C/2025/762

11.2.2025.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums

Cik vienotajam tirgum izmaksā nepiederība Šengenas zonai: ietekme uz Bulgāriju un Rumāniju

(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2025/762)

Ziņotāja: **Mariya MINCHEVA**

Padomniece	Silviya TODOROVA (ziņotājai)
Pilnsapulces lēmums	15.2.2024.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	7.11.2024.
Pieņemts plenārsesijā	4.12.2024.
Plenārsesija Nr.	592
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	142/0/7

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) aicina Padomi noteikt datumu, kurā jau 2024. gadā tiktu atcelta sauszemes robežkontrole starp Bulgāriju un Rumāniju un pārējām Šengenas dalībvalstīm. EESK aicina visas ieinteresētās personas sadarboties, lai sasniegtu šo mērķi, un nodrošināt, ka ieguvumi no dalības Šengenas zonā nāk par labu vienlīdz visiem ES iedzīvotājiem.

1.2. Šengenas nolīgums ir būtisks brīvai personu kustībai, kā arī brīvai preču, pakalpojumu un kapitāla apritei Eiropas Savienībā, un tas ir svarīgs ES saimniecisko panākumu faktors. ES konkurētspēja ir kļuvusi par neatliekamu politisku prioritāti, par ko liecina nesenie ziņojumi, kurus sagatavojuši *Enrico Letta* un *Mario Draghi*. Minēto ziņojumu galvenais vēstījums ir nepieciešamība ātri un visaptveroši īstenot vienotā tirgus noteikumus, kā arī turpināt integrāciju.

1.3. Neraugoties uz ievērojamajiem sasniegumiem, Eiropas vienotais tirgus joprojām ir tapšanas procesā. Nesenās krīzes ir vēl vairāk atklājušas tā neaizsargātību pret traucējumiem. Vienotajā tirgū jebkādi pārvietošanās brīvības ierobežojumi, tostarp tehniskie ierobežojumi attiecībā uz maršrutiem un autotransportu, negatīvi ietekmē ES konkurētspēju un ekonomikas izaugsmi, kavējot Līgumos paredzētās sociālās tirgus ekonomikas pilnvērtīgu īstenošanu.

1.4. Gadiem ilgi dalībvalstis laiku pa laikam atjauno pagaidu robežkontroli ([1]). Tomēr šo lēmumu saimnieciskā un sociālā ietekme uz vienoto tirgu nav tikusi izvērtēta. EESK uzskata, ka Eiropas Komisijai būtu regulāri jāsniedz ticami dati par saimniecisko un sociālo ietekmi, kas tieši saistīta ar robežkontroles ieviešanu Šengenas zonā, tostarp par ietekmi uz konkurētspēju.

([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. Padome no 2024. gada 31. marta atcēla iekšējās gaisa telpas un jūras robežkontroles ar Bulgāriju un Rumāniju. Tomēr iekšējā sauszemes robežkontrole ar šīm dalībvalstīm joprojām ir saglabāta, radot nevajadzīgas saimnieciskās un sociālās izmaksas visam vienotajam tirgum.

1.6. Dažādas aplēses liecina, ka uzņēmumi, kas darbojas Bulgārijā un Rumānijā, ik gadu maksā miljardiem *euro* saistībā ar augstākām loģistikas izmaksām, preču un aprīkojuma piegādes kavējumiem un degvielas izmaksu un autovadītāju atalgojuma pieaugumu. Visas šīs tiešās izmaksas neizbēgami tiek pārnestas uz patērētājiem augstāku cenu veidā un ietekmē darba ņēmēju fizisko un psihoemocionālo veselību.

1.7. Sauszemes robežkontrolei ir nepārprotama ietekme uz vidi, ņemot vērā CO_2 emisijas no transportlīdzekļiem, kas gaida, lai šķērsotu robežu. Tā kavē tūrismu un brīvu darbaspēka pārvietošanos. Nenoteiktība un neefektivitāte, kas saistīta ar sauszemes robežkontroli, attur tiešās ārvalstu investīcijas un kaitē investīciju videi.

