Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/762

11.2.2025

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

De kosten van het niet deel uitmaken van het Schengengebied voor de interne markt — gevolgen voor Bulgarije en Roemenië

(initiatiefadvies)

(C/2025/762)

Rapporteur: **Mariya MINCHEVA**

Adviseur	Silviya TODOROVA (voor de rapporteur)
Besluit van de voltallige vergadering	15.2.2024
Rechtsgrond	Artikel 52, lid 2, van het reglement van orde
Bevoegde afdeling	Interne Markt, Productie en Consumptie
Goedkeuring door de afdeling	7.11.2024
Goedkeuring door de voltallige vergadering	4.12.2024
Zitting nr.	592
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	142/0/7

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) roept de Raad op om nog in 2024 een datum vast te stellen voor het afschaffen van de controles aan de landsgrenzen tussen Bulgarije en Roemenië en de andere Schengenlanden. Het EESC roept alle belanghebbenden op hiertoe de handen ineen te slaan, om ervoor te zorgen dat alle EU-burgers in gelijke mate kunnen profiteren van de voordelen die de Schengenlanden genieten.

1.2. Het Akkoord van Schengen is van essentieel belang voor het vrije verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal binnen de EU en is medebepalend voor het economische succes van de EU. Het concurrentievermogen van de EU is een dringende politieke prioriteit geworden, zoals ook wordt benadrukt in de recente verslagen van Enrico Letta en Mario Draghi. Een belangrijke boodschap in deze verslagen is dat een vlotte en integrale implementatie van de internemarktregels alsook verdere integratie geboden is.

1.3. Ondanks haar aanzienlijke verwezenlijkingen blijft de Europese interne markt een werk in uitvoering. Tijdens recente crises is nog duidelijker geworden hoe kwetsbaar de interne markt is voor verstoringen. Iedere beperking van het vrije verkeer binnen de interne markt, met inbegrip van technische belemmeringen voor routes en wegvervoer, schaadt het concurrentievermogen en de economische groei van de EU en belemmert de volledige verwezenlijking van de sociale markteconomie zoals bedoeld in de Verdragen.

1.4. Het komt al jaren voor dat lidstaten tijdelijk weer grenscontroles invoeren ([1]). De economische en sociale gevolgen van deze besluiten voor de interne markt zijn echter niet geëvalueerd. Het EESC vindt dat de Europese Commissie regelmatig betrouwbare gegevens moet verstrekken over de economische en sociale gevolgen die rechtstreeks verband houden met de invoering van grenscontroles in het Schengengebied, met inbegrip van de gevolgen voor het concurrentievermogen.

([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. De Raad heeft de controles aan de interne lucht- en zeegrenzen met Bulgarije en Roemenië per 31 maart 2024 opgeheven. De controles aan de landsgrenzen met deze lidstaten blijven echter intact, met onnodige economische en sociale kosten voor de hele interne markt tot gevolg.

1.6. Uit meerdere ramingen blijkt dat ondernemingen die in Bulgarije en Roemenië actief zijn, jaarlijks miljarden euro's kwijt zijn vanwege hogere logistieke kosten, vertragingen bij de levering van goederen en apparatuur, hogere brandstofkosten en hogere loonkosten van bestuurders. Al deze directe kosten worden onvermijdelijk doorberekend aan de consument in de vorm van hogere prijzen en hebben gevolgen voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid van werknemers.

1.7. Controles aan de landsgrenzen hebben duidelijk milieugevolgen vanwege de CO_2-emissies van voertuigen die bij de grensovergangen staan te wachten. Ze belemmeren het toerisme en het vrije verkeer van werknemers. De onzekerheid en inefficiëntie rond grenscontroles ontmoedigen buitenlandse directe investeringen en schaden het investeringsklimaat.

1.8. Dat Bulgarije en Roemenië geen deel uitmaken van het Schengengebied heeft een politieke prijs. Toetreding tot het Schengengebied mag niet worden gebruikt als een soort niet-formele voorwaarde na de toetreding tot de EU. Deze benadering leidt tot wantrouwen jegens de Europese instellingen en wakkert eurosceptische gevoelens aan.

2. **Achtergrond**

2.1. De **Europese interne markt** behoort tot de wapenfeiten en de grondslagen van het Europese integratieproces. EU-bedrijven hebben toegang tot een enorme markt van bijna 450 miljoen mensen die de handel, concurrentie en economische groei stimuleert en alle Europeanen meer welvaart en cohesie oplevert. Maar hoewel de interne markt inmiddels al 30 jaar bestaat ([2]), is ze **nog altijd niet voltooid**. Het **Akkoord van Schengen** blijft een **hoeksteen van de interne markt van de EU**.

