Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2025/762

11.2.2025

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Kosten der Nichtanwendung des Schengen-Besitzstands für den Binnenmarkt — Folgen für Bulgarien und Rumänien

(Initiativstellungnahme)

(C/2025/762)

Berichterstatterin: **Mariya MINCHEVA**

Beraterin	Silviya TODOROVA (für die Berichterstatterin)
Beschluss des Plenums	15.2.2024
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion, Verbrauch
Annahme im Arbeitsorgan	7.11.2024
Verabschiedung im Plenum	4.12.2024
Plenartagung Nr.	592
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	142/0/7

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) fordert den Rat auf, bereits 2024 einen Termin für die Aufhebung der Kontrollen an den Landgrenzen zwischen Bulgarien und Rumänien sowie den anderen Schengen-Mitgliedstaaten festzulegen. Der EWSA fordert alle Interessenträger auf, gemeinsam auf dieses Ziel hinzuarbeiten und dafür zu sorgen, dass die Vorteile der Mitgliedschaft im Schengen-Raum allen EU-Bürgern gleichermaßen zugutekommen.

1.2. Das Schengener Übereinkommen ist für den freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr innerhalb der EU von wesentlicher Bedeutung und ein Schlüsselfaktor für den wirtschaftlichen Erfolg der EU. Die Wettbewerbsfähigkeit der EU ist zu einer dringenden politischen Priorität geworden, wie in den jüngsten Berichten von Enrico Letta und Mario Draghi festgestellt wird. Eine wesentliche Aussage dieser Berichte ist, dass eine rasche und umfassende Umsetzung der Binnenmarktvorschriften sowie eine weitere Integration nötig sind.

1.3. Trotz seiner bedeutenden Erfolge ist der europäische Binnenmarkt nach wie vor noch nicht vollendet. Die jüngsten Krisen haben noch deutlicher gezeigt, wie anfällig er für Störungen ist. Jede Einschränkung der Freizügigkeit im Binnenmarkt, einschließlich technischer Beschränkungen von Routen und Straßenverkehr, wirkt sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und das Wirtschaftswachstum der EU aus und behindert die uneingeschränkte Umsetzung der sozialen Marktwirtschaft, wie sie in den Verträgen vorgesehen ist.

1.4. Die Mitgliedstaaten haben viele Jahre lang vorübergehend Grenzkontrollen wiedereingeführt ([1]). Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen dieser Entscheidungen auf den Binnenmarkt sind jedoch nicht geprüft worden. Der EWSA ist der Auffassung, dass die Europäische Kommission regelmäßig zuverlässige Daten über die unmittelbaren wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Einführung von Grenzkontrollen im Schengen-Raum vorlegen sollte, auch in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit.

([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%20of%20MS%20notifications_en.pdf.

1.5. Der Rat hat die Kontrollen an den Luft- und Seebinnengrenzen mit Bulgarien und Rumänien zum 31. März 2024 aufgehoben. Allerdings finden nach wie vor Kontrollen an den Landbinnengrenzen mit diesen Mitgliedstaaten statt, was unnötige wirtschaftliche und soziale Kosten für den gesamten Binnenmarkt mit sich bringt.

1.6. Unterschiedliche Schätzungen zeigen, dass Unternehmen, die in Bulgarien und Rumänien tätig sind, jährlich Milliarden Euro zahlen, die auf höhere Logistikkosten, Verzögerungen bei der Lieferung von Waren und Ausrüstungen, höhere Kraftstoffkosten und höhere Lohnkosten für Fahrer zurückzuführen sind. All diese direkten Kosten werden unweigerlich auf die Preise aufgeschlagen und damit an die Verbraucher weitergegeben und haben zudem Auswirkungen auf die physische und mentale Gesundheit der Arbeitnehmer.

1.7. Kontrollen an den Landgrenzen haben aufgrund der CO_2-Emissionen der Fahrzeuge, die auf den Grenzübertritt warten, eindeutig Auswirkungen auf die Umwelt. Sie behindern den Tourismus und die Freizügigkeit der Arbeitnehmer. Unsicherheit und Ineffizienz im Zusammenhang mit Kontrollen an den Landgrenzen halten ausländische Direktinvestitionen ab und schaden dem Investitionsklima.

