C/2025/762

2025.2.11.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye

A schengeni térségen kívül maradás költsége az egységes piac számára – a Bulgáriára és Romániára kifejtett hatás

(saját kezdeményezésű vélemény)

(C/2025/762)

Előadó: **Mariya MINCHEVA**

Tanácsadó:	Silviya TODOROVA (az előadó felkérésére)
Közgyűlési határozat:	2024.2.15.
Jogalap:	az eljárási szabályzat 52. cikkének (2) bekezdése
Illetékes szekció:	„Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2024.11.7.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2024.12.4.
Plenáris ülésszak száma:	592.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	142/0/7

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) arra kéri a Tanácsot, hogy már 2024-ben tűzze ki a Bulgária és Románia, valamint a többi schengeni tagállam közötti szárazföldi határellenőrzés megszüntetésének időpontját. Az EGSZB az összes érdekelt felet együttműködésre kéri ennek a célnak az elérése érdekében, így biztosítva, hogy a schengeni tagság előnyei valamennyi uniós polgárra egyformán kiterjedjenek.

1.2. A Schengeni Megállapodás alapvető fontosságú a személyek, az áruk, a szolgáltatások és a tőke Unión belüli szabad mozgása szempontjából, emellett pedig az EU gazdasági sikerének kulcsfontosságú tényezője. Az EU versenyképessége sürgető politikai prioritássá vált, amint azt Enrico Letta és Mario Draghi közelmúltbeli jelentései is hangsúlyozzák. E jelentések egyik fő üzenete, hogy az egységes piaci szabályokat gyorsan és átfogóan végre kell hajtani, valamint fokozni kell az integrációt.

1.3. Az európai egységes piac – jelentős eredményei ellenére – továbbra is folyamatban lévő munkának tekintendő, és a közelmúltbeli válságok még inkább rávilágítottak annak zavarokkal szembeni sebezhetőségére. Az egységes piacon belüli szabad mozgás bármilyen korlátozása – beleértve az útvonalakra és a közúti szállításra vonatkozó műszaki korlátozásokat is – kedvezőtlenül hat az EU versenyképességére és gazdasági növekedésére, akadályozva a szociális piacgazdaság Szerződésekben előirányzott teljes körű megvalósítását.

1.4. A tagállamok ideiglenesen több évre visszaállították a határellenőrzéseket ([1]), de nem vizsgálták meg ezeknek a döntéseknek az egységes piacra gyakorolt gazdasági és társadalmi hatását. Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak rendszeresen megbízható adatokat kell szolgáltatnia a schengeni térségen belüli határellenőrzés bevezetéséhez közvetlenül kapcsolódó gazdasági és társadalmi hatásokról, többek között a versenyképesség tekintetében.

([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. 2024. március 31-én a Tanács megszüntette az ellenőrzést a Bulgáriával és Romániával közös belső légi és tengeri határokon. Az EU-n belüli szárazföldi határokon azonban megmaradt az ellenőrzés, ami szükségtelen gazdasági és társadalmi költségekhez vezet az egész egységes piacon.

1.6. Különböző becslések szerint a Bulgáriában és Romániában működő vállalatok évente több milliárd eurót fizetnek ki a megnövekedett logisztikai költségek, az áruk és berendezések szállításának késedelme, valamint a magasabb üzemanyag-költségek és gépjárművezetői díjak miatt. Ezek a közvetlen költségek – magasabb árak formájában – óhatatlanul a fogyasztókra hárulnak, és hatással vannak a munkavállalók fizikai és mentális egészségére.

1.7. A szárazföldi határellenőrzések egyértelmű környezeti hatással járnak a határátlépésre váró járművek szén-dioxid-kibocsátása miatt, valamint akadályozzák a turizmust és a munkaerő szabad mozgását. A szárazföldi határellenőrzésekkel kapcsolatos bizonytalanságok és hatékonysági problémák elriasztják a közvetlen külföldi befektetéseket, és ártanak a befektetési környezetnek.

