabezpečení hranic, včetně výdajů na policejní síly působící mezi Bulharskem a Rumunskem, Bulharskem a Řeckem a Rumunskem a Maďarskem, mohly být přesměrovány na posílení vnějších hranic EU.

V Bruselu dne 4. prosince 2024.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Oliver RÖPKE