C/2025/762

11.2.2025.

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora

Cijena koju jedinstveno tržište plaća za neuključivanje zemalja u šengensko područje – Bugarska i Rumunjska

(samoinicijativno mišljenje)

(C/2025/762)

Izvjestiteljica: **Mariya MINCHEVA**

Savjetnik/ica:	Silviya TODOROVA (za izvjestiteljicu)
Odluka Plenarne skupštine:	15.2.2024.
Pravna osnova:	pravilo 52. stavak 2. Poslovnika
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za jedinstveno tržište, proizvodnju i potrošnju
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	7.11.2024.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	4.12.2024.
Plenarno zasjedanje br.:	592
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	142/0/7

1. Zaključci i preporuke

1.1. Europski gospodarski i socijalni odbor (EGSO) poziva Vijeće da već u 2024. odredi datum za ukidanje kontrola na kopnenim granicama Bugarske i Rumunjske s drugim državama članicama šengenskog područja. Ujedno poziva sve dionike da zajedno rade na postizanju tog cilja kako bi se osiguralo da svi građane i građanke EU-a uživaju jednake blagodati članstva u šengenskom području.

1.2. Šengenski sporazum od presudne je važnosti za slobodno kretanje ljudi, robe, usluga i kapitala unutar Europske unije (EU) i ključan je čimbenik njezinog gospodarskog uspjeha. Konkurentnost EU-a postala je hitan politički prioritet, što je naglašeno i u nedavno objavljenim izvješćima Enrica Lette odnosno Marija Draghija. Ključna poruka tih izvješća jest da je nužno na brz i sveobuhvatan način provesti pravila jedinstvenog tržišta, kao i daljnju integraciju.

1.3. Iako su postignuća europskog jedinstvenog tržišta znatna, na njemu i dalje treba raditi. Nedavne krize dodatno su razotkrile njegovu osjetljivost na poremećaje. Svako ograničenje slobode kretanja na jedinstvenom tržištu, uključujući tehnička ograničenja na prometnim koridorima i u cestovnom prometu, negativno utječe na konkurentnost EU-a i gospodarski rast te otežava potpuno ostvarenje socijalnog tržišnog gospodarstva, kako je predviđeno Ugovorima.

1.4. Države članice već godinama ponovno uvode privremene kontrole na granicama ([1]). Unatoč tome, još nije provedena evaluacija gospodarskog i socijalnog učinka tih odluka na jedinstveno tržište. EGSO smatra da bi Europska komisija trebala redovito pružati pouzdane podatke o gospodarskim i socijalnim učincima koji su izravno povezani s uvođenjem kontrola na granicama unutar šengenskog područja, uključujući i učinak na konkurentnost.

([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. Vijeće je 31. ožujka 2024. ukinulo kontrole na unutarnjim zračnim i morskim granicama s Bugarskom i Rumunjskom. Međutim, kontrole i dalje postoje na unutarnjim kopnenim granicama s tim državama članicama, što za cijelo jedinstveno tržište uzrokuje nepotrebne gospodarske i socijalne troškove.

1.6. Razne procjene pokazuju da poduzeća koja posluju u Bugarskoj i Rumunjskoj godišnje plaćaju milijarde eura zbog povećanih troškova logistike, kašnjenja koja utječu na isporuku robe i opreme i povećanih troškova za gorivo i vozače. Svi ti izravni troškovi neizbježno se prenose na potrošače u vidu većih cijena, a utječu i na fizičko i mentalno zdravlje radnika i radnica.

1.7. Kontrole na kopnenim granicama imaju jasan utjecaj na okoliš zbog emisija CO_2 koje ispuštaju vozila koja čekaju na prelazak granice. One otežavaju turizam i ometaju slobodno kretanje radne snage. Neizvjesnost i neučinkovitost povezane s kontrolom na kopnenim granicama odvraćaju izravna strana ulaganja i štetne su za investicijsku klimu.

1.8. Neuključivanje Bugarske i Rumunjske u šengensko područje ima i političku cijenu. Pristupanje šengenskom području ne bi se smjelo koristiti kao oblik neformalnog uvjetovanja nakon pristupanja EU-u. Takav pristup stvara nepovjerenje u europske institucije i potiče euroskeptične stavove.

2. **Kontekst**

2.1. **Jedinstveno europsko tržište** iznimno je veliko postignuće i jedan od temelja europske integracije. Poduzećima iz EU-a omogućuje pristup golemom domaćem tržištu od gotovo 450 milijuna ljudi, čime se potiču trgovina, tržišno natjecanje i gospodarski rast te povećava bogatstvo i kohezija za sve Europljane i Europljanke. Međutim, iako je već obilježena i 30. obljetnica ([2]) jedinstvenog tržišta, **i dalje se radi na njegovom razvoju**. **Šengenski sporazum** i dalje je **osnovno uporište jedinstvenog tržišta EU-a**.