1.8. Die Nichtanwendung des Schengen-Besitzstands im Falle Bulgariens und Rumäniens hat ihren politischen Preis. Der Beitritt zum Schengen-Raum sollte nicht als eine Art inoffizielle Auflage für die Zeit nach dem EU-Beitritt genutzt werden. Dies schafft Misstrauen gegenüber den EU-Institutionen und schürt euroskeptische Stimmungen.

2. **Hintergrund**

2.1. Der **europäische Binnenmarkt** ist eine bemerkenswerte Errungenschaft und eine der Grundlagen der europäischen Integration. Er verschafft den EU-Unternehmen Zugang zu einem riesigen Markt mit fast 450 Millionen Menschen, fördert Handel, Wettbewerb und Wirtschaftswachstum und dient dem Wohlstand und dem Zusammenhalt aller Menschen in Europa. Obwohl der Binnenmarkt bereits seit 30 Jahren ([2]) besteht, ist er **noch nicht vollendet**. Das **Schengener Übereinkommen** ist nach wie vor ein **Eckpfeiler des EU-Binnenmarkts**.

2.2. Obwohl klar ist, dass der Binnenmarkt vertieft werden muss, sind die **Hindernisse** für die Erbringung von Dienstleistungen seit 20 Jahren ([3]) zu rund 60 % die gleichen und behindern nun den Übergang zu einer grünen und digitalen Wirtschaft.

2.3. Jüngste Krisen wie die COVID-19-Pandemie und der Krieg in der Ukraine haben gezeigt, wie **anfällig der Binnenmarkt für Störungen** ist. Der Markt muss deshalb jederzeit funktionsfähig bleiben, auch bei unvorhergesehenen Krisen. Entscheidend dafür sind rasche Maßnahmen zur Bekämpfung von Störungen, einschließlich Engpässen in den Lieferketten, und Abhängigkeiten von Drittländern.

2.4. Bulgarien und Rumänien erfüllen seit 2011 ([4]), ([5]) alle Voraussetzungen für die Umsetzung des Schengen-Besitzstands in verschiedenen Bereichen ([6]). Das Europäische Parlament hat acht Entschließungen angenommen, in denen ein rascher Beitritt beider Länder zum Schengen-Raum gefordert wird. Die letzte Entschließung datiert vom 10. April 2024. Auch der EWSA hat am 14. Dezember 2023 eine Entschließung ([7]) verabschiedet, in der er feststellte, dass es für Bulgarien und Rumänien keine zusätzlichen Auflagen geben sollte, die über die bestehenden Verträge und Regelungen hinausgehen.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.

([3]) BusinessEurope – Examples of single market barriers for businesses – 2023 – https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.

([4]) ABl. C 380 E vom 11.12.2012, S. 160.

([5]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat – Schengen durch vollständige Einbeziehung Bulgariens, Kroatiens und Rumäniens in den Raum ohne Binnengrenzen-Kontrollen stärken, COM(2022) 636 final.

([6]) Bulgaria and Romania fact-finding mission report_en.pdf;https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/634c9fb4-9860-472b-9d1b-09762a782ab4_en?filename=Report%20fact-finding%20mission%20to%20Bulgaria_en.pdf.

([7]) Entschließung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses „Unterstützung des EWSA für den Beitritt Rumäniens und Bulgariens zum Schengen-Raum“, 14. Dezember, 2023 (ABl. C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj).

2.5. 2023 hob der Rat die Kontrollen an den Luft- und Seebinnengrenzen mit Bulgarien und Rumänien zum 31. März 2024 auf. Die Kontrollen an den Landbinnengrenzen wurden **ohne festes Datum für ihre Aufhebung** beibehalten.