2.2. Ondanks de noodzaak om de interne markt verder te verdiepen is ca. 60 % van de **huidige belemmeringen** voor de verlening van diensten van hetzelfde type als 20 jaar geleden ([3]) en wordt de transitie naar de groene en de digitale economie hierdoor gehinderd.

2.3. Tijdens recente crises, zoals de COVID-19-pandemie en de oorlog in Oekraïne, is gebleken hoe **kwetsbaar de interne markt is voor verstoringen**. Het is dan ook zaak dat de interne markt te allen tijde blijft functioneren, zelfs tijdens onvoorziene crises. De EU moet beslist vlot in actie kunnen komen om verstoringen, waaronder tekorten in toeleveringsketens en afhankelijkheden van derde landen, te verhelpen.

2.4. Sinds 2011 ([4]) ([5]) voldoen Bulgarije en Roemenië aan alle voorwaarden in verband met de toepassing van het Schengenacquis op de verschillende terreinen ([6]). Het Europees Parlement heeft acht resoluties aangenomen, waarvan de laatste op 10 april 2024, waarin wordt opgeroepen tot een snelle toetreding van beide landen tot het Schengengebied. Het EESC heeft op 14 december 2023 eveneens een resolutie ([7]) aangenomen waarin wordt gesteld dat aan Bulgarije en Roemenië geen aanvullende voorwaarden mogen worden gesteld die verder gaan dan de huidige verdragen en regelingen.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/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]) PB C 380 E van 11.12.2012, blz. 160.
([5]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad: Versterking van het Schengengebied: Bulgarije, Roemenië en Kroatië zijn klaar om volledig deel te nemen aan het gebied zonder binnengrenstoezicht (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]) Resolutie van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de steun van het EESC voor de toetreding van Roemenië en Bulgarije tot het Schengengebied, 14 december 2023, (PB C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj.

2.5. In 2023 heeft de Raad besloten de controles aan de interne lucht- en zeegrenzen met Bulgarije en Roemenië met ingang van 31 maart 2024 op te heffen. De controles aan de interne landsgrenzen zijn echter gehandhaafd en **er is geen datum vastgesteld waarop deze controles afgeschaft zullen worden**.

2.6. In zijn verslag over de toekomst van de interne markt roept **Enrico Letta** de Europese instellingen op zich krachtig te verzetten tegen iedere poging om het vrije verkeer tussen de lidstaten te beperken, met inbegrip van technische belemmeringen voor routes en wegvervoer, en tegen iedere opschorting van het Akkoord van Schengen. In het verslag staat expliciet dat ***in 2024 een datum moet worden vastgesteld voor de opheffing van de controles aan de interne landsgrenzen tussen Bulgarije, Roemenië en andere Schengenlanden*** ([8]). Dezelfde boodschap werd ook overgebracht door Ursula von der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie, toen zij haar politieke beleidslijnen voor de volgende Europese Commissie 2024-2029 presenteerde aan het Europees Parlement.

3. **Algemene opmerkingen**

3.1. Het **besluit om de controles aan de landsgrenzen tussen Bulgarije en Roemenië en de andere EU-lidstaten te handhaven, brengt aanzienlijke kosten met zich mee** en creëert de facto een extra belemmering waardoor bedrijven de voordelen van de interne markt niet ten volle kunnen benutten. De impact op de regionale, economische en sociale cohesie onderstreept de bredere gevolgen voor de eenheid en stabiliteit van de EU. Door actieve stappen te zetten in de richting van de volledige integratie van Bulgarije en Roemenië in het Schengengebied kan de EU haar interne cohesie versterken, haar concurrentievermogen vergroten en de grondbeginselen van vrij verkeer en solidariteit die aan het Europese project ten grondslag liggen, handhaven.

3.2. Het EESC merkt op dat Oost-Europa, met inbegrip van Bulgarije en Roemenië, een cruciale rol speelt op het gebied van veiligheid en toeleveringsketens, waaronder de hulpverlening aan Oekraïne. Het EESC is bereid deze inspanningen te steunen en dringt er bij alle belanghebbenden op aan een snelle en doeltreffende oplossing van deze kwestie tot prioriteit te verheffen.

