Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
C-sarja

C/2025/762

11.2.2025

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto

Schengenin ulkopuolelle jäämisen kustannukset sisämarkkinoiden kannalta – vaikutukset Bulgariaan ja Romaniaan

(oma-aloitteinen lausunto)

(C/2025/762)

Esittelijä: **Mariya MINCHEVA**

Neuvonantaja	Silviya TODOROVA (esittelijän neuvonantaja)
Komitean täysistunnon päätös	15.2.2024
Oikeusperusta	työjärjestyksen 52 artiklan 2 kohta
Vastaava jaosto	”sisämarkkinat, tuotanto ja kulutus”
Hyväksyminen jaostossa	7.11.2024
Hyväksyminen täysistunnossa	4.12.2024
Täysistunnon numero	592
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	142/0/7

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) kehottaa neuvostoa asettamaan vielä vuonna 2024 määräajan, johon mennessä Bulgarian ja Romanian sekä muiden Schengen-jäsenvaltioiden väliset maarajatarkastukset on poistettava. ETSK kehottaa kaikkia sidosryhmiä tekemään yhteistyötä tämän tavoitteen saavuttamiseksi ja varmistamaan, että Schengen-jäsenyyden edut saatetaan yhtäläisesti kaikkien EU:n kansalaisten ulottuville.

1.2 Schengenin sopimus on välttämätön ihmisten, tavaroiden, palvelujen ja pääoman vapaalle liikkuvuudelle EU:ssa ja keskeinen tekijä unionin taloudellisen menestyksen kannalta. EU:n kilpailukyvystä on tullut kiireellinen poliittinen painopiste, kuten Enrico Lettan ja Mario Draghin viimeaikaisissa raporteissa korostetaan. Näiden raporttien keskeinen viesti on sisämarkkinasääntöjen nopean ja kattavan täytäntöönpanon sekä yhdentymisen jatkamisen tarve.

1.3 Euroopan sisämarkkinat ovat merkittävistä saavutuksistaan huolimatta edelleen keskeneräiset. Viimeaikaiset kriisit ovat paljastaneet entistä selkeämmin niiden häiriöalttiuden. Kaikki vapaan liikkuvuuden rajoitukset sisämarkkinoilla, mukaan lukien reittien ja maantieliikenteen tekniset rajoitukset, vaikuttavat kielteisesti EU:n kilpailukykyyn ja talouskasvuun ja haittaavat näin perussopimuksissa tarkoitetun sosiaalisen markkinatalouden täysimääräistä toteutumista.

1.4 Jäsenvaltiot ovat monien vuosien ajan ottaneet väliaikaisia rajatarkastuksia uudelleen käyttöön ([1]). Näiden päätösten taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sisämarkkinoihin ei kuitenkaan ole arvioitu. ETSK katsoo, että Euroopan komission olisi säännöllisesti toimitettava luotettavia tietoja taloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista, jotka liittyvät suoraan rajatarkastusten käyttöönottoon Schengen-alueella. Myös kilpailukykyyn kohdistuvia vaikutuksia olisi tarkasteltava.

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

1.5 Neuvosto poisti sisärajatarkastukset Bulgarian ja Romanian vastaisilta ilma- ja merirajoilta 31. maaliskuuta 2024 alkaen. Näiden jäsenvaltioiden vastaisilla maarajoilla sisärajatarkastuksia tehdään kuitenkin edelleen, mikä aiheuttaa tarpeettomia taloudellisia ja sosiaalisia kustannuksia koko sisämarkkinoille.

1.6 Erilaiset arviot osoittavat, että Bulgariassa ja Romaniassa toimiville yrityksille aiheutuu vuosittain miljardien eurojen menetykset korkeampien logistiikkakustannusten, tarvikkeiden ja laitteiden toimitusviiveiden sekä suurempien polttoaine- ja kuljettajakustannusten takia. Kaikki nämä välittömät kustannukset siirtyvät väistämättä kuluttajille korkeampina hintoina, ja niillä on myös vaikutusta työntekijöiden fyysiseen terveyteen ja mielenterveyteen.

1.7 Maarajatarkastuksilla on selkeitä ympäristövaikutuksia rajanylitystä odottavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen muodossa. Tarkastukset haittaavat matkailua ja työvoiman vapaata liikkuvuutta, ja niihin liittyvä epävarmuus ja tehottomuus vähentävät halukkuutta tehdä ulkomaisia suoria sijoituksia ja vahingoittavat investointi-ilmapiiriä.

1.8 Bulgarian ja Romanian jättämisellä Schengenin ulkopuolelle on poliittinen hintansa. Schengen-jäsenyyttä ei pitäisi käyttää epävirallisena, EU:hun liittymisen jälkeisenä ehdollisuuden muotona. Tällainen toimintamalli aiheuttaa epäluottamusta EU:n toimielimiä kohtaan ja ruokkii euroskeptisiä asenteita.

2. **Tausta**

2.1 **Euroopan sisämarkkinat** ovat merkittävä saavutus ja yksi Euroopan yhdentymisen peruspilareista. Niiden ansiosta EU:n yrityksillä on pääsy valtaville lähes 450 miljoonan ihmisen kotimarkkinoille, mikä edistää kauppaa, kilpailua ja talouskasvua sekä kaikkien eurooppalaisten vaurautta ja yhteenkuuluvuutta. Sisämarkkinat ovat kuitenkin **edelleen keskeneräiset**, vaikka niiden luomisesta on kulunut jo yli 30 vuotta ([2]). **Schengenin sopimus** on yhä **EU:n sisämarkkinoiden kulmakivi**.

2.2 Vaikka sisämarkkinoiden syventämisen tarve on ollut ilmeinen, noin 60 prosenttia palvelujen tarjoamisen esteistä on edelleen samantyyppisiä kuin 20 vuotta sitten ([3]). Nämä esteet haittaavat nykyään myös siirtymistä vihreään ja digitaaliseen talouteen.

2.3 Viimeaikaiset kriisit, kuten covid-19-pandemia ja Ukrainan sota, ovat paljastaneet **sisämarkkinoiden häiriöalttiuden**. Asian korjaamiseksi markkinat on pidettävä toimintakykyisinä kaikkina aikoina, myös odottamattomien kriisien aikana. Nopeat toimet häiriöiden – mukaan lukien puutteet toimitusketjuissa ja riippuvuus kolmansista maista – torjumiseksi ovat olennaisen tärkeitä.

2.4 Bulgaria ja Romania ovat vuodesta 2011 ([4]), ([5]) lähtien täyttäneet kaikki edellytykset Schengenin säännöstön täytäntöönpanolle eri aloilla ([6]). Euroopan parlamentti on hyväksynyt kahdeksan päätöslauselmaa, joissa vaaditaan molempien maiden nopeaa liittämistä Schengen-alueeseen. Viimeisin päätöslauselma annettiin 10. huhtikuuta 2024. Myös ETSK antoi 14. joulukuuta 2023 päätöslauselman ([7]), jossa todetaan, että Bulgarialle ja Romanialle ei pitäisi asettaa voimassa olevia perussopimuksia ja säännöksiä pidemmälle meneviä lisäehtoja.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/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]) EUVL C 380 E, 11.12.2012, s. 160.
([5]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle – Schengen-alueen vahvistaminen mahdollistamalla Bulgarian, Romanian ja Kroatian täysi osallistuminen sisärajatarkastuksista vapautettuun alueeseen, COM(2022) 636 final.
([6]) Bulgaria and Romania fact-finding mission report_en.pdf ja https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/634c9fb4-9860-472b-9d1b-09762a782ab4_en?filename=Report%20fact-finding%20mission%20to%20Bulgaria_en.pdf.
([7]) Euroopan talous- ja sosiaalikomitean päätöslauselma aiheesta ”ETSK:n tuki Romanian ja Bulgarian liittymiselle Schengen-alueeseen”, 14. joulukuuta 2023 (EUVL C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj).

2.5 Neuvosto päätti vuonna 2023 poistaa sisärajatarkastukset Bulgarian ja Romanian vastaisilta ilma- ja merirajoilta 31. maaliskuuta 2024 alkaen. Maarajoilla sisärajatarkastuksia on kuitenkin jatkettu, **eikä niiden poistamiselle ole asetettu määräaikaa**.

2.6 **Enrico Letta** kehottaa sisämarkkinoiden tulevaisuutta koskevassa raportissaan EU:n toimielimiä vastustamaan jyrkästi kaikkia pyrkimyksiä rajoittaa vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä, mukaan lukien reittien ja tieliikenteen tekniset rajoitukset, sekä kaikenlaisia Schengenin sopimuksen soveltamisen keskeytyksiä. Kertomuksessa todetaan yksiselitteisesti, että ***vuonna 2024 on asetettava päivämäärä, johon mennessä sisärajatarkastukset on poistettava Bulgarian, Romanian ja muiden Schengen-maiden välisiltä maarajoilta*** ([8]). Euroopan komission puheenjohtaja Ursula von der Leyen lähetti saman viestin esitellessään Euroopan parlamentille poliittiset suuntaviivansa seuraavalle Euroopan komissiolle (2024–2029).

3. **Yleishuomioita**

3.1 Päätös **jatkaa tarkastuksia Bulgarian ja Romanian sekä muiden EU:n jäsenvaltioiden välisillä maarajoilla aiheuttaa merkittäviä kustannuksia** ja luo tosiasiallisen lisäesteen, jonka vuoksi yritykset eivät saa täyttä hyötyä sisämarkkinoista. Alueelliseen, taloudelliseen ja sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen kohdistuvat vaikutukset viittaavat laajempiin EU:n yhtenäisyyteen ja vakauteen liittyviin vaikutuksiin. Toteuttamalla aktiivisia toimia Bulgarian ja Romanian täysimääräiseksi integroimiseksi Schengen-alueeseen EU voi vahvistaa sisäistä yhteenkuuluvuuttaan, parantaa kilpailukykyään ja pitää kiinni vapaan liikkuvuuden ja solidaarisuuden perusperiaatteista, jotka ovat Euroopan yhdentymishankkeen perusta.

3.2 ETSK toteaa, että Itä-Euroopalla, Bulgaria ja Romania mukaan lukien, on ratkaiseva rooli turvallisuuden ja toimitusketjujen kannalta, myös kun on kyse Ukrainalle annettavasta avusta. ETSK on valmis tukemaan näihin näkökohtiin liittyviä pyrkimyksiä ja kehottaa kaikkia sidosryhmiä pitämään nyt käsiteltävänä olevan asian nopeaa ja tehokasta ratkaisemista ensisijaisen tärkeänä.

3.3 ETSK panee myös merkille, että Schengenin ulkopuolelle jäämisen taloudellisista vaikutuksista sisämarkkinoihin on saatavilla vain vähän analyyseja ja tietoja. On vain yksi Euroopan parlamentin vuonna 2016 tilaama tutkimus, jossa pyrittiin **arvioimaan vaikutuksia, joita rajatarkastusten palauttamisesta** Schengen-alueelle **aiheutuu**. Siinä ei siis arvioitu, millaisia vaikutuksia jäsenvaltioiden jäämisellä Schengenin ulkopuolelle on.

3.4 Euroopan komissio arvioi **kaupan fyysisiä esteitä** ([9]), mutta se tarkastelee arvioinneissaan ainoastaan rajanylityspaikkojen tukkimisten, mielenosoitusten ja kuorma-autoihin kohdistuvien hyökkäysten kaltaisia tapahtumia. Maarajatarkastusten, mm. Schengen-jäsenvaltioiden välille väliaikaisesti palautettujen tarkastusten, vaikutuksiin ei kiinnitetä huomiota.

3.5 EU:n **laajentumisprosessin** yhteydessä on ryhdytty käymään keskusteluja unionin ja ehdokasmaiden taloussuhteiden nykyisistä puutteista verraten tilannetta ko. maiden mahdolliseen sisämarkkinajäsenyyteen ([10]). Bulgarian ja Romanian taloudellinen lähentyminen EU:hun on edelleen riittämätöntä, ja rajatarkastukset vaikuttavat lähentymisprosessiin kielteisesti. Schengen-jäsenyyden käyttäminen epävirallisena, **EU:hun liittymisen jälkeisenä ehdollisuuden** ([11]) muotona aiheuttaa epäluottamusta EU:n toimielimiä kohtaan ja ruokkii **euroskeptisiä asenteita** ([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-tutkimuslaitoksen julkaisema raportti, 11. huhtikuuta 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-tutkimuslaitoksen julkaisema raportti, 11. huhtikuuta 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Romaniassa tehdystä mielipidetutkimuksesta käy ilmi, että yli 60 prosenttia kansalaisista katsoo, että maan jättäminen Schengenin ulkopuolelle merkitsee kakkosluokan asemaa EU:ssa. *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/ ja https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Erityishuomioita**

4.1 Bulgarian tiedeakatemian taloustutkimusinstituutin yksityiskohtaisesta tutkimuksesta käy ilmi, että Bulgarian osittaisesta Schengen-jäsenyydestä aiheutuu maan taloudelle **vuosittain** keskimäärin **yli 834 miljoonan euron menetykset** ([13])**, suorat, välilliset ja ympäristövaikutukset mukaan lukien**. Luvussa on otettu huomioon kuljetettujen tavaroiden suorat kustannukset, maanteiden tavaraliikenne ja menetetyt mahdollisuudet tuottaa vaihtoehtoisia tuloja maanteiden tavaraliikenteelle, hiilidioksidipäästötonnin keskimääräisen hinnan pohjalta lasketut kokonaisympäristövaikutukset, jotka aiheutuvat pitkistä odotusajoista rajoilla, tappiot, jotka johtuvat menetetyistä mahdollisuuksista tuottaa lisätuloja, sekä mahdollisten verotulojen menetyksistä aiheutuvat valtiontalouden kokonaistappiot. Romaniasta ei ole saatavilla vastaavia tietoja. Arvioiden ([14]) mukaan viivästykset maarajoilla maksavat liikenteenharjoittajille kuitenkin 90 miljoonaa euroa, minkä lisäksi **vuotuiset tulonmenetykset** ovat 2,32 miljardia euroa. Nämä kustannukset heikentävät yritysten ja talouksien kilpailukykyä.

4.2 **Tavaraliikenteen eri muotojen käyttö vaihtelee** eri jäsenvaltioissa, mikä olisi otettava huomioon mitattaessa maarajatarkastusten vaikutuksia. Esimerkiksi **Kreikka** kuuluu niihin kolmeen jäsenvaltioon, joissa **merirahtiliikenteen osuus on suurin** (96,4 prosenttia), kun taas **Romania** kuuluu niiden kolmen jäsenvaltion joukkoon, joissa **merirahtiliikenteen osuus on pienin** (16,0 prosenttia) ([15]). Lisäksi EU:n **maanteiden tavaraliikenteen määrä kasvoi** 22 prosenttia vuosina 2013–2022. **Kuorma-autot** muodostavat edelleen toimitusketjujen selkärangan, ja ne **kuljettavat 77 prosenttia sisämaan tavaraliikenteestä** (maantie-, rautatie- ja vesiliikenne) EU:ssa ([16]).

4.3 Unkarin ja Romanian välinen raja toimii ratkaisevan tärkeänä väylänä EU:n tärkeimmille markkinoille, ja siinä kohtaavat Kreikan, Bulgarian ja Romanian kautta kulkevat reitit ja jakeluketjut. EU-maat ovat näiden maiden tärkeimmät kauppakumppanit, ja niiden osuus tavaroiden tuonnista ja viennistä on Romanian osalta 71 prosenttia ja 72 prosenttia, Unkarin osalta 69 prosenttia ja 77 prosenttia ja Bulgarian osalta 55 prosenttia ja 63 prosenttia ([17]).

4.4 Bulgarian ja Romanian sekä Romanian ja Unkarin välisen maarajan ylittävien henkilöautojen ja kuorma-autojen odotus- ja jonotusajat vaihtelevat vuodenajasta riippuen keskimäärin vähintään 20 minuutista yli 200 minuuttiin ja venyvät joskus jopa yli viiden päivän mittaisiksi ([18]). Kuorma-autojonot voivat tietyissä maarajatarkastuspisteissä olla yli 30 kilometriä pitkiä. Pitkät jonot rajoilla voivat johtaa siihen, että pilaantuvat tuotteet menevät pahaksi (mikä vaikuttaa kielteisesti maatalous- ja elintarvikealaan), mistä aiheutuu taloudellisia menetyksiä sekä viejille että tuojille. Rajoilla jonottavien kuorma-autojen pitkiin odotusaikoihin liittyvien kustannusten lisäksi on raportoitu myös infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanoon liittyvistä kustannuksista ja menetyksistä, jotka johtuvat siitä, että tarvittavia laitteita ei saada toimitettua ajoissa. Ongelmat vaikuttavat kielteisesti myös sähköisen kaupankäynnin kasvuun, sillä vaikka kaupankäynti tapahtuu verkossa, toimitukset hoidetaan perinteisellä tavalla.