2.6. In seinem Bericht über die Zukunft des Binnenmarkts fordert **Enrico Letta** die EU-Organe auf, jeden Versuch, die Freizügigkeit zwischen den Mitgliedstaaten einzuschränken, einschließlich technischer Beschränkungen für Routen und den Straßenverkehr, sowie jede Aussetzung des Schengener Übereinkommens entschieden abzulehnen. In dem Bericht wird ausdrücklich festgestellt, dass ***2024 ein Termin für die Aufhebung der Kontrollen an den Landbinnengrenzen zwischen Bulgarien, Rumänien und anderen Schengen-Ländern festgelegt werden muss*** ([8]). Dieselbe Ansicht vertrat auch die Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, als sie dem Europäischen Parlament ihre Politischen Leitlinien für die nächste Europäische Kommission 2024-2029 vorstellte.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1. Die Entscheidung, die **Kontrollen an den Landgrenzen zwischen Bulgarien und Rumänien und den anderen EU-Mitgliedstaaten beizubehalten, verursacht erhebliche Kosten** und schafft de facto eine zusätzliche Hürde, die Unternehmen daran hindert, die Vorteile des Binnenmarkts in vollem Umfang zu nutzen. Die Auswirkungen auf den regionalen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt verweisen auf die weiterreichenden Folgen für die Einheit und Stabilität der EU. Durch aktive Schritte zur vollständigen Integration Bulgariens und Rumäniens in den Schengen-Raum kann die EU ihren inneren Zusammenhalt stärken, ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern und die Grundprinzipien der Freizügigkeit und der Solidarität, die dem europäischen Projekt zugrunde liegen, wahren.

3.2. Der EWSA stellt fest, dass Osteuropa, einschließlich Bulgariens und Rumäniens, eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Sicherheit und die Lieferketten, auch bei der Hilfe für die Ukraine, spielt. Der EWSA ist bereit, diese Bemühungen zu unterstützen, und fordert alle Interessenträger auf, der raschen und wirksamen Lösung dieser Angelegenheit Vorrang einzuräumen.

3.3. Der EWSA stellt ferner fest, dass nur begrenzte Analysen und Daten zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Nichtanwendung des Schengen-Besitzstands auf den Binnenmarkt vorliegen. Die einzige existierende Studie wurde 2016 vom Europäischen Parlament in Auftrag gegeben mit dem Ziel, **die Auswirkungen der Wiedereinführung von Grenzkontrollen** innerhalb des Schengen-Raums **zu bewerten**. Nicht geprüft wurde hingegen, welche Folgen es hat, wenn die Mitgliedstaaten außerhalb des Schengen-Raums bleiben.

3.4. Die Europäische Kommission bewertet **physische Handelshindernisse** ([9]), jedoch nur bezogen auf Ereignisse wie Grenzblockaden, Demonstrationen und Angriffe auf LKWs. Die Auswirkungen der Kontrollen an den Landgrenzen, einschließlich der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen durch Schengen-Staaten, werden nicht berücksichtigt.

3.5. Im Zusammenhang mit dem EU-**Erweiterungsprozess** wird zunehmend über bestehende Lücken in den wirtschaftlichen Beziehungen zu den Bewerberländern, gemessen an den Möglichkeiten einer Mitgliedschaft im EU-Binnenmarkt, diskutiert ([10]). Die wirtschaftliche Konvergenz mit der EU ist im Falle Bulgariens und Rumäniens nach wie vor unzureichend, und die Grenzkontrollen wirken sich negativ auf diesen Prozess aus. Wenn der Beitritt zum Schengen-Raum als eine Art inoffizielle **Auflage für die Zeit nach dem EU-Beitritt** ([11]) genutzt wird, schafft dies Misstrauen gegenüber den EU-Institutionen und schürt **euroskeptische Stimmungen** ([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, Bruegel Report, 11. April 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, Bruegel Report, 11. April 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Aus einer Meinungsumfrage in Rumänien geht hervor, dass mehr als 60 % der Bürgerinnen und Bürger der Ansicht sind, dass ihr Ausschluss aus dem Schengen-Raum einer EU-Mitgliedschaft zweiter Klasse gleichkommt. INSCOP Research, Sondaj de opinie național – April 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/ and https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1. Aus einer umfassenden Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung der bulgarischen Akademie der Wissenschaften geht hervor, dass der lediglich teilweise Beitritt des Landes zum Schengen-Raum für die bulgarische Wirtschaft **durchschnittliche jährliche Verluste in Höhe von über 834 Millionen Euro** ([13]) **verursacht, einschließlich direkter, indirekter und umweltschädlicher Auswirkungen**. Dies umfasst die direkten Kosten der beförderten Waren, den Straßengüterverkehr sowie Verluste aufgrund entgangener Möglichkeiten zur Erzielung alternativer Einnahmen für den Straßengüterverkehr, die gesamten Umweltfolgen aufgrund langer Wartezeiten an den Grenzen zu einem durchschnittlichen Preis pro emittierter Tonne CO_2, Verluste infolge entgangener Möglichkeiten zur Erzielung zusätzlicher Einnahmen sowie die gesamten Verluste für den Staatshaushalt infolge entgangener möglicher Steuereinnahmen. Für Rumänien liegen keine vergleichbaren Zahlen vor. Schätzungen ([14]) zufolge kosten Verzögerungen an den Landgrenzen die Verkehrsbetreiber jedoch 90 Millionen Euro. Hinzu kommen jährlich 2,32 Milliarden Euro an **entgangenen Einnahmen**. Diese Kosten führen zu einer geringeren Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Volkswirtschaften.