3.3. Het EESC merkt ook op dat er weinig analyses en gegevens beschikbaar zijn over de economische gevolgen van een situatie zonder "Schengen" voor de interne markt. Er is slechts één studie uit 2016 voorhanden, verricht in opdracht van het Europees Parlement. Deze had echter tot doel **het effect van de herinvoering van grenscontroles binnen het Schengengebied te beoordelen** en keek niet naar het effect van een situatie waarin lidstaten buiten het Schengengebied worden gehouden.

3.4. De Europese Commissie beoordeelt **fysieke handelsbelemmeringen** ([9]), maar daaronder vallen alleen zaken als grensblokkades, demonstraties en aanvallen op vrachtwagens. De gevolgen van controles aan landsgrenzen, met inbegrip van de tijdelijke herinvoering van grenscontroles door de Schengenlanden, worden buiten beschouwing gelaten.

3.5. In het kader van het **uitbreidingsproces** van de EU worden nu ook lacunes in de economische betrekkingen met kandidaat-lidstaten besproken, in het licht van de mogelijkheid om toe te treden tot de interne markt van de EU ([10]). De economische convergentie met de EU is in het geval van Bulgarije en Roemenië nog steeds ontoereikend, en grenscontroles hebben een negatief effect op dit proces. De toetreding tot het Schengengebied gebruiken als een soort niet-formele **voorwaarde na toetreding tot de EU** ([11]) leidt tot wantrouwen jegens de Europese instellingen en wakkert **eurosceptische gevoelens** aan ([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 Report, 11 april 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 Report, 11 april 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Volgens een opiniepeiling in Roemenië heeft meer dan 60 % van de burgers het gevoel dat Roemenië een tweederangspositie binnen de EU bekleedt omdat het wordt uitgesloten van het Schengengebied. 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/ en https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Specifieke opmerkingen**

4.1. Uit een gedetailleerde studie van het Instituut voor economisch onderzoek van de Bulgaarse Academie van Wetenschappen (ERI) blijkt dat de Bulgaarse economie als gevolg van het feit dat Bulgarije niet volledig deel uitmaakt van het Schengengebied **jaarlijks meer dan 834 miljoen EUR misloopt** ([13])**, de directe, indirecte en milieueffecten meegerekend**. Hieronder vallen de directe kosten van vervoerde goederen, wegtransport en verliezen als gevolg van gemiste kansen om alternatieve inkomsten voor het goederenvervoer over de weg te genereren; het totale milieueffect van langere wachttijden aan de grenzen tegen een gemiddelde prijs per ton CO_2-uitstoot; verliezen als gevolg van gemiste kansen om extra inkomsten te genereren; en de totale verliezen als gevolg van gederfde potentiële overheidsinkomsten uit verschuldigde belastingen. Soortgelijke cijfers voor Roemenië zijn er niet. Geschat ([14]) wordt echter dat de wachttijden aan de landsgrenzen vervoerders 90 miljoen EUR kosten, plus 2,32 miljard EUR aan **gederfde inkomsten per jaar**. Deze kosten tasten het concurrentievermogen van bedrijven en economieën aan.

4.2. Bij het meten van de effecten van controles aan de landsgrenzen moet rekening worden gehouden met het feit dat het **aandeel van de verschillende vervoerswijzen** per lidstaat verschilt. Zo behoort **Griekenland** tot de drie lidstaten waar het **aandeel van het goederenvervoer over zee het hoogst is** (96,4 %), terwijl **Roemenië** een van de drie lidstaten is waar het **aandeel van het goederenvervoer over zee het laagst is** (16,0 %) ([15]). Daarnaast is het zo dat de **omvang van het goederenvervoer over de weg** in de EU tussen 2013 en 2022 met 22 % is gestegen. **Vrachtwagens** vormen nog altijd de ruggengraat van de toeleveringsketens; ze nemen **77 % van het binnenlandse goederenvervoer** (over de weg, per spoor en over de binnenwateren) in de EU voor hun rekening ([16]).

4.3. De Hongaars-Roemeense grens fungeert als cruciale toegangspoort tot de EU-markt voor het verkeer op routes en leveringsketens die via Griekenland, Bulgarije en Roemenië lopen. Roemenië importeert 71 % van zijn goederen uit andere EU-lidstaten en exporteert 72 % naar andere EU-lidstaten; voor Hongarije is dat resp. 69 % en 77 % en voor Bulgarije resp. 55 % en 63 % ([17]). Daarmee zijn de EU-landen hun belangrijkste handelspartners.

4.4. Het oponthoud en de files waarmee het personen- en vrachtverkeer aan de grens tussen Bulgarije en Roemenië en tussen Roemenië en Hongarije te maken hebben, verschillen per seizoen. De wachttijd ligt echter gemiddeld tussen de 20 minuten en meer dan 200 minuten, en kan zelfs oplopen tot meer dan 5 dagen ([18]). Bij bepaalde grenscontroleposten staat soms een rij vrachtwagens van meer dan 30 km. Lange rijen aan de grens kunnen ertoe leiden dat sommige goederen bederven (met alle negatieve gevolgen voor de landbouw- en de levensmiddelensector van dien), waardoor zowel exporteurs als importeurs met een financiële schadepost komen te zitten. Nog los van de kosten die door oponthoud aan de grens worden opgelopen, worden ook kosten en verliezen in verband met de uitvoering van infrastructuurprojecten gemeld, wanneer de benodigde uitrusting niet tijdig kan worden geleverd. Ook wordt de groei van de elektronische handel negatief beïnvloed, aangezien de verkoop weliswaar online kan plaatsvinden, maar de goederen nog altijd op de traditionele manier worden geleverd.

4.5. Uit gedetailleerde studies blijkt dat vervoersondernemingen die in Bulgarije en Roemenië actief zijn, als gevolg van oponthoud aan de grens te maken hebben met meerkosten van 5 % tot 20 % ([19]). Deze meerkosten omvatten brandstofkosten, lonen van bestuurders en onderhoud van voertuigen. Ze worden uiteindelijk in de vorm van hogere prijzen voor goederen doorberekend aan de consument ([20]). Voor Bulgarije bedragen de verliezen voor het goederenvervoer maar liefst 432 miljoen EUR en zelfs 711 miljoen EUR wanneer de potentiële effecten worden meegerekend. Volgens ramingen van de Roemeense nationale Unie voor het Wegvervoer UNTRR is hiermee voor Roemenië een bedrag van meer dan 2,5 miljard EUR gemoeid.

([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]) Wereldhandelsorganisatie: "Trade Profiles 2023", https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.
([18]) Informatie van de Nationale Vervoerskamer van Bulgarije en de ministeries van Binnenlandse Zaken van Roemenië en Bulgarije.
([19]) Studie van UNTRR: "Road Transport Market in Romania, 2018-2030", april 2024 - https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.
([20]) World Road Transport organisation (IRU) – januari 2024: *Dit kost vervoerders rechtstreeks 90 miljoen EUR, met nog eens 2,32 miljard EUR aan gederfde jaarlijkse inkomsten*. - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Grenscontroles hebben **negatieve gevolgen voor het milieu** doordat voertuigen die met draaiende motor aan de grensovergang staan wachten, CO_2 uitstoten. Volgens voorzichtige aannames en ramingen ([21]) bedragen de jaarlijkse koolstofemissies aan de grens als gevolg van de resterende controles aan de grens tussen Hongarije en Roemenië, tussen Roemenië en Bulgarije en tussen Bulgarije en Griekenland meer dan 46 000 tCO_2 per jaar. Dit komt overeen met de jaarlijkse emissies van het elektriciteitsverbruik van ongeveer 28 000 huishoudens in de EU ([22]).

4.7. De onzekerheid en inefficiëntie rond grenscontroles ontmoedigen buitenlandse directe investeringen en **schaden het investeringsklimaat**. Investeerders houden van een stabiele en voorspelbare omgeving; ze verplaatsen hun activiteiten vaak naar andere Schengenlanden omdat ze vrezen voor vertragingen en hogere operationele kosten. Daardoor nemen de economische verschillen tussen Oost- en West-Europese landen verder toe.

4.8. Volgens de bevindingen van de studie ([23]) die het Europees Parlement in 2016 heeft uitgevoerd, zou de status van niet-Schengenland van invloed kunnen zijn op de verwachtingen van de markt ten aanzien van de status van deze landen binnen de EU en de eurozone (al hebben Bulgarije en Roemenië de euro nog niet ingevoerd). Hiermee wordt nl. een **politiek signaal afgegeven dat het land geen deel uitmaakt van de "kern" van de EU**. Dat kan van invloed zijn op het rendement van overheidsobligaties, de prijs van financiële activa en de rentetarieven voor bedrijven en huishoudens en heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de reële economie.

4.9. Langere wachttijden aan landsgrenzen kunnen een aanzienlijke inbreuk op de **mensenrechten** vormen en de ongelijkheid vergroten. Mensen kunnen te maken krijgen met onnodig oponthoud, stress en gezondheidsrisico's, ongeacht hun nationaliteit of situatie. Dergelijke belemmeringen hinderen het vrije verkeer van personen en hebben gevolgen voor handel, onderwijs en gezinshereniging. Ook hebben zij aanzienlijke gevolgen voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van werknemers, met name bestuurders. Het implementeren van efficiënte grensbeheersystemen en het handhaven van gelijkheidsbeginselen zijn van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat deze grondrechten worden beschermd en dat alle mensen, ongeacht hun achtergrond, waardig en respectvol worden behandeld.

4.10. Door langdurige grenscontroles tussen Bulgarije en Roemenië en hun buurlanden van het Schengengebied, zoals Griekenland en Hongarije, kunnen reizigers onder grote tijdsdruk komen te staan en ondervindt ook de bussector negatieve gevolgen ([24]). Dit vormt een **belemmering voor het toerisme**, een cruciale sector voor beide landen, en hindert economieën en de regionale ontwikkeling in de EU. Uit onderzoek van ERI blijkt dat Bulgarije alleen al meer dan 62 miljoen EUR per jaar aan inkomsten uit toerisme misloopt.

4.11. De status van niet-Schengenland belemmert het **vrije verkeer van werknemers** en beperkt de mogelijkheden voor werknemers uit Bulgarije en Roemenië om werk te zoeken in aangrenzende EU-lidstaten. Dit heeft zijn weerslag op de bouw, de landbouw en de dienstensector, die sterk leunen op seizoenarbeiders en tijdelijke arbeiders ([25]).

4.12. Er zijn weinig statistische gegevens over het verband tussen grensoverschrijdende mobiliteit in de EU en kansen op het vlak van werkgelegenheid, ondernemerschap en beroepskeuze voorhanden op basis waarvan het effect van grenscontroles op Bulgarije, Roemenië, Hongarije en Griekenland beoordeeld zou kunnen worden. Aangezien de **mobiliteit van werknemers wordt beïnvloed door de beschikbaarheid van vervoersopties** kan echter wel worden verondersteld dat er sprake is van een negatief effect.

4.13. Een grotere arbeidsmobiliteit houdt verband met een hogere productiviteit en een hogere economische output. Steeds meer Roemeense en Bulgaarse burgers in de werkende leeftijd (20 -64 jaar), uitgedrukt als percentage van het totale aantal inwoners van hun land, werken in een andere EU-lidstaat (Roemenië: van 11,5 % in 2010 tot 18,6 % in 2020, het hoogste percentage in de EU; Bulgarije: van 6 % in 2010 tot 10,3 % in 2020, het op drie na hoogste percentage in de EU) ([26]). Indien de controles aan de landsgrenzen worden afgeschaft, zullen er meer vervoersopties komen en meer **mogelijkheden om in andere lidstaten te werken**, waardoor ook de productiviteit en de economische output in de betrokken grensregio's een impuls kunnen krijgen.

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

([22]) Eigen berekeningen, Eurostat-gegevens: lfst_hhnhtych en "EU energy in figures" – statistical pocketbook 2023.

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

([24]) Georganiseerde toeristische reizen worden voornamelijk per bus gemaakt.

([25]) Arbeidsmobiliteit impliceert een complexe dynamiek die meer omvat dan alleen "Schengen", zoals taalbarrières, beschikbaarheid van banen en sociale integratie. Hoewel integratie in het Schengengebied waarschijnlijk tot een hogere arbeidsmobiliteit zal leiden, is gerichter onderzoek noodzakelijk om een percentage te kunnen plakken op de mate waarin de arbeidsmobiliteit wordt beperkt door het ontbreken van de Schengenstatus.

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

4.14. Wat de **zorgen over de veiligheid** betreft, is het paradoxaal genoeg eerder slecht dan goed voor de veiligheid van de EU dat Bulgarije en Roemenië niet volledig deel uitmaken van het Schengengebied. Een doeltreffend beheer van de buitengrenzen is een gedeelde verantwoordelijkheid; volledige integratie van Bulgarije en Roemenië in het Schengengebied zou de algemene beveiliging ten goede kunnen komen door middel van nauwere samenwerking en het delen van middelen. Bovendien zou het geld dat nu wordt gebruikt om de grensbeveiligingsinfrastructuur in stand te houden en te onderhouden, waarbij ook aan de politiediensten aan de grenzen tussen Bulgarije en Roemenië, tussen Bulgarije en Griekenland en tussen Roemenië en Hongarije gedacht moet worden, dan kunnen worden ingezet om de buitengrenzen van de EU te versterken.

Brussel, 4 december 2024.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE