Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/762

11.2.2025

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Náklady nečlenstva v schengenskom priestore pre jednotný trh – vplyv na Bulharsko a Rumunsko

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2025/762)

Spravodajkyňa: **Marija MINČEVA**

Poradkyňa	Silvija TODOROVA (za spravodajkyňu)
Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	15. 2. 2024
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	7. 11. 2024
Prijaté na plenárnom zasadnutí	4. 12. 2024
Plenárne zasadnutie č.	592
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	142/0/7

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) vyzýva Radu, aby stanovila dátum zrušenia kontrol na pozemných hraniciach medzi Bulharskom a Rumunskom a ostatnými členskými štátmi schengenského priestoru už v roku 2024. EHSV vyzýva všetky zainteresované strany, aby spolupracovali na dosiahnutí tohto cieľa a zabezpečili, aby sa výhody členstva v schengenskom priestore vzťahovali rovnako na všetkých občanov EÚ.

1.2. Schengenská dohoda má zásadný význam pre voľný pohyb osôb, tovaru, služieb a kapitálu v rámci EÚ a je kľúčovým faktorom hospodárskeho úspechu EÚ. Konkurencieschopnosť EÚ sa stala naliehavou politickou prioritou, čo zdôraznili aj nedávne správy Enrica Lettu a Maria Draghiho. Hlavným posolstvom týchto správ je potreba urýchleného a komplexného uplatňovania pravidiel jednotného trhu spolu s ďalšou integráciou.

1.3. Napriek dosiahnutým výrazným výsledkom sa na európskom jednotnom trhu naďalej pracuje. Nedávne krízy ešte viac odhalili jeho zraniteľnosť voči narušeniam. Akékoľvek obmedzenia slobody pohybu v rámci jednotného trhu vrátane technických obmedzení trás a cestnej dopravy majú nepriaznivý vplyv na konkurencieschopnosť a hospodársky rast EÚ, čo bráni úplnej realizácii sociálneho trhového hospodárstva, ako sa predpokladá v zmluvách.

1.4. Členské štáty na niekoľko rokov dočasne obnovili kontroly na hraniciach ([1]). Hospodársky a sociálny vplyv tohto rozhodnutia na jednotný trh však nie je predmetom hodnotenia. EHSV sa domnieva, že Európska komisia by mala pravidelne poskytovať spoľahlivé údaje o hospodárskych a sociálnych vplyvoch, ktoré priamo súvisia so zavedením kontrol na hraniciach v rámci schengenského priestoru, vrátane vplyvu na konkurencieschopnosť.

([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. Rada zrušila kontroly na vnútorných vzdušných a námorných hraniciach s Bulharskom a Rumunskom k 31. marcu 2024. Kontroly na vnútorných pozemných hraniciach s týmito členskými štátmi sa však aj naďalej vykonávajú, čo vedie k zbytočným hospodárskym a sociálnym nákladom pre celý jednotný trh.

1.6. Podľa viacerých odhadov podniky pôsobiace v Bulharsku a Rumunsku ročne zaplatia miliardy eur, ako výsledok zvýšených nákladov na logistiku, oneskorení dodávok tovaru a vybavenia, zvýšených náklady na pohonné hmoty a mzdy vodičov. Všetky tieto priame náklady sa nevyhnutne prenášajú na spotrebiteľov vo forme vyšších cien a majú vplyv na fyzické a duševné zdravie pracovníkov.

1.7. Kontroly na pozemných hraniciach majú zreteľný environmentálny vplyv, keďže vozidlá čakajúce na prekročenie hraníc produkujú emisie CO_2. Brzdia cestovný ruch a bránia voľnému pohybu pracovnej sily. Neistota a neefektívnosť spojená s kontrolami na pozemných hraniciach odrádza priame zahraničné investície a poškodzuje investičné prostredie.

1.8. Nečlenstvo Bulharska a Rumunska v schengenskom priestore má politickú cenu. Vstup do schengenského priestoru by sa nemal využívať ako forma neformálnej podmienky po pristúpení k EÚ. Tento prístup vyvoláva nedôveru v európske inštitúcie a podnecuje euroskeptické zmýšľanie.

2. **Základné informácie**

2.1. **Európsky jednotný trh** je pozoruhodným úspechom a jedným zo základov európskej integrácie. Podnikom EÚ sprístupňuje obrovský domáci trh s takmer 450 miliónmi obyvateľov, stimuluje obchod, hospodársku súťaž a hospodársky rast a podporuje blahobyt a súdržnosť všetkých Európanov. Napriek tomu, že jednotný trh už oslávil 30. výročie ([2]) svojho vzniku, **ešte stále nie je dobudovaný**. **Schengenská dohoda** zostáva aj naďalej **základným kameňom jednotného trhu EÚ**.

2.2. Napriek potrebe prehĺbiť jednotný trh sa približne 60 % **existujúcich prekážok** poskytovania služieb za posledných 20 rokov nezmenilo ([3]) a v súčasnosti bránia prechodu na zelené a digitálne hospodárstvo.

2.3. Nedávne krízy, ako napríklad pandémia ochorenia COVID-19 a vojna na Ukrajine, odhalili **zraniteľnosť jednotného trhu voči narušeniam**. Na riešenie tejto situácie musí trh nepretržite fungovať, a to aj počas nepredvídaných kríz. V tejto súvislosti majú zásadný význam rýchle opatrenia proti zlyhaniam vrátane výpadkov v dodávateľskom reťazci a závislosti od tretích krajín.

2.4. Od roku 2011 ([4]), ([5]) Bulharsko a Rumunsko splnili všetky predpoklady na vykonávanie schengenského *acquis* v rôznych oblastiach ([6]). Európsky parlament prijal osem uznesení, v ktorých vyzval na urýchlenie vstupu oboch krajín do schengenského priestoru, pričom posledné z týchto uznesení bolo prijaté 10. apríla 2024. EHSV takisto prijal 14. decembra 2023 uznesenie ([7]), v ktorom sa uvádza, že Bulharsku a Rumunsku by sa nemali klásť dodatočné podmienky, ktoré presahujú rámec existujúcich zmlúv a nariadení.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52023DC0162.

([3]) BusinessEurope – *Examples of single market barriers for businesses* (Príklady prekážok jednotného trhu pre podniky), 2023, https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.

([4]) Ú. v. EÚ C 380 E, 11.12.2012, s. 160.

([5]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade s názvom *Silnejší Schengen prostredníctvom pnej účasti Bulharska, Rumunska a Chorvátska na priestore bez kontrol na vnútorných hraniciach* [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]) Uznesenie Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – EHSV podporuje pristúpenie Rumunska a Bulharska k schengenskému priestoru, 14. decembra 2023 (Ú. v. EÚ C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj).

2.5. Rada v roku 2023 zrušila kontroly na vnútorných vzdušných a námorných hraniciach s Bulharskom a Rumunskom s účinnosťou od 31. marca 2024. Kontroly na vnútorných pozemných hraniciach boli zachované **bez stanoveného dátumu ich zrušenia**.

2.6. **Enrico Letta** vo svojej správe o budúcnosti jednotného trhu vyzýva európske inštitúcie, aby sa dôrazne postavili proti akýmkoľvek pokusom o obmedzenie slobody pohybu medzi členskými štátmi vrátane technických obmedzení trás a cestnej dopravy, a proti akémukoľvek pozastaveniu vykonávania Schengenskej dohody. V správe sa výslovne odporúča, že ***dátum zrušenia kontrol na vnútorných pozemných hraniciach medzi Bulharskom, Rumunskom a ostatnými krajinami schengenského priestoru sa musí stanoviť v roku 2024*** ([8]). Rovnaké posolstvo predniesla predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyen, keď Európskemu parlamentu predstavila svoje politické usmernenia pre budúcu Európsku komisiu na obdobie 2024 – 2029.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. Rozhodnutie **zachovať kontroly na pozemných hraniciach medzi Bulharskom a Rumunskom a ostatnými členskými štátmi EÚ spôsobuje značné náklady** a *de facto* vytvára ďalšiu prekážku, ktorá bráni podnikom v plnej miere využívať výhody jednotného trhu. Vplyv na regionálnu, hospodársku a sociálnu súdržnosť zdôrazňuje rozsiahlejšie dôsledky pre jednotu a stabilitu EÚ. Aktívnymi krokmi smerom k úplnej integrácii Bulharska a Rumunska do schengenského priestoru môže EÚ posilniť svoju vnútornú súdržnosť, zvýšiť svoju konkurencieschopnosť a zachovať základné princípy voľného pohybu a solidarity, ktoré sú základom európskeho projektu.

3.2. EHSV konštatuje, že východná Európa vrátane Bulharska a Rumunska zohráva kľúčovú úlohu z hľadiska bezpečnosti a dodávateľských reťazcov vrátane pomoci Ukrajine. EHSV je pripravený podporiť toto úsilie a vyzýva všetky zainteresované strany, aby uprednostnili rýchle a účinné riešenie tejto záležitosti.

3.3. EHSV zároveň konštatuje, že analýzy a údaje o hospodárskych dôsledkov nečlenstva v schengenskom priestore pre jednotný trh sú obmedzené. Existuje len jedna štúdia, o vypracovanie ktorej v roku 2016 požiadal Európsky parlament a ktorej cieľom bolo **posúdiť vplyv obnovenia kontrol na hraniciach** v rámci schengenského priestoru, a nie posúdiť vplyv udržiavania členských štátov mimo schengenského priestoru.

3.4. Európska komisia posudzuje **fyzické prekážky obchodu** ([9]), týka sa to však len udalostí, ako sú blokády hraníc, demonštrácie a útoky na nákladné vozidlá. Vplyv kontrol na pozemných hraniciach vrátane dočasného obnovenia hraničných kontrol schengenskými členskými štátmi sa nezohľadňujú.

3.5. V súvislosti s procesom **rozširovania** EÚ sa objavujú diskusie o existujúcich nedostatkoch v hospodárskych vzťahoch s kandidátskymi krajinami, ktoré sa porovnávajú s možnosťou členstva v rámci jednotného trhu EÚ ([10]). Hospodárska konvergencia s EÚ je v prípade Bulharska a Rumunska stále nedostatočná a hraničné kontroly tento proces negatívne ovplyvňujú. Využívanie vstupu do schengenského priestoru ako formy neformálnej **podmienenosti po pristúpení k EÚ** ([11]) vytvára nedôveru v európske inštitúcie a podnecuje **euroskeptické nálady** ([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* (Vplyv potenciálneho budúceho pristúpenia Ukrajiny na Európsku úniu), Bruegelova správa, 11. apríla 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* (Vplyv potenciálneho budúceho pristúpenia Ukrajiny na Európsku úniu), Bruegelova správa, 11. apríla 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Z prieskumu verejnej mienky v Rumunsku vyplýva, že viac ako 60 % občanov sa domnieva, že ich vylúčenie zo schengenského priestoru znamená druhoradé postavenie v rámci EÚ. INSCOP Research, Sondaj de opinie național – apríl 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/ a https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Konkrétne pripomienky**

4.1. Z podrobnej štúdie Inštitútu pre ekonomický výskum Bulharskej akadémie vied (ERI) vyplýva, že priemerný **ročný** negatívny vplyv čiastočného pristúpenia krajiny k schengenskému priestoru na bulharské hospodárstvo predstavuje ročnú **stratu viac ako 834 miliónov EUR** ([13])**, a to vrátane priamych, nepriamych a environmentálnych vplyvov**. Tie zahŕňajú priame náklady na prepravovaný tovar, cestnú nákladnú dopravu a straty z nevyužitých príležitostí na získanie alternatívnych príjmov z cestnej nákladnej dopravy; celkový environmentálny vplyv zdĺhavých čakacích lehôt na hraniciach pri priemernej výmennej cene za tonu vyprodukovaných emisií CO_2; straty z dôvodu nevyužitých príležitostí na získanie dodatočných príjmov a celkové straty z dôvodu ušlých potenciálnych príjmov štátneho rozpočtu zo splatných daní. Pre Rumunsko neexistujú žiadne kompatibilné údaje; podľa odhadov ([14]) však zdržania na pozemných hraniciach stoja dopravcov 90 miliónov EUR a ďalšie 2,32 miliardy EUR v podobe **ušlých ročných príjmov**. Tieto náklady vedú k zníženiu konkurencieschopnosti podnikov a ekonomík.