4.5 Yksityiskohtaiset tutkimukset osoittavat, että Bulgariassa ja Romaniassa toimiville kuljetusyrityksille aiheutuu rajaviivästysten vuoksi lisäkustannuksia 5–20 prosenttia ([19]). Tähän sisältyvät polttoainekustannukset, kuljettajien palkat ja ajoneuvojen huolto. Nämä kustannukset siirtyvät viime kädessä kuluttajien maksettaviksi eli nostavat tavaroiden hintoja ([20]). Bulgarian osalta rahtiliikenteelle aiheutuvat menetykset ovat jopa 432 miljoonaa euroa, ja ne nousevat 711 miljoonaan euroon, kun mahdolliset muut vaikutukset otetaan huomioon. Romanian osalta vastaava luku on UNTRR:n arvioiden mukaan yli 2,5 miljardia euroa.

([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), 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]) Bulgarian kansallisen liikennekamarin sekä Romanian ja Bulgarian sisäministeriöiden antamat tiedot.

([19]) Romanian maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien liiton (UNTRR) tutkimus, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030*, huhtikuu 2024, https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) World Road Transport Organisation -järjestön mukaan tämä maksaa liikenteenharjoittajille 90 miljoonaa euroa, minkä lisäksi vuotuiset tulonmenetykset ovat 2,32 miljardia euroa, tammikuu 2024, https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6 Rajatarkastusten jatkumisella on **kielteisiä ympäristövaikutuksia**, jotka johtuvat sellaisten rajanylitystä odottavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä, joiden moottorit jätetään käyntiin rajamuodollisuuksien ajaksi. Varovaisten oletusten ja arvioiden ([21]) mukaan Unkarin ja Romanian, Romanian ja Bulgarian sekä Bulgarian ja Kreikan välisillä rajoilla tehtävistä rajatarkastuksista aiheutuu vuosittain yli 46 tuhannen hiilidioksiditonnin päästöt. Tämä vastaa noin 28 000 EU:n kotitalouden vuotuisen sähkönkulutuksen päästöjä ([22]).

4.7 Rajatarkastuksiin liittyvä epävarmuus ja tehottomuus vähentävät halukkuutta tehdä ulkomaisia suoria sijoituksia ja **vahingoittavat investointi-ilmapiiriä**. Sijoittajat haluavat vakaan ja ennakoitavan ympäristön, ja ajatus viivästysten ja toimintakustannusten nousun riskeistä ohjaa investointeja usein muihin EU-maihin. Tämä ilmiö syventää Itä- ja Länsi-Euroopan maiden välistä taloudellista kuilua.

4.8 Euroopan parlamentin vuonna 2016 tekemän tutkimuksen ([23]) tulosten mukaan Schengenin ulkopuolelle jääminen saattaa vaikuttaa markkinoiden odotuksiin asianomaisten maiden asemasta EU:ssa ja euroalueella (vaikka Bulgaria ja Romania eivät ole vielä ottaneet euroa käyttöön). Se on **poliittinen signaali siitä, että maa ei kuulu EU:n ”ydinalueeseen”**, sillä voi olla vaikutusta valtion joukkovelkakirjojen tuottoihin, rahoitusvarojen hintaan sekä yrityksiltä ja kotitalouksilta vaadittaviin korkoihin, ja se voi vaikuttaa kielteisesti reaalitalouteen.

4.9 Pitkät odotusajat maarajoilla voivat rajoittaa **ihmisoikeuksia** merkittävästi ja pahentaa eriarvoisuutta. Ihmiset saattavat kansalaisuuteen tai olosuhteisiin katsomatta kokea perusteettomia viivästyksiä tai joutua alttiiksi stressille ja terveysriskeille. Tällaiset esteet hankaloittavat ihmisten vapaata liikkuvuutta ja vaikuttavat kauppaan, koulutukseen ja perheenyhdistämiseen, ja niillä on haitallisia vaikutuksia työntekijöiden, erityisesti kuljettajien, fyysiseen terveyteen ja mielenterveyteen. Tehokkaiden rajaturvallisuusjärjestelmien toteuttaminen ja tasa-arvon periaatteiden noudattaminen ovat ratkaisevan tärkeitä sen varmistamiseksi, että perusoikeuksia suojellaan ja että kaikkia ihmisiä kohdellaan heidän taustastaan riippumatta ihmisarvoisesti ja kunnioittavasti.