1.8. Bulgária és Románia schengeni tagságának hiányáért politikai árat fizetünk. A schengeni térséghez való csatlakozást nem szabad egyféle, az EU-hoz való csatlakozást követő nem formális feltételként alkalmazni: ez a megközelítés bizalmatlanságot szít az európai intézményekkel szemben, és táplálja az euroszkeptikus érzelmeket.

2. **Háttér**

2.1. Az **európai egységes piac** figyelemreméltó eredmény és az európai integráció egyik alapja. Az uniós vállalkozások számára hozzáférést biztosít a közel 450 millió embert magában foglaló hatalmas belső piachoz, ösztönözve a kereskedelmet, a versenyt és a gazdasági növekedést, valamint előmozdítva valamennyi európai polgár jólétét és kohézióját. Az egységes piac azonban annak ellenére, hogy fennállásának immár 30. évfordulóját is megünnepelte ([2]), **továbbra is folyamatban lévő munkának tekintendő**. A **Schengeni Megállapodás** továbbra is **az EU egységes piacának sarokköve**.

2.2. Annak ellenére, hogy el kell mélyíteni az egységes piacot, a szolgáltatásnyújtás előtt álló **jelenlegi akadályok** mintegy 60 %-a a jellegét tekintve nem változott az elmúlt 20 évben ([3]), és napjainkban a zöld és digitális gazdaságra való átállást is gátolja.

2.3. A közelmúltbeli válságok – például a Covid19-világjárvány és az ukrajnai háború – rávilágítottak **az egységes piac zavarokkal szembeni sebezhetőségére**. Ennek kezelése érdekében a piacnak mindenkor működőképesnek kell maradnia, akár előre nem látható válságok idején is. Alapvető fontosságú a zavarok – többek között az ellátási láncon belüli hiányosságok és a harmadik országoktól való függés – elleni gyors fellépés.

2.4. 2011 óta ([4]), ([5]) Bulgária és Románia a schengeni vívmányok végrehajtásának valamennyi előfeltételét teljesítette különböző területeken ([6]). Az Európai Parlament nyolc állásfoglalást fogadott el – az utolsót 2024. április 10-én –, amelyekben mindkét ország schengeni térségbe való gyors belépésére szólít fel. Az EGSZB 2023. december 14-én állásfoglalást fogadott el ([7]), amelyben megállapította, hogy Bulgária és Románia számára nem szabad olyan további feltételeket megállapítani, amelyek túlmutatnak a meglévő szerződéseken és rendeleteken.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/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]) HL C 380. E, 2012.12.11., 160. o..

([5]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak Schengen megerősítése Bulgáriának, Romániának és Horvátországnak a belső határellenőrzések nélküli térségben való teljes körű részvételével, 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]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság állásfoglalása Románia és Bulgária schengeni térséghez való csatlakozásának EGSZB általi támogatásáról, 2023. december 14., (HL C, C/2024/1563, 2024.3.5., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj.

2.5. A Tanács 2023-ban – 2024. március 31-i hatállyal – megszüntette a Bulgáriával és Romániával közös belső légi és tengeri határokon végzett ellenőrzéseket. A belső szárazföldi határokon végzett ellenőrzéseket fenntartották, és a **megszüntetésükre nem határoztak meg időpontot**.

2.6. **Enrico Letta** az egységes piac jövőjéről szóló jelentésében felszólítja az európai intézményeket, hogy határozottan ellenezzenek minden olyan kísérletet, amely a tagállamok közötti szabad mozgás korlátozására irányul, beleértve az útvonalakra és a közúti szállításra vonatkozó technikai korlátozásokat, valamint a Schengeni Megállapodás felfüggesztését. A jelentés konkrétan kimondja, hogy ***2024-ben meg kell határozni a Bulgária, Románia és más schengeni országok közötti belső szárazföldi határokon végzett ellenőrzések megszüntetésének időpontját*** ([8]). Ursula von der Leyen, az Európai Bizottság elnöke ugyanezt az üzenetet fogalmazta meg, amikor az Európai Parlament előtt ismertette a következő Európai Bizottság (2024–2029) számára megfogalmazott politikai iránymutatásait.