1.8. Bulgārijas un Rumānijas esamībai ārpus Šengenas zonas ir sava politiskā cena. Dalību Šengenas zonā nevajadzētu izmantot kā sava veida neformālu nosacījumu laikā pēc pievienošanās Eiropas Savienībai. Šāda pieeja rada neuzticēšanos ES iestādēm un veicina eiroskeptisku noskaņojumu.

2. **Konteksts**

2.1. **Eiropas vienotais tirgus** ir ievērojams sasniegums un viens no ES integrācijas pamatelementiem. Tas nodrošina ES uzņēmumiem piekļuvi plašam vietējam tirgum, kurā ir gandrīz 450 miljoni cilvēku, un sekmē tirdzniecību, konkurenci un ekonomikas izaugsmi, kā arī veicina labklājību un kohēziju visu ES iedzīvotāju labā. Tomēr, neraugoties uz to, ka vienotais tirgus jau ir atzīmējis savu 30. gadadienu ([2]), tas **joprojām jāpilnveido**. **Šengenas nolīgums** joprojām ir **ES vienotā tirgus stūrakmens**.

2.2. Neraugoties uz nepieciešamību padziļināt vienoto tirgu, pēdējos 20 gados aptuveni 60 % no **pašreizējiem šķēršļiem**, kas kavē pakalpojumu sniegšanu, ir bijuši vieni un tie paši ([3]) un pašlaik kavē pāreju uz zaļo un digitālo ekonomiku.

2.3. Nesenās krīzes, piemēram, Covid-19 pandēmija un karš Ukrainā, ir atklājušas **vienotā tirgus neaizsargātību pret traucējumiem**. Lai to novērstu, tirgum ir jādarbojas jebkuros apstākļos, pat neparedzētu krīžu laikā. Svarīgi ir rīkoties ātri, lai novērstu traucējumus, tostarp piegādes ķēžu trūkumus un atkarību no trešām valstīm.

2.4. Kopš 2011. gada ([4]), ([5]) Bulgārija un Rumānija ir izpildījušas visus priekšnosacījumus Šengenas *acquis* īstenošanai dažādās jomās ([6]). Eiropas Parlaments ir pieņēmis astoņas rezolūcijas kurās aicinājis abas valstis ātri pievienot Šengenas zonai; pēdējā no tām tika pieņemta 2024. gada 10. aprīlī. Arī EESK 2023. gada 14. decembrī pieņēma rezolūciju ([7]), kurā norādīts, ka attiecībā uz Bulgāriju un Rumāniju nevajadzētu izvirzīt papildu nosacījumus, kas ir tālejošāki par spēkā esošo Līgumu un regulu prasībām.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/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]) OV C 380 E, 11.12.2012., 160. lpp..

([5]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei "Spēcīgāka Šengena: pilnīga Bulgārijas, Rumānijas un Horvātijas dalība zonā bez kontroles pie iekšējām robežām", 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]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas rezolūcija par tematu "EESK atbalsts Rumānijas un Bulgārijas centieniem pievienoties Šengenas zonai", 2023. gada 14. decembris (OV C, C/2024/1563, 5.3.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj).

2.5. Padome 2023. gadā atcēla iekšējās gaisa telpas un jūras robežkontroles ar Bulgāriju un Rumāniju no 2024. gada 31. marta. Pārbaudes pie iekšējām sauszemes robežām ir saglabātas **bez konkrēta to atcelšanas datuma**.

2.6. Savā ziņojumā par vienotā tirgus nākotni ***Enrico Letta*** aicina ES iestādes stingri iebilst pret jebkādiem mēģinājumiem ierobežot pārvietošanās brīvību starp dalībvalstīm, tostarp pret tehniskiem ierobežojumiem attiecībā uz maršrutiem un autotransportu, kā arī pret jebkādu Šengenas nolīguma apturēšanu. Ziņojumā skaidri teikts **"2024. gadā noteikt datumu pārbaužu atcelšanai pie iekšējām sauszemes robežām starp Bulgāriju, Rumāniju un citām Šengenas valstīm"** ([8]). Tādu pašu vēstījumu pauda Eiropas Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena, Eiropas Parlamentu iepazīstinādama ar savām 2024.–2029. gada politiskajām pamatnostādnēm nākamajai Eiropas Komisijai.

3. **Vispārīgas piezīmes**

3.1. Lēmums **saglabāt sauszemes robežkontroli starp Bulgāriju un Rumāniju, un citām ES dalībvalstīm rada ievērojamas izmaksas** un *de facto* papildu šķērsli, kas liedz uzņēmumiem pilnībā izmantot vienotā tirgus priekšrocības. Ietekme uz reģionālo, ekonomisko un sociālo kohēziju izceļ tālejošās sekas, kas skar ES vienotību un stabilitāti. Veicot aktīvus pasākumus ceļā uz Bulgārijas un Rumānijas pilnīgu integrāciju Šengenas zonā, ES var stiprināt savu iekšējo saliedētību, uzlabot konkurētspēju un ievērot brīvas pārvietošanās un solidaritātes pamatprincipus, kas ir ES projekta pamatā.

3.2. EESK norāda, ka Austrumeiropai, tostarp Bulgārijai un Rumānijai, ir izšķiroši svarīga funkcija rūpēs par drošību un piegādes ķēdēm, tostarp saistībā ar palīdzību Ukrainai. EESK ir gatava atbalstīt šos centienus un mudina visas ieinteresētās personas par prioritāti noteikt ātru un efektīvu šā jautājuma atrisināšanu.

3.3. EESK norāda arī, ka analīze un dati par ārpus Šengenas zonas esošo valstu ekonomisko ietekmi uz vienoto tirgu ir ierobežoti. Ir tikai viens pētījums, kuru Eiropas Parlaments pasūtīja 2016. gadā un kura mērķis bija **novērtēt robežkontroles atjaunošanas ietekmi** Šengenas zonā, nevis ietekmi, ko rada dalībvalstu palikšana ārpus Šengenas zonas.

3.4. Eiropas Komisija vērtē **fiziskos šķēršļus tirdzniecībai** ([9]), taču tie attiecas tikai uz tādiem notikumiem kā robežu blokāde, demonstrācijas un uzbrukumi kravas automobiļiem. Sauszemes robežkontroles ietekme, tostarp Šengenas dalībvalstu ieviesta robežkontroles pagaidu atjaunošana, netiek ņemta vērā.

3.5. Saistībā ar ES **paplašināšanās** procesu notiek diskusijas par pašreizējām nepilnībām ekonomiskajās attiecībās ar kandidātvalstīm, ja tās mēra attiecībā pret šo valstu iespējamo dalību ES vienotajā tirgū ([10]). Bulgārijas un Rumānijas gadījumā ekonomiskā konverģence ar Eiropas Savienību joprojām ir nepietiekama, un robežkontrole negatīvi ietekmē šo procesu. Izmantojot pievienošanos Šengenas zonai kā sava veida neformālu **nosacījumu pēc pievienošanās ES** ([11]), tiek radīta neuzticēšanās Eiropas iestādēm un veicināts eiroskeptisks noskaņojums ([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]) *Bruegel* ziņojums, *The impact on the European Union of Ukraine's future accession*, 2024. gada 11. aprīlis, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([11]) *Bruegel* ziņojums, *The impact on the European Union of Ukraine's future accession*, 2024. gada 11. aprīlis, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Sabiedriskās domas aptauja Rumānijā liecina, ka vairāk nekā 60 % iedzīvotāju uzskata, ka viņu izslēgšana no Šengenas zonas nozīmē otršķirīgu statusu Eiropas Savienībā. *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/ un https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Īpašas piezīmes**

4.1. Bulgārijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas pētniecības institūta (*ERI*) detalizēts pētījums liecina, ka vidējā negatīvā ietekme uz Bulgārijas ekonomiku sakarā ar valsts daļēju pievienošanos Šengenas zonai ir **ikgadēji zaudējumi vairāk nekā 834 miljonu EUR apmērā** ([13])**, ieskaitot tiešo, netiešo un vidisko ietekmi**. Zaudējumi ir šādi: tiešās izmaksas par pārvadātajām precēm, kravu autopārvadājumi un zaudējumi, ko rada neizmantotas iespējas gūt alternatīvus ieņēmumus no kravu autopārvadājumiem; kopējā vidiskā ietekme, ko izraisa ilgstoša gaidīšana pie robežām un kas atbilst vidējai biržas cenai par tonnu CO_2 piesārņojuma; zaudējumi, kurus rada neizmantotas iespējas gūt papildu ienākumus; kopējie zaudējumi, kuri rodas, jo netiek gūti potenciālie valsts budžeta ieņēmumi no maksājamajiem nodokļiem. Nav salīdzināmu datu par Rumāniju; tomēr tiek lēsts ([14]), ka kavēšanās pie sauszemes robežas transporta pārvadātājiem izmaksā 90 miljonus EUR un papildus **ik gadu tiek zaudēti ieņēmumi** 2,32 miljardu EUR apmērā. Šo izmaksu dēļ samazinās uzņēmumu un ekonomikas konkurētspēja.

4.2. Dažādās dalībvalstīs tiek izmantoti **dažādi kravu pārvadājumu veidi**, un tas būtu jāņem vērā, mērot sauszemes robežkontroles ietekmi. Piemēram, **Grieķija** ir viena no trim dalībvalstīm, kurās ir **vislielākais jūras kravu pārvadājumu īpatsvars** (96,4 %), savukārt **Rumānija** ir viena no trim dalībvalstīm ar **viszemāko jūras kravu pārvadājumu īpatsvaru** (16,0 %) ([15]). Tajā pašā laikā jāpiebilst, ka no 2013. gada līdz 2022. gadam ES **kravu autopārvadājumu apjoms ir pieaudzis** par 22 %. **Kravas automobiļi** joprojām veido piegādes ķēžu mugurkaulu, Eiropas Savienībā **pārvadājot 77 % iekšzemes kravu** (autotransports, dzelzceļš un ūdensceļi) ([16]).

4.3. Ungārijas un Rumānijas robeža ir būtiska vārteja uz galveno ES tirgu un efektīvi absorbē satiksmi pa piegādes maršrutiem un ķēdēm caur Grieķiju, Bulgāriju un Rumāniju. ES valstis ir to galvenie tirdzniecības partneri, un preču imports un eksports ir attiecīgi 71 % un 72 % Rumānijas gadījumā, 69 % un 77 % Ungārijas gadījumā un 55 % un 63 % Bulgārijas gadījumā ([17]).

4.4. Kavējumi un rindas vieglajiem automobiļiem un kravas automobiļiem, kas šķērso sauszemes robežas starp Bulgāriju un Rumāniju, kā arī Rumāniju un Ungāriju, atšķiras atkarībā no sezonas, bet vidēji tas ir vismaz 20 minūtes un vairāk nekā 200 minūtes, dažkārt pat vairāk nekā 5 dienas ([18]). Kravas automobiļu rindas konkrētos sauszemes robežkontroles punktos dažkārt var būt garākas par 30 km. Garas rindas pie robežām var izraisīt ātrbojīgu preču bojāšanos (nelabvēlīgi ietekmējot lauksaimniecības un pārtikas nozari), tādējādi radot finansiālus zaudējumus gan eksportētājiem, gan importētājiem. Papildus izmaksām, ko rada kravas automobiļu kavēšanās pie robežām, tiek ziņots arī par izmaksām un zaudējumiem, kuri saistīti ar infrastruktūras projektu īstenošanu, jo vajadzīgo aprīkojumu nevar savlaicīgi piegādāt. Negatīvi tiek ietekmēta arī e-komercijas izaugsme, jo, lai arī tirdzniecība var notikt tiešsaistē, piegādes tiek veiktas tradicionālā veidā.

4.5. Detalizēti pētījumi liecina, ka transporta uzņēmumi, kas darbojas Bulgārijā un Rumānijā, uz robežas radušās kavēšanās dēļ saskaras ar papildu izmaksām, kas svārstās no 5 % līdz 20 % ([19]). Tas ietver degvielas izmaksas, autovadītāju algas un transportlīdzekļu apkopi. Šīs izmaksas galu galā tiek pārnestas uz patērētājiem, un tādējādi tiek veicināta preču cenu paaugstināšanās ([20]). Bulgārijā izmaksas sasniedz 432 miljonus EUR lielus zaudējumus kravu autopārvadājumu jomā, un tās palielinās līdz 711 miljoniem EUR, ja ņem vērā iespējamo ietekmi. Saskaņā ar *UNTRR* aplēsēm Rumānijā izmaksas pārsniedz 2,5 miljardus EUR.

([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]) Bulgārijas Nacionālās transporta palātas, Rumānijas Iekšlietu ministrijas un Bulgārijas Iekšlietu ministrijas sniegta informācija.

([19]) *UNTRR* pētījums, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030*, 2024. gada aprīlis, https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Pasaules Autotransporta organizācija (*World Road Transport Organisation*), 2024. gada janvāris: "Tiešās izmaksas pārvadātājiem ir 90 miljoni EUR un papildus jāpieskaita 2,32 miljardi EUR, kas ir ik gadu zaudētie ieņēmumi." - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Robežkontroles saglabāšanai ir **negatīva ietekme uz vidi**, jo transportlīdzekļi, kuri gaida pie robežas, lai to šķērsotu, un kuru dzinēji darbojas, kamēr tiek veikta kontrole, rada CO_2 emisijas. Saskaņā ar piesardzīgiem pieņēmumiem un aplēsēm ([21]) oglekļa emisijas, kas atlikušo robežkontroļu dēļ rodas pie Ungārijas un Rumānijas, Rumānijas un Bulgārijas, kā arī Bulgārijas un Grieķijas robežas, pārsniedz 46 tūkstošus tonnu CO_2/gadā. Tas ir līdzvērtīgs gada emisijām, ko Eiropas Savienībā rada aptuveni 28 000 mājsaimniecību, patērējot elektroenerģiju ([22]).

4.7. Nenoteiktība un neefektivitāte, kas saistīta ar robežkontroli, attur tiešās ārvalstu investīcijas un **kaitē investīciju videi**. Investori meklē stabilu un paredzamu vidi, un pašvērtētais kavēšanās un darbības izmaksu pieauguma risks nereti novirza investīcijas uz citām Šengenas valstīm. Tas saasina ekonomiskās atšķirības starp Austrumeiropas un Rietumeiropas valstīm.

4.8. Saskaņā ar konstatējumiem Eiropas Parlamenta 2016. gadā veiktajā pētījumā ([23]) nepiederība Šengenas zonai varētu ietekmēt tirgus prognozes attiecībā uz šo valstu statusu Eiropas Savienībā un eurozonā (lai gan Bulgārija un Rumānija vēl nav ieviesušas *euro*). Tas ir politisks signāls, ka **valsts neietilpst ES "pamatsastāvā"**, un tas varētu ietekmēt valsts obligāciju ienesīgumu, finanšu aktīvu cenu un procentu likmes, kas attiecas uz uzņēmumiem un mājsaimniecībām, kā arī potenciāli negatīvi ietekmēt reālo ekonomiku.

4.9. Ilgāks gaidīšanas laiks pie sauszemes robežām var būtiski apdraudēt **cilvēktiesības** un saasināt nevienlīdzību. Neatkarīgi no personu valstspiederības vai apstākļiem tās var saskarties ar nepamatotu kavēšanos, stresu un veselības apdraudējumiem. Šādi šķēršļi kavē personu brīvu pārvietošanos, ietekmējot tirdzniecību, izglītību un ģimenes atkalapvienošanos, un tiem ir ievērojama ietekme uz darba ņēmēju, it īpaši autovadītāju, psihoemocinālo un fizisko veselību. Ir būtiski ieviest robežu pārvaldības sistēmas, kas būtu efektīvas, un ievērot vienlīdzības principus, lai nodrošinātu šo pamattiesību aizsardzību, kā arī cieņpilnu attieksmi un respektu pret visām personām neatkarīgi no viņu izcelsmes.

4.10. Robežkontroles pagarināšana starp Bulgāriju un Rumāniju, kā arī ar tām kaimiņos esošajām Šengenas zonas valstīm, piemēram, Grieķiju un Ungāriju, rada ceļotājiem ievērojamus laika ierobežojumus un negatīvi ietekmē autobusu transporta nozari ([24]). Tas **kavē tūrismu**, kas ir svarīga nozare abām valstīm, un rada šķēršļus ES ekonomikai un reģionālajai attīstībai. *ERI* pētījums liecina, ka Bulgārija vien tūrisma jomā zaudē vairāk nekā 62 miljonus EUR ieņēmumu gadā.

4.11. Nepiederība Šengenas zonai kavē **brīvu darbaspēka pārvietošanos**, ierobežojot Bulgārijas un Rumānijas darba ņēmēju iespējas meklēt darbu kaimiņos esošajās ES dalībvalstīs. Šis ierobežojums skar būvniecības, lauksaimniecības un pakalpojumu nozari, kas lielā mērā ir atkarīgas no sezonas un pagaidu darbiniekiem ([25]).

4.12. Par nodarbinātību, uzņēmējdarbību un profesionālajām iespējām, kas saistītas ar pārrobežu mobilitāti Eiropas Savienībā, ir tikai ierobežoti statistikas dati, kuri ļautu novērtēt sauszemes robežkontroles ietekmi uz Bulgāriju, Rumāniju, Ungāriju un Grieķiju. Tomēr var izdarīt secinājumus par negatīvu ietekmi, ņemot vērā, ka **darba ņēmēju mobilitāti ietekmē transporta iespēju pieejamība**.

4.13. Lielāka darbaspēka mobilitāte ir saistīta ar augstāku ražīgumu un ekonomikas sniegumu. Aizvien vairāk Rumānijas un Bulgārijas ([26]) iedzīvotāju darbspējīgā vecumā (20–64 gadi) kļūst mobili. To īpatsvars no valstī dzīvojošo skaita turpina pieaugt (Rumānijā: no 11,5 % 2010. gadā līdz 18,6 % 2020. gadā – augstākais rādītājs Eiropas Savienībā; Bulgārijā: no 6 % 2010. gadā līdz 10,3 % 2020. gadā – ceturtais augstākais rādītājs Eiropas Savienībā). Sauszemes robežkontroles atcelšana atvieglos transporta alternatīvu pieejamību un palielinās **darbaspēka pārrobežu mobilitātes iespējas**, tādējādi palielinot arī iespējas panākt lielāku ražīgumu un ekonomikas sniegumu attiecīgajos pārrobežu reģionos.

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

([22]) Pašu aprēķini, *Eurostat* dati: *lfst_hhnhtych and EU energy in figures* – 2023. gada statistikas buklets.

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

([24]) Organizēti tūrisma braucieni lielākoties notiek ar autobusu.

([25]) Darbaspēka mobilitāte ir saistīta ar sarežģītu dinamiku, kas ietver ne tikai dalību Šengenas zonā (piemēram, valodas barjeras, darbvietu pieejamību un sociālo integrāciju). Lai gan integrācija Šengenas zonā varētu uzlabot darbaspēka mobilitāti, konkrēta procentuālā samazinājuma sasaiste vienīgi ar nepiederību Šengenas zonai ir jāizpēta mērķtiecīgāk.

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

4.14. Attiecībā uz **drošības apsvērumiem** Bulgārijas un Rumānijas daļēja integrācija Šengenas zonā paradoksālā kārtā apdraud, nevis uzlabo ES drošību. Efektīva ārējo robežu pārvaldība ir kopīga atbildība, un minēto valstu integrācija Šengenas zonā varētu stiprināt vispārējos drošības pasākumus, pateicoties ciešākai sadarbībai un kopīgai resursu izmantošanai. Turklāt izdevumus, kas saistīti ar robežu drošības infrastruktūras, tostarp policijas spēku, nodrošināšanu un uzturēšanu uz robežas starp Bulgāriju un Rumāniju, Bulgāriju un Grieķiju, kā arī Rumāniju un Ungāriju, varētu novirzīt ES ārējo robežu stiprināšanai.

Briselē, 2024. gada 4. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Oliver RÖPKE