4.2. Die verschiedenen **Güterverkehrsträger** werden von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat **unterschiedlich genutzt**, was bei der Messung der Auswirkungen von Kontrollen an den Landgrenzen berücksichtigt werden sollte. So gehört **Griechenland** zu den drei Mitgliedstaaten mit dem **höchsten Anteil an Seefrachtverkehr** (96,4 %), während Rumänien zu den drei Mitgliedstaaten mit dem **niedrigsten Anteil an Seefrachtverkehr** gehört (16,0 %) ([15]). Gleichzeitig stieg das **Volumen des Straßengüterverkehrs** in der EU zwischen 2013 und 2022 um 22 %. **Lastkraftwagen** bilden nach wie vor das Rückgrat der Lieferketten und **machen 77 % des inländischen Güterverkehrs** in der EU aus (Straße, Schiene und Wasserstraßen) ([16]).

4.3. Die ungarisch-rumänische Grenze ist ein wichtiges Zugangstor zum Hauptmarkt der EU, über sie verläuft praktisch der Verkehr der Routen und Lieferketten, die durch Griechenland, Bulgarien und Rumänien führen. Die EU-Länder sind ihre wichtigsten Handelspartner, wobei die Ein- und Ausfuhren von Waren 71 % bzw. 72 % für Rumänien, 69 % bzw. 77 % für Ungarn und 55 % bzw. 63 % für Bulgarien betragen ([17]).

4.4. Die Wartezeiten und Schlangen für Personen- und Lastkraftwagen, die die Landgrenzen zwischen Bulgarien und Rumänien sowie Rumänien und Ungarn passieren, variieren je nach Jahreszeit, liegen aber im Durchschnitt zwischen mindestens 20 Minuten und mehr als 200 Minuten und manchmal sogar bei mehr als fünf Tagen ([18]). An bestimmten Grenzkontrollstellen beträgt die Länge der LKW-Schlangen manchmal mehr als 30 km. Lange Warteschlangen an den Grenzen können dazu führen, dass verderbliche Waren schlecht werden (mit negativen Folgen für den Agrar- und Lebensmittelsektor), was zu finanziellen Verlusten sowohl für Exporteure als auch für Importeure führt. Abgesehen von den Kosten infolge der langen Wartezeiten für LKWs an den Grenzen sind auch Kosten und Verluste im Zusammenhang mit der Durchführung von Infrastrukturprojekten zu verzeichnen, wenn das benötigte Material nicht rechtzeitig eintrifft. Das Wachstum des elektronischen Handels wird ebenfalls negativ beeinflusst, da die Bestellungen zwar online aufgegeben werden können, die Lieferung jedoch auf traditionelle Weise erfolgt.