4.10 Bulgarian ja Romanian sekä niiden Schengen-alueeseen kuuluvien naapurimaiden, kuten Kreikan ja Unkarin, välisten rajatarkastusten pitkittyminen aiheuttaa matkustajille merkittäviä aikapaineita ja vaikuttaa kielteisesti linja-autoliikennealaan ([24]). Tämä **hankaloittaa matkailua**, joka on elintärkeä ala niin Bulgarialle kuin Romaniallekin, ja haittaa EU:n taloutta ja aluekehitystä. Bulgarian tiedeakatemian taloustutkimusinstituutin tutkimuksen mukaan pelkästään Bulgaria menettää vuosittain yli 62 miljoonaa euroa matkailutuloja.

4.11 Schengen-alueen ulkopuolisuus haittaa **työvoiman vapaata liikkuvuutta** ja rajoittaa bulgarialaisten ja romanialaisten työntekijöiden mahdollisuuksia hakea työtä naapurijäsenvaltioista. Tämä rajoite vaikuttaa rakennus-, maatalous- ja palvelualoihin, jotka ovat erittäin riippuvaisia kausi- ja vuokratyöntekijöistä ([25]).

4.12 Työllisyydestä, yrittäjyydestä ja ammatillisista mahdollisuuksista, joihin liittyy rajatylittävää liikkuvuutta EU:ssa, on vain vähän tilastotietoja, joiden perusteella voitaisiin arvioida maarajatarkastusten vaikutuksia Bulgariaan, Romaniaan, Unkariin ja Kreikkaan. Vaikutusten voidaan on kuitenkin päätellä olevan kielteisiä, sillä **eri liikennevaihtoehtojen saatavuus vaikuttaa työntekijöiden liikkuvuuteen**.

4.13 Työvoiman liikkuvuuden lisääntyminen on yhteydessä tuottavuuden ja taloudellisen tuotoksen paranemiseen. Romanian ja Bulgarian työikäisten (20–64-vuotiaiden) liikkuvien kansalaisten osuus ([26]) kyseisten maiden väestöstä kasvaa jatkuvasti (Romania: osuus oli 11,5 prosenttia vuonna 2010 ja kasvoi 18,6 prosenttiin vuonna 2020 – korkein osuus EU:ssa; Bulgaria: osuus oli 6 prosenttia vuonna 2010 ja kasvoi 10,3 prosenttiin vuonna 2020 – EU:n neljänneksi korkein osuus). Maarajatarkastusten poistaminen edistää eri liikennevaihtoehtojen saatavuutta ja lisää **työvoiman mahdollisuuksia liikkua yli rajojen**, mikä myös parantaa mahdollisuuksia tuottavuuden ja taloudellisen tuotoksen lisäämiseen asianomaisilla raja-alueilla.

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

([22]) Omat laskelmat, Eurostatin tiedot: lfst_hhnhtych ja *EU energy in figures* – statistical pocketbook 2023.

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

([24]) Järjestetyt turistimatkat tehdään pääasiassa linja-autoilla.

([25]) Työvoiman liikkuvuuteen vaikuttaa monimutkainen dynamiikka, joka käsittää Schengen-jäsenyyden lisäksi myös kielimuurit, työpaikkojen saatavuuden ja sosiaalisen kotoutumisen. Schengeniin liittyminen todennäköisesti lisää työvoiman liikkuvuutta, mutta tarvitaan kohdennetumpaa tutkimusta sen selvittämiseksi, millaiset prosentuaaliset menetykset johtuvat pelkästään Schengen-alueen ulkopuolisen maan asemasta.

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

4.14 **Turvallisuusnäkökohtien** osalta on paradoksaalista, että Bulgarian ja Romanian osittainen Schengen-jäsenyys heikentää eikä lisää EU:n turvallisuutta. Ulkorajojen tehokas valvonta on yhteinen tehtävä, ja näiden maiden liittäminen Schengen-alueeseen voisi vahvistaa yleisiä turvallisuustoimenpiteitä yhteistyön tehostamisen ja resurssien jakamisen kautta. Lisäksi rajaturvallisuusinfrastruktuurin ylläpitämiseen, mm. Bulgarian ja Romanian, Bulgarian ja Kreikan sekä Romanian ja Unkarin rajoilla tarvittaviin poliisivoimiin, liittyvät menot voitaisiin suunnata uudelleen EU:n ulkorajojen vahvistamiseen.

Bryssel 4 päivänä joulukuuta 2024.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Oliver RÖPKE