2.2. Unatoč potrebi za produbljivanjem jedinstvenog tržišta, oko 60 % **trenutačnih prepreka** pružanju usluga iste je prirode već 20 godina ([3]) i danas otežavaju tranziciju prema zelenom i digitalnom gospodarstvu.

2.3. Nedavne krize, primjerice pandemija COVID-a 19 i rat u Ukrajini, razotkrile su **osjetljivost jedinstvenog tržišta na poremećaje**. Kako bi se taj problem riješio, tržište mora ostati operativno u svakom trenutku, čak i prilikom nepredviđenih kriza. Od presudne je važnosti brzo djelovati radi sprečavanja zastoja, uključujući nestašice u lancu opskrbe i ovisnost o trećim zemljama.

2.4. Bugarska i Rumunjska od 2011. ([4]) ([5]) ispunjavaju sve preduvjete za provedbu šengenske pravne stečevine u svim područjima ([6]). Europski parlament donio je osam rezolucija u kojima poziva na brz ulazak tih dviju zemalja u šengensko područje, od kojih je najnovija usvojena 10. travnja 2024. EGSO je 14. prosinca 2023. također usvojio rezoluciju ([7]) u kojoj se navodi da za Bugarsku i Rumunjsku ne bi smjeli postojati dodatni uvjeti, povrh onih iz postojećih ugovora i propisa.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.
([3]) Organizacija BusinessEurope – Primjeri prepreka na koje poduzeća nailaze na jedinstvenom tržištu, 2023., https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.
([4]) SL C 380 E, 11.12.2012., str. 160.
([5]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu i Vijeću od 16. studenoga 2022. o punoj primjeni šengenske pravne stečevine u Bugarskoj, Rumunjskoj i Hrvatskoj, COM(2022) 636 final.
([6]) Izvješće o misiji za utvrđivanje stanja u Bugarskoj i Rumunjskoj_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]) Rezolucija Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o potpori EGSO-a pristupanju Rumunjske i Bugarske šengenskom području, 14. prosinca 2023., C/2024/1563, https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj.

2.5. Vijeće je 2023. odlučilo ukinuti kontrolu na unutarnjim zračnim i morskim granicama s Bugarskom i Rumunjskom od 31. ožujka 2024. Na unutarnjim kopnenim granicama kontrole su zadržane i **nije određen datum kada će se ukinuti**.

2.6. U svojem izvješću o budućnosti jedinstvenog tržišta **Enrico Letta** poziva europske institucije da se odlučno usprotive svakom pokušaju ograničavanja slobode kretanja među državama članicama, uključujući tehnička ograničenja na prometnim koridorima i u cestovnom prometu i svaku suspenziju Šengenskog sporazuma. U izvješću se izričito navodi da se **„datum ukidanja kontrola na unutarnjim kopnenim granicama između Bugarske i Rumunjske i drugih zemalja šengenskog područja mora odrediti tijekom 2024. godine"** ([8]). Istu je poruku odaslala predsjednica Europske komisije Ursula von der Leyen kad je Europskom parlamentu predstavljala svoje političke smjernice za sljedeću Europsku komisiju (2024. – 2029).

3. **Opće napomene**

3.1. **Odluka o zadržavanju kontrola na kopnenim granicama između Bugarske i Rumunjske i drugih država članica EU-a uzrokuje znatne troškove** i stvara *de facto* dodatnu prepreku koja poduzećima onemogućuje da u potpunosti iskoriste prednosti jedinstvenog tržišta. Učinak na regionalnu, ekonomsku i socijalnu koheziju naglašava šire posljedice za jedinstvo i stabilnost EU-a. Poduzimanjem aktivnih koraka prema potpunoj integraciji Bugarske i Rumunjske u šengensko područje EU bi mogao povećati svoju unutarnju koheziju i konkurentnost i ujedno podržati temeljna načela slobode kretanja i solidarnosti na kojima se temelji europski projekt.

3.2. EGSO napominje da istočna Europa, uključujući Bugarsku i Rumunjsku, ima ključnu ulogu u pogledu sigurnosti i lanaca opskrbe, kao i u pogledu pomoći Ukrajini. EGSO je spreman podržati te napore i potiče sve dionike da brzo i učinkovito rješavanje tog pitanja postave kao prioritet.