4.5. Eingehende Studien zeigen, dass den Verkehrsunternehmen, die in Bulgarien und Rumänien tätig sind, aufgrund von Verzögerungen an den Grenzen zusätzliche Kosten zwischen 5 % und 20 % erwachsen ([19]). Dies umfasst die Kosten für Kraftstoff, die Löhne der Fahrer und die Wartung der Fahrzeuge. Diese Kosten werden letztlich an die Verbraucher weitergegeben, was ein Grund für den Preisanstieg für Waren ist ([20]). Für Bulgarien belaufen sich die Kosten auf 432 Millionen Euro an Verlusten im Güterverkehr, unter Berücksichtigung der weiteren potenziellen Auswirkungen sogar auf 711 Millionen Euro. Für Rumänien beträgt dieser Betrag nach Schätzungen der UNTRR über 2,5 Milliarden Euro.

([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. Economic Thought Journal, 69 (2), S. 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]) Informationen der bulgarischen Verkehrskammer und der Innenministerien Rumäniens und Bulgariens.
([19]) Studie der UNTRR, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030*, April 2024 – https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.
([20]) World Road Transport Organisation – Januar 2024 – Hierbei fallen für die Verkehrsunternehmen direkte Kosten in Höhe von 90 Millionen Euro an sowie zusätzlich 2,32 Milliarden Euro an entgangenen jährlichen Einnahmen. - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Die Weiterführung der Grenzkontrollen hat **negative Folgen für die Umwelt** infolge der CO_2-Emissionen der Fahrzeuge, die mit laufendem Motor an den Grenzen auf die Kontrolle warten. Vorsichtigen Annahmen und Schätzungen zufolge ([21]) belaufen sich die CO_2-Emissionen an der Grenze wegen der nach wie vor bestehenden Grenzkontrollen an den Grenzen zwischen Ungarn und Rumänien, Rumänien und Bulgarien sowie Bulgarien und Griechenland auf mehr als 46 000 Tonnen CO_2 pro Jahr. Dies entspricht den jährlichen Emissionen aus dem Stromverbrauch von rund 28 000 Haushalten in der EU ([22]).

4.7. Unsicherheit und Ineffizienz im Zusammenhang mit Grenzkontrollen halten ausländische Direktinvestitionen ab und **schaden dem Investitionsklima**. Investoren sind an einem stabilen und berechenbaren Umfeld interessiert, und das wahrgenommene Risiko von Verzögerungen und höheren Betriebskosten führt häufig dazu, dass in anderen Schengen-Ländern investiert wird. Dies vergrößert die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Ländern Ost- und Westeuropas.

4.8. Laut den Ergebnissen der 2016 vom Europäischen Parlament durchgeführten Studie ([23]) könnte sich die Nichtanwendung des Schengen-Besitzstands auf die Markterwartungen hinsichtlich des Status dieser Länder in der EU und im Euro-Währungsgebiet auswirken (obwohl Bulgarien und Rumänien den Euro noch nicht eingeführt haben). Das ist ein **politisches Signal, dass ein Land nicht Teil der „Kern-EU" ist**, das sich auf die Renditen von Staatsanleihen, den Preis von Finanzanlagen und die Zinssätze für Unternehmen und Haushalte auswirken und möglicherweise negative Auswirkungen auf die Realwirtschaft haben könnte.

4.9. Längere Wartezeiten an den Landgrenzen können die **Menschenrechte** erheblich beeinträchtigen und Ungleichheiten verschärfen. Menschen können unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder den konkreten Umständen mit unangemessenen Verzögerungen, Stress und Gesundheitsrisiken konfrontiert sein. Solche Probleme behindern den freien Personenverkehr und wirken sich auf Handel, Bildung und Familienzusammenführung aus. Zudem haben sie erhebliche Auswirkungen auf die mentale und physische Gesundheit der Arbeitnehmer, vor allem der Fahrer. Die Umsetzung effizienter Grenzkontrollsysteme und die Wahrung des Gleichheitsgrundsatzes sind von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass diese Grundrechte geschützt werden und dass alle Menschen unabhängig von ihrem Hintergrund mit Würde und Respekt behandelt werden.

