Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/762

11.2.2025

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Koszt nieprzystąpienia do strefy Schengen dla jednolitego rynku – skutki dla Bułgarii i Rumunii

(opinia z inicjatywy własnej)

(C/2025/762)

Sprawozdawczyni: **Marija MINCZEWA**

Doradczynie i doradcy	Sylwia TODOROWA (z ramienia sprawozdawczyni)
Decyzja Zgromadzenia Planarnego	15.2.2024
Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego
Sekcja odpowiedzialna	Jednolity Rynek, Produkcja i Konsumpcja
Data przyjęcia przez sekcję	7.11.2024
Data przyjęcia na sesji plenarnej	4.12.2024
Sesja plenarna nr	592
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	142/0/7

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) wzywa Radę do wyznaczenia daty zniesienia kontroli na granicach lądowych między Bułgarią a Rumunią i pozostałymi państwami członkowskimi strefy Schengen już w 2024 r. EKES wzywa wszystkie zainteresowane strony do współpracy na rzecz osiągnięcia tego celu, tak aby korzyści płynące z członkostwa w strefie Schengen zostały w równym stopniu rozszerzone na wszystkich obywateli UE.

1.2. Układ z Schengen ma zasadnicze znaczenie dla swobodnego przepływu osób, towarów, usług i kapitału w UE i jest kluczowym czynnikiem sukcesu gospodarczego UE. Konkurencyjność UE stała się pilnym priorytetem politycznym, co podkreślono w ostatnich sprawozdaniach Enrica Letty i Mario Draghiego. Najważniejszym przesłaniem tych sprawozdań jest konieczność szybkiego i kompleksowego wdrożenia przepisów dotyczących jednolitego rynku oraz dalszej integracji.

1.3. Pomimo znaczących osiągnięć europejski jednolity rynek nadal jest projektem w trakcie realizacji. Niedawne kryzysy jeszcze bardziej ujawniły jego podatność na zakłócenia. Wszelkie ograniczenia swobody przepływu w ramach jednolitego rynku, w tym ograniczenia techniczne dotyczące tras i transportu drogowego, mają negatywny wpływ na konkurencyjność i wzrost gospodarczy UE, utrudniając przewidzianą w Traktatach pełną realizację społecznej gospodarki rynkowej.

1.4. Od lat państwa członkowskie tymczasowo przywracają kontrole graniczne ([1]). Skutki gospodarcze i społeczne tych decyzji dla jednolitego rynku nie zostały jednak poddane ocenie. EKES uważa, że Komisja Europejska powinna regularnie przekazywać wiarygodne dane na temat skutków gospodarczych i społecznych bezpośrednio związanych z wprowadzeniem kontroli granicznych w strefie Schengen, także w odniesieniu do konkurencyjności.

([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. Od 31 marca 2024 r. Rada zniosła kontrole wewnętrzne na granicach powietrznych i morskich z Bułgarią i Rumunią. Nadal obowiązują jednak kontrole na wewnętrznych granicach lądowych z tymi państwami członkowskimi, co prowadzi do niepotrzebnych kosztów gospodarczych i społecznych dla całego jednolitego rynku.

1.6. Różne szacunki pokazują, że przedsiębiorstwa prowadzące działalność w Bułgarii i Rumunii płacą miliardy EUR rocznie w wyniku zwiększonych kosztów logistycznych, opóźnień mających wpływ na dostawy towarów i sprzętu oraz zwiększonych kosztów paliwa i kierowców. Wszystkie te koszty bezpośrednie są nieuchronnie przenoszone na konsumentów w postaci wyższych cen i mają wpływ na zdrowie fizyczne i psychiczne pracowników.

1.7. Kontrole na granicach lądowych mają wyraźny wpływ na środowisko ze względu na emisje CO_2 z pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy. Utrudniają one turystykę i swobodny przepływ pracowników. Niepewność i nieefektywność związana z kontrolami na granicach lądowych zniechęcają do bezpośrednich inwestycji zagranicznych i szkodzą klimatowi inwestycyjnemu.

1.8. Brak członkostwa Bułgarii i Rumunii w strefie Schengen ma swoją cenę polityczną. Przystąpienie do strefy Schengen nie powinno być wykorzystywane jako forma pozaformalnej warunkowości po przystąpieniu do UE. Takie podejście powoduje brak zaufania do instytucji europejskich i wzmaga nastroje eurosceptyczne.

2. **Kontekst ogólny**

2.1. **Jednolity rynek europejski** jest niezwykłym osiągnięciem i jednym z fundamentów integracji europejskiej. Zapewnia on unijnym przedsiębiorstwom dostęp do ogromnego rynku wewnętrznego liczącego prawie 450 mln osób, pobudzając handel, konkurencję i wzrost gospodarczy oraz wspierając dobrobyt i spójność dla wszystkich Europejczyków. Mimo że obchodzono już 30. rocznicę jego powstania ([2]), jednolity rynek **nadal pozostaje projektem w toku**. **Układ z Schengen** pozostaje **kamieniem węgielnym jednolitego rynku UE**.

2.2. Pomimo potrzeby pogłębienia jednolitego rynku 60 % **obecnych barier** w świadczeniu usług ma ten sam charakter co 20 lat temu ([3]) i teraz utrudniają one dodatkowo przejście na gospodarkę ekologiczną i cyfrową.

2.3. Niedawne kryzysy, takie jak pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie, obnażyły **podatność jednolitego rynku na zakłócenia**. Aby temu zaradzić, rynek musi stale funkcjonować, nawet w przypadku nieprzewidzianych kryzysów. Musi być w stanie szybko przeciwdziałać dysfunkcjom, w tym niedoborom w łańcuchu dostaw i zależnościom od państw trzecich.

2.4. Od 2011 r ([4]). ([5]) Bułgaria i Rumunia spełniają wszystkie warunki wstępne wdrożenia dorobku Schengen w różnych dziedzinach ([6]). Parlament Europejski przyjął osiem rezolucji wzywających do szybkiego przystąpienia obu krajów do strefy Schengen, przy czym ostatnia z nich pochodzi z 10 kwietnia 2024 r. W dniu 14 grudnia 2023 r. EKES przyjął również rezolucję ([7]), w której stwierdził, że nie należy nakładać na Bułgarię i Rumunię żadnych dodatkowych warunków, które wykraczałyby poza obowiązujące traktaty i rozporządzenia.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.

([3]) BusinessEurope – Przykłady barier na jednolitym rynku dla przedsiębiorstw – 2023 r. –https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.

([4]) Dz.U. C 380 E z 11.12.2012, s. 160.

([5]) Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – Wzmocnienie strefy Schengen dzięki pełnemu uczestnictwu Bułgarii, Rumunii i Chorwacji w obszarze bez kontroli na granicach wewnętrznych, COM(2022) 636 final.

([6]) Sprawozdanie z misji informacyjnej w Bułgarii i Rumunii_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]) Rezolucja Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Poparcie EKES-u dla przystąpienia Rumunii i Bułgarii do strefy Schengen", 14 grudnia 2023 r., Dz.U. C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj, ELI:, https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj?locale=pl.

2.5. W 2023 r. Rada zniosła od 31 marca 2024 r. kontrole na wewnętrznych granicach powietrznych i morskich z Bułgarią i Rumunią. Jednak kontrole na wewnętrznych granicach lądowych zostały utrzymane **bez ustalonej daty ich usunięcia**.

2.6. W swoim sprawozdaniu na temat przyszłości jednolitego rynku **Enrico Letta** wzywa instytucje europejskie do stanowczego sprzeciwu wobec wszelkich prób ograniczenia swobody przemieszczania się między państwami członkowskimi, w tym ograniczeń technicznych na trasach i w transporcie drogowym, oraz wobec jakiegokolwiek zawieszania układu z Schengen. W sprawozdaniu wyraźnie stwierdzono, że ***data zniesienia kontroli na wewnętrznych granicach lądowych między Bułgarią, Rumunią i innymi państwami strefy Schengen musi zostać ustalona na 2024 r.*** ([8]) To samo przesłanie przekazała przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen, kiedy przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu wytyczne polityczne na najbliższą kadencję Komisji Europejskiej na lata 2024–2029.

3. **Uwagi ogólne**

3.1. Decyzja o **utrzymaniu kontroli na granicach lądowych między Bułgarią a Rumunią i pozostałymi państwami członkowskimi UE pociąga za sobą znaczne koszty** i tworzy *de facto* dodatkową barierę uniemożliwiającą przedsiębiorstwom czerpanie pełnych korzyści z jednolitego rynku. Wpływ na spójność regionalną, gospodarczą i społeczną uwypukla szersze konsekwencje dla jedności i stabilności UE. Podejmując aktywne działania na rzecz pełnej integracji Bułgarii i Rumunii ze strefą Schengen, UE może wzmocnić swoją spójność wewnętrzną, zwiększyć swoją konkurencyjność oraz stać na straży podstawowych zasad swobodnego przepływu i solidarności, które leżą u podstaw projektu europejskiego.

3.2. EKES zauważa, że Europa Wschodnia, w tym Bułgaria i Rumunia, odgrywa kluczową rolę w zakresie bezpieczeństwa i łańcuchów dostaw, także w udzielaniu pomocy Ukrainie. EKES jest gotów wspierać te wysiłki i wzywa wszystkie zainteresowane strony, by priorytetowo potraktowały szybkie i skuteczne rozwiązanie tej kwestii.

3.3. EKES zauważa również, że dostępne są ograniczone analizy i dane dotyczące skutków gospodarczych braku strefy Schengen dla jednolitego rynku. Istnieje tylko jedno badanie zlecone przez Parlament Europejski w 2016 r., którego celem była **ocena skutków przywrócenia kontroli granicznych** w strefie Schengen, a nie ocena konsekwencji pozostawania państw członkowskich poza strefą Schengen.

3.4. Komisja Europejska ocenia **fizyczne bariery w handlu** ([9]), ale ocena ta obejmuje jedynie takie wydarzenia, jak blokada granic, demonstracje i ataki na samochody ciężarowe. Skutki kontroli na granicach lądowych, w tym tymczasowe przywrócenie kontroli granicznych przez państwa członkowskie strefy Schengen, nie są brane pod uwagę.

3.5. W kontekście procesu **rozszerzenia** UE pojawiają się dyskusje na temat istniejących luk w stosunkach gospodarczych z krajami kandydującymi pod kątem możliwości przystąpienia do jednolitego rynku UE ([10]). Konwergencja gospodarcza z UE jest nadal niewystarczająca w przypadku Bułgarii i Rumunii, a kontrole graniczne negatywnie wpływają na ten proces. Wykorzystanie przystąpienia do strefy Schengen jako elementu pozaformalnej **warunkowości po przystąpieniu do UE** ([11]) podważa zaufanie do instytucji europejskich i napędza **nastroje eurosceptyczne** ([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 kwietnia 2024 r., 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 kwietnia 2024 r., https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Badanie opinii publicznej w Rumunii pokazuje, że ponad 60 % obywateli uważa, że ich wykluczenie ze strefy Schengen oznacza status drugiego stopnia w UE. INSCOP Research, INSCOP Research, Sondaj de opinie național – aprilie 2024 Partea a V-a: Opinia românilor despre aderarea parțială la spațiul Schengen – [Krajowe badanie opinii publicznej, kwiecień 2024, część V: Opinia Rumunów na temat częściowego przystąpienia do strefy 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/ oraz https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Uwagi szczegółowe**

4.1. Ze szczegółowego badania przeprowadzonego przez Instytut Badań Ekonomicznych Bułgarskiej Akademii Nauk (ERI) wynika, że średni **roczny** negatywny wpływ częściowego przystąpienia tego kraju do strefy Schengen na bułgarską gospodarkę to **strata ponad 834 mln** ([13]) **EUR** rocznie**, z uwzględnieniem skutków bezpośrednich, pośrednich i środowiskowych**. Obejmują one: (a) koszty bezpośrednie przewożonych towarów, drogowego transportu towarowego oraz straty wynikające z utraconych możliwości generowania alternatywnych dochodów z drogowego transportu towarowego, (b) całkowity wpływ na środowisko wynikający z wydłużonego czasu oczekiwania na granicach przy średniej cenie wymiany za tonę wyemitowanego zanieczyszczenia CO_2, (c) straty wynikające z utraconych możliwości generowania dodatkowego dochodu oraz (d) łączne straty z tytułu utraconych potencjalnych dochodów budżetu państwa z tytułu należnych podatków. Nie ma analogicznych danych dla Rumunii. Szacuje się ([14]) jednak, że czas oczekiwania na granicach lądowych kosztuje przewoźników 90 mln EUR plus 2,32 mld EUR **utraconych przychodów rocznie**. Koszty te prowadzą do zmniejszenia konkurencyjności przedsiębiorstw i gospodarek.

4.2. W różnych państwach członkowskich **stosuje się różne rodzaje transportu towarowego**, co należy wziąć pod uwagę przy pomiarze skutków kontroli na granicach lądowych. Na przykład **Grecja** należy do trzech państw członkowskich o **najwyższym udziale morskiego transportu towarowego** (96,4 %), natomiast **Rumunia** należy do trzech państw członkowskich **o najniższym udziale morskiego transportu towarowego** (16,0 %) ([15]). Jednocześnie w latach 2013–2022 **wielkość transportu drogowego towarów** w UE **wzrosła** o 22 %. **Samochody ciężarowe** nadal stanowią trzon łańcuchów dostaw, **przewożąc 77 %** ładunków transportu śródlądowego (drogowego, kolejowego i wodnego) w UE ([16]).

4.3. Granica węgiersko-rumuńska jest kluczowym punktem dostępu do głównego rynku UE, skutecznie wchłaniającym ruch z tras i łańcuchów dostaw przebiegających przez Grecję, Bułgarię i Rumunię. Kraje UE są ich głównymi partnerami handlowymi, przy czym import i eksport towarów wynoszą odpowiednio 71 % i 72 % w przypadku Rumunii, 69 % i 77 % w przypadku Węgier oraz 55 % i 63 % w przypadku Bułgarii ([17]).

4.4. Opóźnienia i kolejki samochodów osobowych i ciężarowych przekraczających granice lądowe między Bułgarią i Rumunią oraz Rumunią i Węgrami różnią się w zależności od pory roku, ale średnio wynoszą co najmniej od 20 minut do ponad 200 minut, niekiedy mogą trwać nawet przez ponad 5 dni ([18]). Długość kolejek samochodów ciężarowych może niekiedy przekraczać 30 km w określonych lądowych punktach kontroli granicznej. Długie kolejki na granicach mogą powodować psucie się nietrwałych towarów (co negatywnie wpływa na sektor rolny i spożywczy), powodując straty finansowe zarówno dla eksporterów, jak i importerów. Oprócz kosztów związanych z opóźnieniami ciężarówek na granicach, zgłaszane są również koszty i straty związane z realizacją projektów infrastrukturalnych, ponieważ potrzebny sprzęt nie może zostać przetransportowany w odpowiednim czasie. Uderza to również w rozwój handlu elektronicznego, ponieważ pomimo tego, że handel może odbywać się przez internet, dostawy są realizowane w tradycyjny sposób.

4.5. Szczegółowe badania wskazują, że przedsiębiorstwa transportowe działające w Bułgarii i Rumunii ponoszą dodatkowe koszty wynoszące od 5 % do 20 % z powodu opóźnień na granicach ([19]). Obejmuje to koszty paliwa, wynagrodzenia kierowców i utrzymanie pojazdów. Koszty te są ostatecznie przenoszone na konsumentów, co przyczynia się do wyższych cen towarów ([20]). W przypadku Bułgarii koszty te wynoszą aż 432 miliony EUR pod względem strat w transporcie towarowym, a kwota ta wzrasta do 711 milionów EUR, jeśli weźmie się pod uwagę potencjalne skutki. Według szacunków UNTRR w przypadku Rumunii kwota ta wynosi ponad 2,5 mld 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]) Informacje przekazane przez Narodową Izbę Transportu Bułgarii oraz ministerstwa spraw wewnętrznych Rumunii i Bułgarii.

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

([20]) Światowa Organizacja Transportu Drogowego – styczeń 2024 r. *–To bezpośrednio kosztuje przewoźników 90 mln EUR i dodatkowo 2,32 mld EUR utraconych rocznych przychodów*. - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Kontynuacja kontroli granicznych **negatywnie oddziałuje na środowisko** ze względu na emisje CO_2 z pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy, których silniki pozostają włączone podczas procesu kontroli. Zgodnie z ostrożnymi założeniami i szacunkami ([21]) roczne emisje dwutlenku węgla na granicach między Węgrami i Rumunią oraz Bułgarią i Grecją wynikające z utrzymywania kontroli granicznych wynoszą ponad 46 tys. ton CO_2/rok. Odpowiada to rocznym emisjom ze zużycia energii elektrycznej przez ok. 28 tys. gospodarstw domowych w UE ([22]).

4.7. Niepewność i nieefektywność związana z kontrolami granicznymi zniechęcają do bezpośrednich inwestycji zagranicznych i **szkodzą klimatowi inwestycyjnemu**. Inwestorzy poszukują stabilnych i przewidywalnych warunków, a ryzyko opóźnień i zwiększonych kosztów operacyjnych sprawia, że inwestycje często są przekierowywane do innych państw strefy Schengen. Zjawisko to pogłębia dysproporcje gospodarcze między krajami Europy Wschodniej i Zachodniej.

4.8. Zgodnie z ustaleniami badania przeprowadzonego przez Parlament Europejski w 2016 r ([23]). członkostwo poza strefą Schengen może wpłynąć na oczekiwania rynkowe dotyczące statusu tych krajów w UE i w strefie euro (jakkolwiek Bułgaria i Rumunia nie przyjęły jeszcze euro). Jest to **sygnał polityczny, że dany kraj nie należy do „podstawowego rdzenia" UE**, co może mieć wpływ na rentowność obligacji skarbowych, cenę aktywów finansowych i stopy procentowe stosowane wobec przedsiębiorstw i gospodarstw domowych, a także może mieć negatywny wpływ na gospodarkę realną.

4.9. Przedłużający się czas oczekiwania na granicach lądowych może poważnie naruszać **prawa człowieka** i pogłębiać nierówności. Osoby fizyczne mogą być narażone na nieuzasadnione opóźnienia, stres i zagrożenia dla zdrowia, niezależnie od ich narodowości lub okoliczności. Bariery te utrudniają swobodny przepływ osób, wpływając na handel, edukację i łączenie rodzin, oraz mają znaczący wpływ na zdrowie psychiczne i fizyczne pracowników, zwłaszcza kierowców. Wdrożenie skutecznych systemów zarządzania granicami i przestrzeganie zasad równości mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia ochrony tych praw podstawowych oraz traktowania wszystkich osób z godnością i szacunkiem, niezależnie od ich pochodzenia.

4.10. Przedłużające się kontrole graniczne między Bułgarią i Rumunią a sąsiadującymi z nimi państwami strefy Schengen, takimi jak Grecja i Węgry, powodują znaczne ograniczenia czasowe dla podróżnych i negatywnie wpływają na sektor transportu autobusowego ([24]). **Utrudnia to turystykę**, która jest bardzo ważnym sektorem dla obu krajów, oraz utrudnia funkcjonowanie gospodarki i rozwój regionalny UE. Z badań ERI wynika, że sama Bułgaria traci ponad 62 mln EUR rocznie na dochodach z turystyki.

4.11. Status „nienależący do strefy Schengen" utrudnia **swobodny przepływ siły roboczej**, ograniczając pracownikom z Bułgarii i Rumunii możliwości poszukiwania zatrudnienia w sąsiadujących z nimi państwach członkowskich UE. Ograniczenie to dotyczy budownictwa, rolnictwa i usług, które są w dużym stopniu uzależnione od pracowników sezonowych i tymczasowych ([25]).

4.12. Brakuje obszernych danych statystycznych, które umożliwiałyby ocenę wpływu kontroli na granicach lądowych w Bułgarii, Rumunii, na Węgrzech i w Grecji pod kątem zatrudnienia, przedsiębiorczości i możliwości zawodowych związanych z mobilnością transgraniczną w UE. Niemniej już choćby to, że **dostępność możliwości transportowych wpływa na mobilność pracowników**, pozwala przyjąć, że jest to czynnik niekorzystny.

4.13. Większa mobilność pracowników wiąże się z wyższą wydajnością i wyższą produkcją gospodarczą. Nadal rośnie liczba obywateli Rumunii i Bułgarii ([26]) w wieku produkcyjnym (20–64 lata), wyrażona jako odsetek całkowitej liczby ludności zamieszkałej w ich kraju pochodzenia, pracujących w innym państwie członkowskim UE (Rumunia: z 11,5 % w 2010 r. do 18,6 % w 2020 r. – najwyższy wskaźnik w UE; Bułgaria: z 6 % w 2010 r. do 10,3 % w 2020 r., co stanowi czwarty najwyższy wskaźnik w UE). Zniesienie kontroli na granicach lądowych ułatwi dostępność alternatywnych środków transportu i zwiększy **możliwości transgranicznej mobilności pracowników**, a tym samym zwiększenia wydajności i produkcji gospodarczej w danych regionach transgranicznych.

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

([22]) Obliczenia własne, dane Eurostatu: lfst_hhnhtych and *EU energy in figures* – Statistical pocketbook 2023.

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

([24]) Zorganizowane wycieczki turystyczne odbywają się głównie autobusami.

([25]) Mobilność pracowników wiąże się ze złożoną dynamiką wykraczającą poza członkostwo w strefie Schengen, w tym barierami językowymi, dostępnością miejsc pracy i integracją społeczną. Chociaż integracja w ramach strefy Schengen prawdopodobnie zwiększy mobilność pracowników, przypisanie konkretnego procentowego zmniejszenia wyłącznie statusowi państwa spoza strefy Schengen wymaga bardziej ukierunkowanych badań.

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

4.14. Paradoksalnie, jeśli chodzi o **kwestie bezpieczeństwa**, częściowe dopuszczenie Bułgarii i Rumunii do strefy Schengen raczej osłabia bezpieczeństwo UE niż je wzmacnia. Skuteczne zarządzanie granicami zewnętrznymi stanowi wspólną odpowiedzialność, a włączenie tych krajów do strefy Schengen mogłoby wzmocnić ogólne środki bezpieczeństwa dzięki ściślejszej współpracy i wspólnemu dzieleniu się zasobami. Ponadto wydatki związane ze wsparciem i utrzymaniem infrastruktury bezpieczeństwa na granicach wewnętrznych – w tym sił policyjnych między Bułgarią a Rumunią, między Bułgarią a Grecją oraz między Rumunią a Węgrami – mogłyby zostać przekierowane na wzmocnienie granic zewnętrznych UE.

Bruksela, dnia 4 grudnia 2024 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Oliver RÖPKE