3.3. EGSO također napominje da su dostupne samo ograničene analize i podaci o gospodarskom učinku koji neuključivanje u šengensko područje ima na jedinstveno tržište. Postoji samo jedna studija, koju je Europski parlament naručio 2016., čija je svrha bila **procijeniti učinak ponovne uspostave graničnih kontrola** unutar šengenskog područja, a ne učinak neuključivanja država članica u to područje.

3.4. Europska komisija ocjenjuje **fizičke prepreke trgovini** ([9]), ali to se odnosi samo na događanja kao što su blokade granica, demonstracije i napadi na kamione. Učinak kontrola na kopnenim granicama, uključujući privremeno uvođenje graničnih kontrola od strane država članica šengenskog područja, ne uzima se u obzir.

3.5. U kontekstu procesa **proširenja** EU-a počinje se raspravljati o postojećim nedostacima u gospodarskim odnosima sa zemljama kandidatkinjama s obzirom na mogućnost njihovog članstva u jedinstvenom tržištu EU-a ([10]). Gospodarska konvergencija Bugarske i Rumunjske s EU-om i dalje je nedovoljna, a granične kontrole negativno utječu na taj proces. Korištenje pristupa šengenskom području kao oblika neformalnog **uvjetovanja** ([11]) **nakon pristupanja EU-u** stvara nepovjerenje u europske institucije i potiče **euroskepticizam** ([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* (Utjecaj potencijalnog budućeg pristupanja Ukrajine na Europsku uniju), izvješće udruge za strateško promišljanje Bruegel, 11. travnja 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* (Utjecaj potencijalnog budućeg pristupanja Ukrajine na Europsku uniju), izvješće udruge za strateško promišljanje Bruegel, 11. travnja 2024., https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Ispitivanje javnog mnijenja u Rumunjskoj pokazuje da više od 60 % građana i građanki smatra da njihovo isključivanje iz šengenskog područja znači da u EU-u imaju status građana drugog reda. Istraživanje javnog mnijenja INSCOP-a, travanj 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/ i https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Posebne napomene**

4.1. Detaljna studija Instituta za ekonomska istraživanja Bugarske akademije znanosti (ERI) pokazuje da se prosječni **godišnji** negativni učinak djelomičnog članstva u šengenskom području na bugarsko gospodarstvo može izraziti kao godišnji **gubitak od više od 834 milijuna eura** ([13])**, što uključuje izravne i neizravne učinke i utjecaj na okoliš**. To obuhvaća izravne troškove prevezene robe, cestovni prijevoz tereta i gubitke zbog propuštenih prilika za stvaranje alternativnih prihoda za cestovni prijevoz tereta; ukupni učinak na okoliš dugog čekanja na granicama, na temelju prosječne cijene po toni ispuštenog CO_2; gubitke zbog propuštenih prilika za stvaranje dodatnih prihoda i ukupne gubitke zbog neostvarenih potencijalnih poreznih prihoda za državni proračun. Za Rumunjsku ne postoje slični podaci. Međutim, procjenjuje ([14]) se da dugo čekanje na kopnenim graničnim prijelazima prijevoznike košta 90 milijuna eura, plus dodatne 2,32 milijarde eura **godišnje u neostvarenim prihodima**. Ti troškovi rezultiraju smanjenom konkurentnošću poduzeća i gospodarstava.

4.2. U državama članicama koriste se **različite vrste prijevoza tereta**, što treba uzeti u obzir pri mjerenju učinaka kontrola na kopnenim granicama. Na primjer, **Grčka** je jedna od tri države članice u kojima se **najviše koristi pomorski prijevoz tereta** (96,4 %), dok je **Rumunjska** jedna od tri države članice u kojima se **taj vid prijevoza tereta najmanje koristi** (16,0 %) ([15]). Istovremeno **količina cestovnog prijevoza tereta** u EU-u se od 2013. do 2022. **povećala** za 22 %. Lanci opskrbe i dalje u velikoj mjeri ovise o **kamionima**, na koje u EU-u otpada **77 % kopnenog prijevoza tereta** (cestovni i željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima) ([16]).

4.3. Mađarsko-rumunjska granica bitna je ulazna točka u glavni dio tržišta EU-a jer kroz nju prolazi promet iz ruta i lanaca dostave koji prolaze kroz Grčku, Bugarsku i Rumunjsku. Zemlje EU-a njihovi su glavni trgovinski partneri, pri čemu je za Rumunjsku udio uvoza robe 71 %, a izvoza 72 %, za Mađarsku 69 % odnosno 77 %, a za Bugarsku 55 % odnosno 63 % ([17]).

4.4. Čekanje i redovi osobnih automobila i kamiona koji prelaze kopnene granice između Bugarske i Rumunjske te Rumunjske i Mađarske variraju ovisno o sezoni, ali se u prosjeku čeka od najmanje 20 minuta do više od 200 minuta, a ponekad čak i dulje od pet dana ([18]). Na nekim kopnenim graničnim kontrolnim točkama redovi teretnih kamiona ponekad mogu biti i dulji od 30 km. Zbog dugih redova na granicama može doći do propadanja kvarljive robe (uz negativan učinak na poljoprivredni i prehrambeni sektor), što uzrokuje financijske gubitke i za izvoznike i za uvoznike. Osim troškova povezanih s čekanjem kamiona na granicama, prijavljuju se i troškovi i gubici povezani s provedbom infrastrukturnih projekata jer se potrebna oprema ne može pravodobno prevesti. To negativno utječe i na rast e-trgovine jer se, unatoč tome što se trgovina obavlja na internetu, isporuke vrše na tradicionalan način.

4.5. Detaljne studije pokazuju da se prijevozna poduzeća koja posluju u Bugarskoj i Rumunjskoj zbog čekanja na granicama suočavaju s dodatnim troškovima od 5 % do 20 % ([19]). To uključuje troškove za gorivo, plaće vozača i održavanje vozila. Ti se troškovi u konačnici prenose na potrošače i pridonose višim cijenama robe ([20]). Za Bugarsku ti troškovi iznose čak 432 milijuna eura u gubicima za prijevoz tereta, što se povećava na 711 milijuna eura ako se uzme u obzir potencijalni učinak. Prema procjenama Nacionalnog saveza cestovnih prijevoznika Rumunjske (UNTRR) ti troškovi za Rumunjsku iznose više od 2,5 milijardi eura.

([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* (Evaluacija gospodarskog učinka pristupanja zemlje šengenskom području – slučaj Bugarske), *Economic Thought Journal,* 69(2), str. 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*. (Svjetska trgovinska organizacija, Trgovinski profili 2023.), https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.

([18]) Informacije Nacionalne komore cestovnih prijevoznika Bugarske i ministarstava unutarnjih poslova Rumunjske i Bugarske.

([19]) Studija UNTRR-a, Tržište cestovnog prijevoza u Rumunjskoj, 2018. – 2030., travanj 2024., https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Međunarodna unija cestovnih prijevoznika (IRU), siječanj 2024.: „Izravan trošak toga za prijevoznike je 90 milijuna eura, plus dodatne 2,32 milijarde eura godišnje u neostvarenih prihodima.”, https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Nastavljanje s kontrolom na granicama **negativno utječe na okoliš** zbog emisija CO_2 koje ispuštaju vozila koja dok su u obradi čekaju na prelazak granice s upaljenim motorima. Prema konzervativnim pretpostavkama i procjenama, ([21]) emisije ugljika na granicama do kojih dolazi zbog kontrola na mađarsko-rumunjskoj, rumunjsko-bugarskoj i bugarsko-grčkoj granici iznose više od 46 tisuća tona CO_2 godišnje. To je ekvivalent količini emisija koju u EU-u godišnje ispusti oko 28 000 kućanstava za potrošnju električne energije ([22]).

4.7. Neizvjesnost i neučinkovitost povezane s kontrolom na granicama odvraćaju izravna strana ulaganja i **štetne su za investicijsku klimu**. Ulagači traže stabilna i predvidljiva okruženja, a percepcija rizika od čekanja i povećanih operativnih troškova često preusmjerava ulaganja u druge zemlje šengenskog područja. Ta pojava povećava gospodarski raskorak između zemalja istočne i zapadne Europe.

4.8. Prema rezultatima studije koju je Europski parlament proveo 2016., ([23]) neuključivanje u šengensko područje moglo bi utjecati na očekivanja tržišta u pogledu statusa tih zemalja u EU-u i europodručju (iako Bugarska i Rumunjska tek trebaju uvesti euro). To je **politički signal da neka zemlja nije „osnovni dio" EU-a** i moglo bi utjecati na prinose od državnih obveznica, cijenu financijske imovine i kamatne stope s kojima se suočavaju poduzeća i kućanstva, a moglo bi i imati negativan učinak na realno gospodarstvo.

4.9. Dugo čekanje na kopnenim granicama može znatno ugroziti **ljudska prava** i pogoršati nejednakosti. Pojedinci, bez obzira na državljanstvo ili okolnosti, mogu biti suočeni s nepotrebnim kašnjenjima, stresom i zdravstvenim rizicima. Takve prepreke otežavaju slobodno kretanje ljudi, što utječe na trgovinu, obrazovanje i spajanje obitelji, a imaju i znatan utjecaj na mentalno i fizičko zdravlje radnika, naročito vozača. Od presudne je važnosti uspostaviti učinkovite sustave upravljanja granicama i uvažavati načela ravnopravnosti kako bi se osigurala zaštita tih temeljnih prava i kako bi se prema svim pojedincima, bez obzira na njihovo podrijetlo, postupalo s dostojanstvom i poštovanjem.

4.10. Dugotrajne kontrole na granicama Bugarske i Rumunjske s njihovim susjednim zemljama šengenskog područja, primjerice Grčkom i Mađarskom, putnicima nameću znatna vremenska ograničenja i imaju negativan utjecaj na sektor autobusnog prijevoza ([24]). To **otežava turizam**, sektor bitan za obje zemlje, i koči gospodarstva EU-a i regionalni razvoj. Istraživanje bugarskog Instituta za ekonomska istraživanja upućuje na to da Bugarska gubi više od 62 milijuna eura godišnje u prihodima od turizma.

4.11. Neuključenost u šengensko područje ometa **slobodno kretanje radne snage**, čime se radnicima i radnicama iz Bugarske i Rumunjske ograničavaju mogućnosti traženja zaposlenja u susjednim državama članicama EU-a. To ograničenje pogađa građevinski, poljoprivredni i uslužni sektor, koji se u velikoj mjeri oslanjaju na sezonske i privremene radnike ([25]).

4.12. Postoje samo ograničeni statistički podaci o zapošljavanju, poduzetništvu i prilikama za strukovno obrazovanje koji podrazumijevaju prekograničnu mobilnost unutar EU-a, a to bi omogućilo da se procijeni učinak kontrola na kopnenim granicama na Bugarsku, Rumunjsku, Mađarsku i Grčku. Međutim, s obzirom na to da **dostupnost prijevoza utječe na mobilnost radnika**, može se zaključiti da je prisutan negativan učinak.

4.13. Veća mobilnost radne snage povezana je s većom produktivnošću i gospodarskom proizvodnjom. Udio radno sposobnih mobilnih građana i građanki (u dobi od 20 do 64 godine) u ukupnom stanovništvu Rumunjske i Bugarske ([26]) neprestano raste (Rumunjska: s 11,5 % u 2010. na 18,6 % u 2020., na prvom mjestu u EU-u; Bugarska: sa 6 % u 2010. na 10,3 % u 2020., na četvrtom mjestu u EU-u). Ukidanjem kontrola na kopnenim granicama povećat će se dostupnost prijevoza, kao i **prilike za prekograničnu mobilnost radne snage**, čime će se u relevantnim prekograničnim regijama povećati i mogućnosti za veću produktivnost i gospodarsku proizvodnju.

([21]) *The Unnecessary Burden* (Nepotrebno opterećenje), istraživanje KPMG-a, ožujak 2023., https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Izračun na temelju podataka Eurostata: lfst_hhnhtych i Energija u EU-u u brojkama – Statistička knjižica za 2023.

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market* (Cijena nepostojanja šengenskog područja – učinak graničnih kontrola unutar šengenskog područja na jedinstveno tržište), svibanj 2016., https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) Za organizirana turistička putovanja koriste se uglavnom autobusi.

([25]) Mobilnost radne snage pod utjecajem je kompleksne dinamike koja ne obuhvaća samo članstvo u šengenskom području već i jezične prepreke, dostupnost radnih mjesta i socijalnu integraciju. Iako bi uključivanje u šengensko područje vjerojatno poboljšalo mobilnost radne snage, da bi se točno odredio postotak u kojem neuključenost u šengensko područje utječe na smanjenje te mobilnosti, potrebna su preciznija istraživanja.

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

4.14. Paradoksalno, kad je riječ o **sigurnosnim pitanjima**, djelomično uključivanje Bugarske i Rumunjske u šengensko područje ne povećava već ugrožava sigurnost EU-a. Učinkovito upravljanje vanjskim granicama zajednička je odgovornost, a uključivanje tih zemalja u šengensko područje moglo bi ojačati opće sigurnosne mjere zahvaljujući pojačanoj suradnji i dijeljenju resursa. Osim toga, rashodi povezani s postavljanjem i održavanjem infrastrukture za sigurnost granica (uključujući policijske snage) između Bugarske i Rumunjske, Bugarske i Grčke te Rumunjske i Mađarske, mogli bi se preusmjeriti na jačanje vanjskih granica EU-a.

Bruxelles, 4. prosinca 2024.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Oliver RÖPKE