3. Általános megjegyzések

3.1. A **Bulgária és Románia, valamint a többi uniós tagállam közötti szárazföldi határellenőrzés fenntartására vonatkozó döntés jelentős költségekkel jár**, és de facto további akadályt jelent, amely gátolja a vállalatokat abban, hogy teljes mértékben kihasználják az egységes piac előnyeit. A regionális, gazdasági és társadalmi kohézióra gyakorolt hatás rávilágít, hogy milyen szélesebb körű következményekkel kell számolnunk az EU egységére és stabilitására nézve. A Bulgária és Románia schengeni térségbe való teljes körű integrációja érdekében tett aktív lépések révén az EU megerősítheti belső kohézióját, javíthatja versenyképességét, és fenntarthatja az európai projekt tartóoszlopának tekinthető szabad mozgás és szolidaritás alapelvét.

3.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy Kelet-Európa – beleértve Bulgáriát és Romániát is – döntő szerepet játszik a biztonsági és ellátási láncokban, gondolva itt az Ukrajnának nyújtott támogatásra is. Az EGSZB készen áll arra, hogy támogassa ezeket az erőfeszítéseket, és sürgeti az összes érdekelt felet, hogy kezeljék prioritásként e kérdés gyors és hatékony megoldását.

3.3. Az EGSZB azt is megjegyzi, hogy kevés elemzés és adat áll rendelkezésre a schengeni térségen kívüli országok egységes piacra gyakorolt gazdasági hatásairól. Csak egy olyan – az Európai Parlament által 2016-ban megrendelt – tanulmány van, amelynek célja, hogy **a schengeni térségen belüli határellenőrzés visszaállításának hatását értékelje**, de ez sem a tagállamok schengeni térségen kívül maradásának hatását vizsgálja.

3.4. Az Európai Bizottság elemzi ugyan **a kereskedelem fizikai akadályait** ([9]), de ez csak olyan eseményekre terjed ki, mint a határblokádok, a demonstrációk és a tehergépjárművek elleni támadások. A szárazföldi határellenőrzésnek – többek között a határellenőrzés schengeni tagállamok általi ideiglenes visszaállításának – a hatásait nem veszi figyelembe.

3.5. Az EU **bővítési** folyamatával összefüggésben megbeszélések kezdődtek a tagjelölt országokkal fennálló gazdasági kapcsolatok hiányosságairól, amelyeket az uniós egységes piaci tagság lehetőségéhez viszonyítva mérnek ([10]). Bulgária és Románia még mindig nem zárkózott fel kellőképpen az EU gazdaságához, és a határellenőrzések negatívan befolyásolják ezt a folyamatot. Ha a schengeni térséghez való csatlakozást egyféle, **az EU-hoz való csatlakozást követő nem formális feltételként** ([11]) alkalmazzuk, ez bizalmatlanságot szít az európai intézményekkel szemben, és táplálja az **euroszkeptikus érzelmeket** ([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-jelentés, 2024. április 11., 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-jelentés, 2024. április 11., https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Egy romániai közvélemény-kutatás azt mutatja, hogy a polgárok több mint 60 %-a a schengeni térségből való kirekesztés miatt másodrendűnek érzi magát az EU-n belül. 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/ és https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Részletes megjegyzések**

4.1. A Bolgár Tudományos Akadémia Gazdasági Kutatóintézetének (ERI) részletes tanulmánya azt mutatja, hogy az ország schengeni térséghez való részleges csatlakozása miatt a bolgár gazdaságra gyakorolt **éves** átlagos negatív hatás – **a közvetlen, közvetett és környezeti hatásokat is beleértve** – évente **több mint 834 millió EUR veszteségben** ([13]) mérhető. Ez a következőket foglalja magában: a szállított áruk és a közúti árufuvarozás közvetlen költségei; a közúti árufuvarozásban az alternatív bevételi lehetőségek elmaradásából származó veszteségek; a határokon való hosszabb várakozási idő teljes környezeti hatása a kibocsátott szén-dioxid-szennyezés tonnánkénti átlagárfolyamán; az elszalasztott többletjövedelem-teremtési lehetőségek miatti veszteségek; valamint a fizetendő adókból származó potenciális állami költségvetési bevételkiesés miatti teljes veszteség. Románia esetében nem állnak rendelkezésre megfelelő adatok, becslések szerint ([14]) azonban a szárazföldi határokon jelentkező késedelmek 90 millió EUR-ba kerülnek a fuvarozóknak, **az éves bevételkiesések** pedig további 2,32 milliárd EUR-t tesznek ki. Ezek a költségek rontják a vállalkozások és a gazdaságok versenyképességét.

4.2. A különböző tagállamok **különböző árufuvarozási módokat használnak**, amit figyelembe kell venni a szárazföldi határellenőrzések hatásainak mérése során. **Görögország** például azon három tagállam közé tartozik, ahol **a tengeri árufuvarozás aránya a legmagasabb** (96,4 %), míg **Románia** a három **legalacsonyabb a tengeri árufuvarozási aránnyal** (16,0 %) ([15]) rendelkező tagállam egyike. Ugyanakkor az EU-ban a **közúti árufuvarozás intenzitása** 2013 és 2022 között 22 %-kal nőtt. A **tehergépjárművek** továbbra is az ellátási láncok gerincét alkotják, és az EU-ban a **szárazföldi** (közúti, vasúti és vízi) **áruszállítás 77 %-áért felelnek** ([16]).

4.3. A magyar-román határ kulcsfontosságú kapuként szolgál a fő uniós piac felé vezető úton. Konkrétan itt gyűlik össze a Görögországon, Bulgárián és Románián áthaladó útvonalakról és szállítási láncokról érkező forgalom. Az említett országok fő kereskedelmi partnereit az uniós tagállamok jelentik: az áruk ezekbe irányuló importjának, illetve exportjának aránya Románia esetében 71 %, illetve 72 %, Magyarország esetében 69 %, illetve 77 %, Bulgária esetében pedig 55 %, illetve 63 % ([17]).

4.4. A bolgár-román, valamint a román-magyar szárazföldi határokat átlépő személygépkocsik és tehergépjárművek késedelmei és torlódásai az évszaktól függően változnak, de átlagosan legalább 20 perc és több mint 200 perc között mozognak, és néha akár az 5 napot is meghaladják ([18]). A feltorlódott teherautósor hossza bizonyos szárazföldi határellenőrzési pontokon adott esetben meghaladhatja a 30 km-t. A határokon a hosszú torlódások miatt a romlandó áruk megromolhatnak, ami negatívan érinti az agrár-élelmiszeripari ágazatot, és pénzügyi veszteségeket okoz az exportőröknek és az importőröknek egyaránt. A határokon veszteglő tehergépjárművek késedelmével kapcsolatos költségeken kívül az infrastrukturális projektek végrehajtásával kapcsolatban is beszámolnak költségekről és veszteségekről, mivel nem lehet kellő időben kiszállítani a szükséges felszereléseket. Ez az e-kereskedelem növekedését is hátrányosan érinti, mivel bár az értékesítés online zajlik, a szállításra hagyományos módon kerül sor.

4.5. A részletes tanulmányok azt mutatják, hogy a Bulgáriában és Romániában működő közlekedési vállalatok a határokon elszenvedett késések miatt 5–20%-os többletköltséggel szembesülnek ([19]). Ez magában foglalja az üzemanyagköltségeket, a járművezetők bérét és a járműkarbantartást. Ezeket a költségeket végső soron áthárítják a fogyasztókra, ami hozzájárul az áruk árának emelkedéséhez ([20]). Bulgária esetében a költségek 432 millió EUR-t tesznek ki az árufuvarozás veszteségei tekintetében, ami a lehetséges hatásokat figyelembe véve 711 millió EUR-ra emelkedik. Románia esetében ez az összeg az UNTRR becslései szerint meghaladja a 2,5 milliárd EUR-t.

([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. o. 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, adatkészletkód: 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]) A Bolgár Nemzeti Közlekedési Kamara, valamint Románia és Bulgária belügyminisztériumának információi.
([19]) Az UNTRR tanulmánya, *Road Transport Market in Romania, 2018–2030*, 2024. április – https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.
([20]) World Road Transport Organisation – 2024. január – *„This directly cost transport operators €90 million, with an additional €2.32 billion in lost annual revenues.*" - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. A folyamatos határellenőrzés **negatív környezeti hatással jár** a határátkelésre váró járművek szén-dioxid-kibocsátása miatt, mivel a motorok az egész eljárás alatt járnak. Konzervatív feltételezések és becslések szerint ([21]) a magyar-román, a román-bolgár és a bolgár-görög határon végzett határellenőrzések fenntartására visszavezethető éves szén-dioxid-kibocsátás több mint 46 ezer tCO_2/év. Ez körülbelül 28 000 uniós háztartás villamosenergia-fogyasztásából származó éves kibocsátásnak felel meg ([22]).

4.7. A határellenőrzésekkel kapcsolatos bizonytalanságok és hatékonysági problémák elriasztják a közvetlen külföldi befektetéseket, és **károsítják a befektetési környezetet**. A befektetők stabil és kiszámítható környezetet keresnek, és a késedelmek és megnövekedett működési költségek érzékelt kockázata miatt a beruházásokat gyakran más schengeni országokba helyezik át. Ez a jelenség súlyosbítja a kelet- és nyugat-európai országok közötti gazdasági egyenlőtlenségeket.

4.8. Az Európai Parlament által 2016-ban készített tanulmány megállapításai szerint ([23]) a schengeni tagság hiánya befolyásolhatja az érintett országok státuszával kapcsolatos piaci várakozásokat az Unión és az euroövezeten belül (bár Bulgária és Románia még nem vezette be az eurót). Ez **politikai jelzésnek tekinthető arra, hogy az adott ország nem része az EU „magjának"**, és hatással lehet az államkötvények hozamára, a pénzügyi eszközök árára, a vállalatokat és a háztartásokat érintő kamatlábakra, illetve potenciálisan negatív hatást gyakorolhat a reálgazdaságra.

4.9. A szárazföldi határokon az elhúzódó várakozási idők jelentősen sérthetik **az emberi jogokat** és súlyosbíthatják az egyenlőtlenségeket. Az egyének állampolgárságuktól vagy körülményeiktől függetlenül indokolatlan késedelmekkel, stresszel és egészségügyi kockázatokkal szembesülhetnek. Ezek az akadályok gátolják a személyek szabad mozgását, ami hatással van a kereskedelemre, az oktatásra és a családegyesítésre, és jelentősen kihat a munkavállalók, különösen a járművezetők mentális és fizikai egészségére. A hatékony határigazgatási rendszerek kiépítése és az egyenlőség elveinek tiszteletben tartása rendkívül fontos a szóban forgó alapvető jogok védelmének, valamint annak biztosításához, hogy hátterétől függetlenül minden emberrel méltósággal és tisztelettel bánjanak.

4.10. A bolgár–román határon, valamint a schengeni térség szomszédos országaival, például Görögországgal és Magyarországgal közös határokon az elhúzódó határellenőrzés jelentős időkorlátot jelent az utazók számára, és negatívan hat az autóbuszos személyszállítási ágazatra ([24]). Ez **akadályozza a turizmust**, amely mindkét ország számára létfontosságú ágazat, valamint hátráltatja az uniós gazdaságokat és a regionális fejlődést. Az ERI egyik kutatása arra enged következtetni, hogy egyedül Bulgária évente több mint 62 millió EUR turisztikai bevételtől esik el.

4.11. A schengeni térségen kívüli státusz akadályozza a **munkaerő szabad mozgását**, és korlátozza a bolgár és román munkavállalók lehetőségeit arra, hogy a szomszédos uniós tagállamokban keressenek munkát. Ez a korlátozás érinti az építőipart, a mezőgazdaságot és a szolgáltatási ágazatokat, amelyek nagymértékben támaszkodnak az idénymunkásokra és az ideiglenes munkavállalókra ([25]).

4.12. Az EU-n belüli határokon átnyúló mobilitással járó foglalkoztatási, vállalkozói és szakképzési lehetőségekre vonatkozóan csak korlátozottan állnak rendelkezésre olyan statisztikai adatok, amelyek lehetővé tennék a szárazföldi határellenőrzés Bulgáriára, Romániára, Magyarországra és Görögországra gyakorolt hatásának értékelését. Negatív hatásra lehet azonban következtetni, mivel **a munkavállalók mobilitását befolyásolja a közlekedési lehetőségek rendelkezésre állása.**

4.13. A munkaerő fokozott mobilitása a termelékenység és a gazdasági teljesítmény növekedésével jár. A Romániából és Bulgáriából származó, munkaképes korú (20–64 éves) mobilis polgárok ([26]) száma a hazájukban élő népesség százalékában kifejezve tovább növekszik (Románia: a 2010. évi 11,5 %-ról 2020-ra 18,6 %-ra, ami a legmagasabb az EU-ban; Bulgária: a 2010. évi 6 %-ról 2020-ra 10,3 %-ra, ami a negyedik legmagasabb az EU-ban). A szárazföldi határellenőrzések megszüntetése megkönnyíti a szállítási lehetőségek rendelkezésre állását, és növeli **a határokon átnyúló munkaerő-mobilitás lehetőségeit**, ezáltal fellendítve a nagyobb termelékenységhez és gazdasági teljesítményhez vezető lehetőségeket az érintett határrégiókban.

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

([22]) Saját számítások, Eurostat adatkészletkód: lfst_hhnhtych, valamint *EU energy in figures* – statistical pocketbook 2023.

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

([24]) A szervezett turistautakat főként autóbusszal bonyolítják le.

([25]) A munkavállalói mobilitás a schengeni tagságon túlmutató összetett dinamikával jár, beleértve a nyelvi akadályokat, a munkahelyek elérhetőségét és a társadalmi integrációt. Bár a schengeni integráció valószínűleg fokozza a munkaerő mobilitását, célzottabb kutatásra van szükség ahhoz, hogy konkrét százalékokban ki lehessen mutatni a kizárólag a schengeni térségen kívüli státuszból adódó csökkenést.

([26]) Eurostat, adatkészletkódok: lfst_lmbpcita, valamint demo_pjangroup.

4.14. Ami a **biztonsági aggályokat** illeti: az, hogy Bulgáriát és Romániát csak részlegesen vették fel a schengeni térségbe, paradox módon inkább aláássa, mintsem erősíti az EU biztonságát. A külső határok hatékony igazgatása közös felelősség, és ezeknek az országoknak a schengeni térségbe való integrálása a megerősített együttműködés és az erőforrás-megosztás révén megerősítheti az általános biztonsági intézkedéseket. Ezen túlmenően a határbiztonsági infrastruktúra – többek között a Bulgária és Románia, Bulgária és Görögország, valamint Románia és Magyarország közötti rendőri erők – fenntartásához és karbantartásához kapcsolódó kiadások átirányíthatók az EU külső határainak megerősítésére.

Brüsszel, 2024. december 4.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Oliver RÖPKE