4.10. Lange Kontrollen an den Grenzen zwischen Bulgarien und Rumänien sowie den benachbarten Ländern des Schengen-Raums wie Griechenland und Ungarn führen zu erheblichen zeitlichen Zwängen für die Reisenden und wirken sich negativ auf den Busverkehr aus ([24]). Dies **behindert den Tourismus**, der für beide Länder von entscheidender Bedeutung ist, sowie die Volkswirtschaften der EU und die regionale Entwicklung. Untersuchungen des ERI zufolge büßt allein Bulgarien jährlich mehr als 62 Millionen Euro an Einnahmen aus dem Tourismus ein.

4.11. Die Nichtanwendung des Schengen-Besitzstands behindert die **Freizügigkeit** der Arbeitnehmer und schränkt die Möglichkeiten für Arbeitnehmer aus Bulgarien und Rumänien ein, in den benachbarten EU-Mitgliedstaaten eine Beschäftigung zu suchen. Dies betrifft das Baugewerbe, die Landwirtschaft und die Dienstleistungsbranche, die in hohem Maße von Saisonarbeitern und Zeitarbeitskräften abhängig sind ([25]).

4.12. Es liegen nur begrenzte statistische Daten über Beschäftigung, Unternehmertum und berufliche Möglichkeiten im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Mobilität innerhalb der EU vor, die eine Bewertung der Auswirkungen der Kontrollen an den Landgrenzen auf Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Griechenland ermöglichen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass **die Mobilität der Arbeitnehmer von der Verfügbarkeit von Beförderungsoptionen abhängt**.

4.13. Eine größere Mobilität der Arbeitskräfte geht mit höherer Produktivität und höherer Wirtschaftsleistung einher. Immer mehr Bürger im erwerbsfähigen Alter (20 bis 64 Jahre) aus Rumänien und Bulgarien ([26]) sind mobil. Ihr Anteil an der Bevölkerung ihres Landes steigt weiter, in Rumänien von 11,5 % 2010 auf 18,6 % 2020 (EU-weit höchster Anteil), in Bulgarien von 6 % 2010 auf 10,3 % 2020 (EU-weit vierthöchster Anteil). Die Abschaffung der Kontrollen an den Landgrenzen wird die Verfügbarkeit von Beförderungsoptionen erleichtern und die **Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität** erhöhen und damit auch eine höhere Produktivität und Wirtschaftsleistung in den betreffenden Grenzregionen bewirken.

([21]) *The Unnecessary Burden*, KPMG research, März 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Eigene Berechnungen, Eurostatdaten: lfst_hhnhtych and *EU energy in figures* – Statistisches Taschenbuch 2023.

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market*, May 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) Organisierte Reisen für Touristen werden hauptsächlich mit dem Bus durchgeführt.

([25]) Die Arbeitskräftemobilität unterliegt einer komplexen Dynamik, die über die Schengen-Mitgliedschaft hinausgeht. Dazu gehören auch Aspekte wie Sprachbarrieren, die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen und die soziale Integration. Insgesamt dürfte die Integration des Schengen-Raums die Mobilität der Arbeitskräfte verbessern. Um festzustellen, welche konkreten prozentualen Einbußen auf die Nichtzugehörigkeit zum Schengen-Raum zurückzuführen sind, sind jedoch gezieltere Untersuchungen nötig.

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

4.14. Was **Sicherheitsaspekte** angeht, so untergräbt die teilweise Aufnahme Bulgariens und Rumäniens in den Schengen-Raum paradoxerweise die Sicherheit der EU eher, als dass sie sie erhöht. Ein wirksames Management der Außengrenzen liegt in der gemeinsamen Verantwortung, und die Integration dieser Länder in den Schengen-Raum könnte die allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen durch eine verstärkte Zusammenarbeit und die gemeinsame Nutzung von Ressourcen stärken. Darüber hinaus könnten Ausgaben im Zusammenhang mit der Sicherung und Aufrechterhaltung der Grenzsicherheitsinfrastruktur, einschließlich der Polizeikräfte, zwischen Bulgarien und Rumänien, Bulgarien und Griechenland sowie Rumänien und Ungarn, umgeschichtet werden, um die Außengrenzen der EU zu stärken.

Brüssel, den 4. Dezember 2024

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE