Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2025/762

11.2.2025

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Το κόστος της μη εφαρμογής του χώρου Σένγκεν για την ενιαία αγορά — Ο αντίκτυπος στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία

(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(C/2025/762)

Εισηγήτρια: **Mariya MINCHEVA**

Σύμβουλος	Silviya TODOROVA (για την εισηγήτρια)
Απόφαση της συνόδου ολομέλειας	15.2.2024
Νομική βάση	Άρθρο 52 παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού
Αρμόδιο όργανο	Τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση»
Έγκριση από το τμήμα	7.11.2024
Έγκριση από την Ολομέλεια	4.12.2024
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	592
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	142/0/7

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) καλεί το Συμβούλιο να ορίσει ημερομηνία για την άρση των ελέγχων στα χερσαία σύνορα μεταξύ Βουλγαρίας και Ρουμανίας και των άλλων κρατών μελών Σένγκεν ήδη από το 2024. Η ΕΟΚΕ καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεργαστούν για την επίτευξη αυτού του στόχου, μεριμνώντας ώστε τα οφέλη της προσχώρησης στον χώρο Σένγκεν να επεκταθούν εξίσου σε όλους τους πολίτες της ΕΕ.

1.2. Η συμφωνία του Σένγκεν είναι πολύ σημαντική για την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων εντός της ΕΕ και αποτελεί βασικό παράγοντα της επιτυχημένης οικονομικής πορείας της ΕΕ. Η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ έχει αναδειχθεί σε επιτακτική πολιτική προτεραιότητα, όπως υπογραμμίζεται στις πρόσφατες εκθέσεις του Enrico Letta και του Mario Draghi. Το βασικό μήνυμα αυτών των εκθέσεων είναι η αναγκαιότητα της ταχύτατης και πλήρους εφαρμογής των κανόνων της ενιαίας αγοράς, σε συνδυασμό με την προώθηση της ολοκλήρωσης.

1.3. Παρά τα σημαντικά της επιτεύγματα, η ευρωπαϊκή ενιαία αγορά δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Οι πρόσφατες κρίσεις αποκάλυψαν επίσης ότι η ευρωπαϊκή ενιαία αγορά είναι ευάλωτη σε διαταραχές. Κάθε περιορισμός στην ελεύθερη κυκλοφορία εντός της ενιαίας αγοράς, όπως μεταξύ άλλων οι τεχνικοί περιορισμοί που ισχύουν για τα δρομολόγια και τις οδικές μεταφορές, έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα και την οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η πλήρης υλοποίηση της κοινωνικής οικονομίας της αγοράς όπως προβλέπεται στις Συνθήκες.

1.4. Επί σειρά ετών, τα κράτη μέλη επανέφεραν προσωρινά τους συνοριακούς ελέγχους ([1]). Ωστόσο, ο οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος αυτών των αποφάσεων στην ενιαία αγορά δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει σε τακτική βάση αξιόπιστα στοιχεία για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις — μεταξύ άλλων στο επίπεδο της ανταγωνιστικότητας— που συνδέονται άμεσα με τη θέσπιση συνοριακών ελέγχων εντός του χώρου Σένγκεν.

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

1.5. Από τις 31 Μαρτίου 2024, το Συμβούλιο έχει άρει τους ελέγχους στα εσωτερικά εναέρια και θαλάσσια σύνορα με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία. Ωστόσο, οι έλεγχοι στα εσωτερικά χερσαία σύνορα με τα εν λόγω κράτη μέλη παραμένουν, επιφέροντας στο σύνολο της ενιαίας αγοράς περιττό οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

1.6. Σύμφωνα με διάφορες εκτιμήσεις, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία καταβάλλουν ετησίως δισεκατομμύρια ευρώ ως αποτέλεσμα των υψηλότερων εξόδων υλικοτεχνικής υποστήριξης, των καθυστερήσεων που επηρεάζουν τις παραδόσεις αγαθών και εξοπλισμού και του υψηλότερου κόστους που πρέπει να καταβάλλουν για τα καύσιμα και τους οδηγούς. Το άμεσο αυτό κόστος μετακυλίεται αναπόφευκτα στους καταναλωτές με τη μορφή υψηλότερων τιμών και έχει αντίκτυπο στη σωματική και την ψυχική υγεία των εργαζομένων.

1.7. Είναι προφανές ότι οι έλεγχοι στα χερσαία σύνορα έχουν περιβαλλοντικό αντίκτυπο λόγω των εκπομπών CO_2 των οχημάτων που περιμένουν να διασχίσουν τα σύνορα. Οι έλεγχοι αποτελούν τροχοπέδη για τον τουρισμό και εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Η αβεβαιότητα και η μη αποδοτικότητα που χαρακτηρίζουν τους ελέγχους στα χερσαία σύνορα αποτρέπουν τις άμεσες ξένες επενδύσεις και βλάπτουν το επενδυτικό κλίμα.

1.8. Η μη προσχώρηση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στον χώρο Σένγκεν έχει πολιτικό κόστος. Η προσχώρηση στον χώρο Σένγκεν δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως μια μορφή μη τυπικής αιρεσιμότητας μετά την ένταξη στην ΕΕ. Η προσέγγιση αυτή δημιουργεί δυσπιστία στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τροφοδοτεί ευρωσκεπτικιστικά αισθήματα.

2. **Ιστορικό πλαίσιο**

2.1. Η **ευρωπαϊκή ενιαία αγορά** αποτελεί αξιοσημείωτο επίτευγμα και συνιστά ένα από τα θεμέλια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Παρέχει στις επιχειρήσεις της ΕΕ πρόσβαση σε μια τεράστια εγχώρια αγορά σχεδόν 450 εκατομμυρίων ατόμων, τονώνοντας το εμπόριο, τον ανταγωνισμό και την οικονομική ανάπτυξη και ενισχύοντας τον πλούτο και τη συνοχή για όλους τους Ευρωπαίους. Ωστόσο, η ενιαία αγορά, μολονότι έχει ήδη γιορτάσει την 30ή της επέτειο ([2]), **δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί**. Η **συμφωνία του Σένγκεν** παραμένει ο **ακρογωνιαίος λίθος της ενιαίας αγοράς της ΕΕ**.

2.2. Παρά την ανάγκη εμβάθυνσης της ενιαίας αγοράς, το 60 % περίπου των **υφιστάμενων φραγμών** που εμποδίζουν την παροχή υπηρεσιών έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά τα τελευταία 20 χρόνια ([3]) και αποτελούν επί του παρόντος τροχοπέδη για τη μετάβαση στην πράσινη και την ψηφιακή οικονομία.

2.3. Πρόσφατες κρίσεις, όπως η πανδημία COVID-19 και ο πόλεμος στην Ουκρανία, κατέδειξαν ότι η **ενιαία αγορά είναι ευάλωτη σε διαταραχές**. Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι αδυναμίες, η αγορά πρέπει να παραμείνει λειτουργική σε όλες τις καταστάσεις, ακόμα και όταν εκδηλώνονται απρόβλεπτες κρίσεις. Η ταχύτατη ανταπόκριση ώστε να αντιμετωπίζονται έκτακτες καταστάσεις, όπως μεταξύ άλλων οι ελλείψεις στην αλυσίδα εφοδιασμού και οι εξαρτήσεις από τρίτες χώρες, έχει καίρια σημασία.

2.4. Από το 2011 ([4]) ([5]), η Βουλγαρία και η Ρουμανία πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κεκτημένου του Σένγκεν σε διάφορους τομείς ([6]). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει εκδώσει οκτώ ψηφίσματα, με τα οποία ζητά την ταχεία προσχώρηση και των δύο χωρών στον χώρο Σένγκεν, το τελευταίο εκ των οποίων εκδόθηκε στις 10 Απριλίου 2024. Η ΕΟΚΕ εξέδωσε επίσης ψήφισμα ([7]) στις 14 Δεκεμβρίου 2023, στο οποίο δηλώνει ότι δεν θα πρέπει να επιβληθούν πρόσθετοι όροι για τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, πέραν αυτών που προβλέπονται στις ισχύουσες Συνθήκες και τους υφιστάμενους κανονισμούς.

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

([3]) BusinessEurope – Examples of single market barriers for businesses (Παραδείγματα φραγμών στην ενιαία αγορά για τις επιχειρήσεις) - 2023 – https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.

([4]) ΕΕ C 380 E της 11.12.2012, σ. 160.

([5]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο «Ενίσχυση του χώρου Σένγκεν με την πλήρη συμμετοχή της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και της Κροατίας στον χώρο χωρίς ελέγχους στα εσωτερικά σύνορα», 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]) Ψήφισμα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Υποστήριξη της ΕΟΚΕ στην προσχώρηση της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας στον χώρο Σένγκεν», 14 Δεκεμβρίου 2023 (ΕΕ C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj.

2.5. Το 2023, το Συμβούλιο αποφάσισε να άρει τους ελέγχους στα εσωτερικά εναέρια και θαλάσσια σύνορα με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία από τις 31 Μαρτίου 2024 και μετά. Οι έλεγχοι στα εσωτερικά χερσαία σύνορα διατηρήθηκαν **χωρίς να προβλεφθεί ημερομηνία για την άρση τους**.

2.6. Στην έκθεσή του για το μέλλον της ενιαίας αγοράς, ο **Enrico Letta** καλεί τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα να αντιταχθούν σθεναρά σε κάθε προσπάθεια περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας μεταξύ των κρατών μελών, όπως μεταξύ άλλων στους τεχνικούς περιορισμούς που ισχύουν για τα δρομολόγια και τις οδικές μεταφορές και σε οποιαδήποτε αναστολή της συμφωνίας του Σένγκεν. Στην έκθεση τονίζεται κατηγορηματικά ότι «**εντός του 2024 [πρέπει] να οριστεί ημερομηνία για την άρση των ελέγχων στα εσωτερικά χερσαία σύνορα που χωρίζουν τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία από τις άλλες χώρες του χώρου Σένγκεν**» ([8]). Το ίδιο μήνυμα απηύθηνε και η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ursula von der Leyen, όταν παρουσίασε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις πολιτικές της κατευθύνσεις για την επόμενη Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2024-2029.

3. **Γενικές παρατηρήσεις**

3.1. Η απόφαση να **διατηρηθούν οι έλεγχοι στα χερσαία σύνορα που χωρίζουν τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία από τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ συνεπάγεται σημαντικό κόστος** και δημιουργεί εκ των πραγμάτων έναν επιπλέον φραγμό που εμποδίζει τις εταιρείες να αξιοποιήσουν πλήρως τα οφέλη της ενιαίας αγοράς. Ο αντίκτυπος που έχει η απόφαση αυτή στην περιφερειακή, οικονομική και κοινωνική συνοχή αναδεικνύει τις ευρύτερες προεκτάσεις για την ενότητα και τη σταθερότητα της ΕΕ. Η ΕΕ, αν λάβει συγκεκριμένα μέτρα προς την κατεύθυνση της πλήρους ενσωμάτωσης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στον χώρο Σένγκεν, μπορεί να ενισχύσει την εσωτερική της συνοχή, να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της και να περιφρουρήσει τις θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας και της αλληλεγγύης που αποτελούν τη βάση του ευρωπαϊκού εγχειρήματος.

3.2. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η Ανατολική Ευρώπη, στην οποία ανήκουν η Βουλγαρία και η Ρουμανία, διαδραματίζει καίριο ρόλο για την ασφάλεια και τις αλυσίδες εφοδιασμού, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τη βοήθεια που παρέχεται στην Ουκρανία. Η ΕΟΚΕ είναι έτοιμη να υποστηρίξει αυτές τις προσπάθειες και καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να δώσουν προτεραιότητα στην ταχεία και αποτελεσματική διευθέτηση αυτού του ζητήματος.

3.3. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει επίσης την έλλειψη αναλύσεων και διαθέσιμων δεδομένων για τις οικονομικές επιπτώσεις που προκαλεί στην ενιαία αγορά η παραμονή μιας χώρας εκτός χώρου Σένγκεν. Υπάρχει μόνο μία μελέτη, η οποία ανατέθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2016, όχι για να αξιολογηθεί το αποτέλεσμα της παραμονής των κρατών μελών εκτός του χώρου Σένγκεν, αλλά για **να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος της επαναφοράς των συνοριακών ελέγχων** εντός του χώρου Σένγκεν.

3.4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αξιολογεί τους **φυσικούς φραγμούς στο εμπόριο** ([9]), αλλά η αξιολόγηση καλύπτει αποκλειστικά και μόνο φαινόμενα όπως οι αποκλεισμοί των συνόρων, οι διαδηλώσεις και οι επιθέσεις κατά φορτηγών. Οι επιπτώσεις των ελέγχων στα χερσαία σύνορα, συμπεριλαμβανομένης της προσωρινής επαναφοράς των συνοριακών ελέγχων από τα κράτη μέλη Σένγκεν, δεν λαμβάνονται υπόψη.

3.5. Στο πλαίσιο της διαδικασίας **διεύρυνσης** της ΕΕ, αναπτύσσονται συζητήσεις για την υστέρηση που παρουσιάζουν οι οικονομικές σχέσεις με τις υποψήφιες χώρες, σε αντιδιαστολή με την κατάσταση που θα επικρατούσε αν οι χώρες αυτές είχαν ενταχθεί στην ενιαία αγορά της ΕΕ ([10]). Η οικονομική σύγκλιση με την ΕΕ εξακολουθεί να είναι ανεπαρκής στην περίπτωση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, και οι συνοριακοί έλεγχοι επηρεάζουν αρνητικά τη διαδικασία αυτή. Η χρήση της προσχώρησης στον χώρο Σένγκεν ως μια μορφή μη τυπικής **αιρεσιμότητας** ([11]) **μετά την προσχώρηση στην ΕΕ** δημιουργεί δυσπιστία έναντι των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και τροφοδοτεί **ευρωσκεπτικιστικά αισθήματα** ([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?prefLang=el.

([10]) The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Ο αντίκτυπος της πιθανής μελλοντικής προσχώρησης της Ουκρανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση), Έκθεση Bruegel, 11 Απριλίου 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 (Ο αντίκτυπος της πιθανής μελλοντικής προσχώρησης της Ουκρανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση), Έκθεση Bruegel, 11 Απριλίου 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Δημοσκόπηση στη Ρουμανία αποκαλύπτει ότι πάνω από το 60 % των πολιτών αισθάνονται ότι ο αποκλεισμός τους από τον χώρο Σένγκεν ισοδυναμεί με καθεστώς δεύτερης κατηγορίας εντός της ΕΕ. INSCOP Research, Sondaj de opinie național – aprilie 2024 Partea a V-a: Opinia românilor despre aderarea parțială la spațiul Schengen (Εθνική σφυγμομέτρηση της κοινής γνώμης – Απρίλιος 2024, μέρος V: Η γνώμη των Ρουμάνων όσον αφορά τη μερική ένταξη στον χώρο Σένγκεν) - 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/ και https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Ειδικές παρατηρήσεις**

4.1. Σε αναλυτική μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών Ερευνών της Βουλγαρικής Ακαδημίας Επιστημών (ERI) παρουσιάζεται ότι ο μέσος **ετήσιος** αρνητικός αντίκτυπος για τη βουλγαρική οικονομία λόγω της μερικής ένταξης της χώρας στον χώρο Σένγκεν είναι **η απώλεια**, ετησίως, **834 εκατ. ευρώ και πλέον** ([13])**, μεταξύ άλλων** λόγω των **άμεσων, έμμεσων και περιβαλλοντικών επιπτώσεων** της μερικής ένταξης. Στο ποσό αυτό συνυπολογίζονται το άμεσο κόστος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, η οδική μεταφορά των εμπορευμάτων και οι πόροι που χάνονται επειδή δεν αξιοποιούνται ευκαιρίες δημιουργίας εναλλακτικών εσόδων από την οδική μεταφορά των εμπορευμάτων· οι συνολικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις καθυστερήσεις στα σύνορα, οι οποίες εκφράζονται με τη μέση τιμή ανταλλαγής για κάθε τόνο εκπεμπόμενων ρύπων διοξειδίου του άνθρακα· οι πόροι που χάνονται επειδή δεν αξιοποιούνται ευκαιρίες δημιουργίας πρόσθετου εισοδήματος· και οι συνολικοί πόροι που χάνονται λόγω της απώλειας δυνητικών εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού από τους οφειλόμενους φόρους. Δεν υπάρχουν αντίστοιχα αριθμητικά στοιχεία για τη Ρουμανία· ωστόσο, σύμφωνα με εκτιμήσεις ([14]), οι καθυστερήσεις στα χερσαία σύνορα κοστίζουν στις εταιρείες μεταφορών 90 εκατ. ευρώ, στα οποία πρέπει να προστεθούν και οι **απώλειες ετήσιων εσόδων** που ανέρχονται σε 2,32 δισ. ευρώ. Το κόστος αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και των οικονομιών.

4.2. Οι **τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών**, και οι διαφορές αυτές θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν υπολογίζονται οι επιπτώσεις των ελέγχων που πραγματοποιούνται στα χερσαία σύνορα. Παραδείγματος χάρη, η **Ελλάδα** συγκαταλέγεται μεταξύ των τριών κρατών μελών με το **υψηλότερο ποσοστό θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών** (96,4 %), ενώ η **Ρουμανία** συγκαταλέγεται μεταξύ των τριών κρατών μελών με το **χαμηλότερο ποσοστό θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών** (16,0 %) ([15]). Ταυτόχρονα, ο όγκος **των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ αυξήθηκε** κατά 22 % από το 2013 έως το 2022. Τα **φορτηγά** εξακολουθούν να αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των αλυσίδων εφοδιασμού, καθώς **εκτελούν το 77 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών** (οδικώς, σιδηροδρομικώς και μέσω εσωτερικών πλωτών οδών) στην ΕΕ ([16]).

4.3. Τα σύνορα Ουγγαρίας-Ρουμανίας λειτουργούν ως κρίσιμη πύλη εισόδου στη βασική αγορά της ΕΕ, καθώς αποτελούν σημείο αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας που προέρχεται από τις οδούς και τις αλυσίδες παράδοσης της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας. Οι χώρες της ΕΕ είναι οι κύριοι εμπορικοί εταίροι των χωρών αυτών: οι εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων ανέρχονται αντίστοιχα σε 71 % και 72 % για τη Ρουμανία, σε 69 % και 77 % για την Ουγγαρία και σε 55 % και 63 % για τη Βουλγαρία ([17]).

4.4. Οι καθυστερήσεις και οι ουρές των επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών που διασχίζουν τα χερσαία σύνορα Βουλγαρίας–Ρουμανίας και Ρουμανίας–Ουγγαρίας διαφοροποιούνται ανάλογα με την εποχή, αλλά κυμαίνονται κατά μέσο όρο από τουλάχιστον 20 λεπτά έως πάνω από 200 λεπτά, ενώ ορισμένες φορές μπορούν ακόμα και να υπερβούν τις 5 ημέρες ([18]). Οι ουρές των φορτηγών υπερβαίνουν ενίοτε τα 30 χλμ σε συγκεκριμένα σημεία ελέγχου των χερσαίων συνόρων. Οι μεγάλες ουρές στα σύνορα μπορούν να προκαλέσουν φθορά στα αλλοιώσιμα αγαθά (επηρεάζοντας αρνητικά τους τομείς των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων) και, κατ' επέκταση, οικονομικές ζημίες τόσο στους εξαγωγείς όσο και στους εισαγωγείς. Εκτός από το κόστος που οφείλεται στις καθυστερήσεις των φορτηγών στα σύνορα, υπάρχουν επίσης αναφορές για κόστος και ζημίες που συνδέονται με την εκτέλεση έργων υποδομής, δεδομένου ότι είναι αδύνατο να μεταφερθεί εγκαίρως ο απαιτούμενος εξοπλισμός. Αρνητικά επίσης επηρεάζεται και η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου καθώς, παρά το γεγονός ότι οι εμπορικές συναλλαγές μπορούν να διεκπεραιώνονται μέσω διαδικτύου, η παράδοση των αγαθών πρέπει να γίνει με τον παραδοσιακό τρόπο.

4.5. Σύμφωνα με αναλυτικές μελέτες, λόγω των καθυστερήσεων στα σύνορα, οι εταιρείες μεταφορών που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία επιβαρύνονται με πρόσθετο κόστος το οποίο κυμαίνεται από 5 % έως 20 % ([19]). Το πρόσθετο αυτό κόστος αφορά τα καύσιμα, τις αμοιβές των οδηγών και τη συντήρηση των οχημάτων, και μετακυλίεται τελικά στους καταναλωτές, συμβάλλοντας στην αύξηση των τιμών των αγαθών ([20]). Για τη Βουλγαρία, το κόστος ανέρχεται έως και σε 432 εκατ. ευρώ λόγω των ζημίων που καταγράφονται για τις εμπορευματικές μεταφορές, και το ποσό αυτό αυξάνεται σε 711 εκατ. ευρώ, αν συνυπολογιστούν και οι δυνητικές επιπτώσεις. Για τη Ρουμανία, το κόστος υπερβαίνει τα 2,5 δισ. ευρώ, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ενικής Ένωσης Οδικών Μεταφορέων της Ρουμανίας (UNTRR).

([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 (Αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων της ένταξης μιας χώρας στον χώρο Σένγκεν — η περίπτωση της Βουλγαρίας). 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]) ΠΟΕ Trade Profiles 2023 https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.

([18]) Πληροφορίες από το Εθνικό Επιμελητήριο Μεταφορών της Βουλγαρίας και τα Υπουργεία Εσωτερικών της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας.

([19]) Μελέτη της UNTRR με τίτλο Road Transport Market in Romania, 2018-2030 (Η αγορά των οδικών μεταφορών στη Ρουμανία, 2018-2030), Απρίλιος 2024 – https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών, το άμεσο κόστος για τους μεταφορείς ανέρχεται σε 90 εκατομμύρια ευρώ, στα οποία προστίθενται επιπλέον 2,32 δισεκατομμύρια ευρώ ετήσιων απολεσθέντων εσόδων – Ιανουάριος 2024. - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Η συνέχιση των συνοριακών ελέγχων έχει **αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο** λόγω των εκπομπών CO_2 των οχημάτων που περιμένουν να διασχίσουν τα σύνορα, των οποίων οι κινητήρες παραμένουν ανοιχτοί κατά τη διάρκεια των ελέγχων. Σύμφωνα με συντηρητικές παραδοχές και εκτιμήσεις ([21]), οι ετήσιες εκπομπές άνθρακα στα σύνορα, που οφείλονται στη συνέχιση των ελέγχων στα σύνορα Ουγγαρίας–Ρουμανίας, Ρουμανίας–Βουλγαρίας και Βουλγαρίας–Ελλάδας, ανέρχονται σε πάνω από 46 χιλιάδες tCO_2/έτος. Ο αριθμός αυτός ισοδυναμεί με τις ετήσιες εκπομπές που προέρχονται από την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας περίπου 28 000 νοικοκυριών της ΕΕ ([22]).

4.7. Η αβεβαιότητα και η μη αποδοτικότητα που χαρακτηρίζουν τους ελέγχους στα χερσαία σύνορα αποτρέπουν τις άμεσες ξένες επενδύσεις και **βλάπτουν το επενδυτικό κλίμα**. Δεδομένου ότι οι επενδυτές επιζητούν σταθερά και προβλέψιμα περιβάλλοντα, ο διαφαινόμενος κίνδυνος καθυστερήσεων και αυξημένου λειτουργικού κόστους στρέφει συχνά τις επενδύσεις σε άλλες χώρες του χώρου Σένγκεν. Το φαινόμενο αυτό οξύνει τις οικονομικές ανισότητες μεταξύ των χωρών της Ανατολικής και της Δυτικής Ευρώπης.

4.8. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της μελέτης που εκπόνησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2016 ([23]), η παραμονή μιας χώρας εκτός του χώρου Σένγκεν μπορεί να επηρεάσει τις προσδοκίες των αγορών για το καθεστώς της χώρας αυτής εντός της ΕΕ και της ζώνης του ευρώ (αν και η Βουλγαρία και η Ρουμανία δεν έχουν ακόμα προσχωρήσει στη ζώνη του ευρώ). **Το πολιτικό μήνυμα που εκπέμπεται είναι ότι η χώρα δεν αποτελεί μέρος του «πυρήνα» της ΕΕ** και αυτό μπορεί να επηρεάσει τις αποδόσεις των κρατικών ομολόγων, την τιμή των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και τα επιτόκια των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών, και να έχει δυνητικά αρνητικό αντίκτυπο στην πραγματική οικονομία.

4.9. Ο αυξημένος χρόνος αναμονής στα χερσαία σύνορα μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη σοβαρή παραβίαση των **ανθρωπίνων δικαιωμάτων** και την επιδείνωση των ανισοτήτων. Οι επιβάτες εκτίθενται συχνά σε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις, άγχος και κινδύνους για την υγεία τους, ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή την κατάστασή τους. Οι φραγμοί αυτοί παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, επηρεάζοντας το εμπόριο, την εκπαίδευση και την οικογενειακή επανένωση, και έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ψυχική και τη σωματική υγεία των εργαζομένων, ιδίως των οδηγών. Η εφαρμογή αποτελεσματικών συστημάτων διαχείρισης των συνόρων και η τήρηση των αρχών της ισότητας είναι ζωτικής σημασίας για την προστασία των εν λόγω θεμελιωδών δικαιωμάτων και την αντιμετώπιση όλων των ατόμων με αξιοπρέπεια και σεβασμό, ανεξάρτητα από την καταγωγή τους.

4.10. Οι παρατεταμένοι συνοριακοί έλεγχοι μεταξύ Βουλγαρίας και Ρουμανίας, καθώς και με τις γειτονικές τους χώρες του χώρου Σένγκεν, όπως η Ελλάδα και η Ουγγαρία, επιφέρουν σημαντικούς χρονικούς περιορισμούς για τους ταξιδιώτες και επηρεάζουν αρνητικά τον τομέα των μεταφορών με λεωφορεία ([24]). Το γεγονός αυτός **αποτελεί τροχοπέδη τόσο για τον τουρισμό**, ο οποίος είναι ζωτικής σημασίας κλάδος και για τις δύο χώρες, και συνιστά εμπόδιο για τις οικονομίες της ΕΕ και την περιφερειακή ανάπτυξη. Σύμφωνα με την έρευνα της Βουλγαρικής Ακαδημίας Επιστημών (ERI), μόνο η Βουλγαρία χάνει ετησίως τουριστικά έσοδα άνω των 62 εκατ. ευρώ.

4.11. Το καθεστώς εκτός Σένγκεν εμποδίζει την **ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων**, περιορίζοντας τις ευκαιρίες των Ρουμάνων και Βουλγάρων εργαζομένων να αναζητήσουν εργασία στα γειτονικά κράτη μέλη της ΕΕ. Ο περιορισμός αυτός επηρεάζει τους κλάδους των κατασκευών, της γεωργίας και των υπηρεσιών, οι οποίοι εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από εποχικούς και προσωρινούς εργαζομένους ([25]).

4.12. Δεν υπάρχουν πολλά στατιστικά στοιχεία για τη σχέση της απασχόλησης, της επιχειρηματικότητας και των επαγγελματικών ευκαιριών με τη διασυνοριακή κινητικότητα εντός της ΕΕ ώστε να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος των ελέγχων στα χερσαία σύνορα για τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Ουγγαρία και την Ελλάδα. Ωστόσο, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος των ελέγχων είναι αρνητικός, δεδομένου ότι **η κινητικότητα των εργαζομένων επηρεάζεται από τις διαθέσιμες επιλογές μετακίνησης**.

4.13. Η αύξηση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού συσχετίζεται με αύξηση της παραγωγικότητας και της οικονομικής παραγωγής. Οι Βούλγαροι και οι Ρουμάνοι πολίτες που βρίσκονται σε ηλικία εργασίας (20-64) και μετακινούνται ([26]) εξακολουθούν να αυξάνονται ως ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού της χώρας καταγωγής τους (Ρουμανία: από 11,5 % το 2010 σε 18,6 % το 2020 – το υψηλότερο ποσοστό στην ΕΕ· Βουλγαρία: από 6 % το 2010 σε 10,3 % το 2020 – το τέταρτο υψηλότερο ποσοστό στην ΕΕ). Η κατάργηση των ελέγχων στα χερσαία σύνορα θα αυξήσει τις διαθέσιμες επιλογές μετακίνησης και τις **ευκαιρίες διασυνοριακής κινητικότητας του εργατικού δυναμικού** και, με τον τρόπο αυτό, θα αυξηθούν οι δυνατότητες τόνωσης της παραγωγικότητας και της οικονομικής παραγωγής στις οικείες διασυνοριακές περιφέρειες.

([21]) The Unnecessary Burden (Η περιττή επιβάρυνση), Έρευνα KPMG, Μάρτιος 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Υπολογισμοί και στοιχεία της Eurostat: lfst_hhnhtych και «EU energy in figures – Statistical pocketbook 2023».

([23]) The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market (Το κόστος της μη εφαρμογής του χώρου Σένγκεν: επιπτώσεις των συνοριακών ελέγχων εντός του χώρου Σένγκεν στην ενιαία αγορά), Μάιος 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) Τα οργανωμένα τουριστικά ταξίδια πραγματοποιούνται κυρίως με πούλμαν.

([25]) Η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού αποτελεί ένα σύνθετο δυναμικό φαινόμενο που εξαρτάται από παράγοντες πέραν της ένταξης στον χώρο Σένγκεν, όπως, μεταξύ άλλων, τα γλωσσικά εμπόδια, η διαθεσιμότητα θέσεων εργασίας και η κοινωνική ενσωμάτωση. Μολονότι η ένταξη στον χώρο Σένγκεν είναι πιθανό να ενισχύει την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, πρέπει να γίνουν πιο στοχευμένες έρευνες για να προσδιοριστεί επακριβώς το ποσοστό μείωσης της κινητικότητας που αποδίδεται αποκλειστικά και μόνο στο «καθεστώς εκτός Σένγκεν».

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

4.14. Παραδόξως, όσον αφορά τις **ανησυχίες για την ασφάλεια**, η μερική εισδοχή της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στον χώρο Σένγκεν υπονομεύει, αντί να ενισχύει, την ασφάλεια της ΕΕ. Η αποτελεσματική διαχείριση των εξωτερικών συνόρων αποτελεί κοινή ευθύνη, και η ενσωμάτωση των χωρών αυτών στον χώρο Σένγκεν θα μπορούσε να ενισχύσει συνολικά τα μέτρα ασφάλειας μέσω της ενίσχυσης της συνεργασίας και της από κοινού χρήσης των πόρων. Επιπλέον, οι δαπάνες που συνδέονται με την υποστήριξη και τη διατήρηση των υποδομών ασφάλειας των συνόρων, όπως μεταξύ άλλων οι δαπάνες για τις αστυνομικές δυνάμεις που βρίσκονται στα σύνορα Βουλγαρίας–Ρουμανίας, Βουλγαρίας–Ελλάδας και Ρουμανίας–Ουγγαρίας, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ.

Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2024.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Oliver RÖPKE