4.2. V jednotlivých členských štátoch sa **využívajú rôzne druhy nákladnej dopravy**, čo by sa malo zohľadniť pri meraní vplyvu kontrol na pozemných hraniciach. Napríklad **Grécko** patrí medzi tri členské štáty s **najvyšším podielom námornej nákladnej dopravy** (96,4 %), zatiaľ čo Rumunsko patrí medzi tri členské štáty s **najnižším podielom námornej nákladnej dopravy** (16,0 %) ([15]). **Objem cestnej nákladnej dopravy** v EÚ od roku 2013 do roku 2022 **vzrástol** o 22 %. **Nákladné vozidlá** sú aj naďalej ústredným prvkom dodávateľských reťazcov a **prepravujú 77 % vnútrozemského tovaru**(prostredníctvom cestnej, železničnej a vodnej dopravy) v EÚ ([16]).

4.3. Maďarsko-rumunská hranica slúži ako kľúčová vstupná brána na hlavný trh EÚ a účinne absorbuje dopravu z trás a dodávateľských reťazcov prechádzajúcich cez Grécko, Bulharsko a Rumunsko. Krajiny EÚ sú ich hlavnými obchodnými partnermi, pričom dovoz a vývoz tovaru predstavuje 71 % a 72 % v prípade Rumunska, 69 % a 77 % v prípade Maďarska a 55 % a 63 % v prípade Bulharska ([17]).

4.4. Zdržania a kolóny osobných a nákladných vozidiel pri prekračovaní pozemných hraníc medzi Bulharskom a Rumunskom a Rumunskom a Maďarskom sa líšia v závislosti od ročného obdobia, v priemere sa však pohybujú od 20 minút do viac ako 200 minút a niekedy trvajú aj viac ako päť dní ([18]). Dĺžka kolón nákladných vozidiel môže niekedy na konkrétnych pozemných hraničných priechodoch presiahnuť 30 km. Dlhé kolóny na hraniciach môžu spôsobiť, že sa tovar podliehajúci skaze pokazí (čo negatívne ovplyvňuje odvetvie poľnohospodárstva a potravinárstva), čo má za následok finančné straty pre vývozcov aj dovozcov. Okrem nákladov spojených so zdržaním nákladných vozidiel na hraniciach sa uvádzajú aj náklady a straty spojené s realizáciou infraštruktúrnych projektov, keďže potrebné vybavenie nie je možné prepraviť včas. Negatívne to ovplyvňuje aj rast elektronického obchodu, keďže napriek tomu, že by sa obchodovanie mohlo uskutočňovať online, dodávky sa realizujú tradičným spôsobom.

4.5. Z podrobných štúdií vyplýva, že dopravné spoločnosti pôsobiace v Bulharsku a Rumunsku čelia dodatočným nákladom vo výške 5 % až 20 % z dôvodu zdržania na hraniciach ([19]). Patria sem náklady na pohonné hmoty, mzdy vodičov a údržbu vozidiel. Tieto náklady sa v konečnom dôsledku prenášajú na spotrebiteľov, čo vedie k vyšším cenám tovaru ([20]). V prípade Bulharska dosahujú náklady na nákladnú dopravu až 432 miliónov EUR a po zohľadnení potenciálneho vplyvu sa tieto náklady zvyšujú na 711 miliónov EUR. V prípade Rumunska ide podľa odhadov UNTRR o viac ako 2,5 miliardy 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* (Posúdenie hospodárskeho vplyvu pristúpenia krajiny k schengenskému priestoru – prípad Bulharska), Economic Thought Journal, zväzok 69, číslo 2, s. 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]) Údaje Národnej dopravnej komory Bulharska a ministerstiev vnútra Rumunska a Bulharska.

([19]) Štúdia UNTRR, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030* (Trh cestnej dopravy v Rumunsku v období 2018 – 2030), apríl 2024, https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Medzinárodná únia cestnej dopravy – január 2024: *„Dopravcov to priamo stálo 90 miliónov EUR a ďalšie 2,32 miliardy EUR v podobe ušlých ročných príjmov“*. – https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Pokračujúce kontroly na hraniciach majú **negatívny vplyv na životné prostredie**, a to v dôsledku emisií CO_2 z vozidiel, ktoré čakajú na prekročenie hraníc so zapnutými motormi. Podľa konzervatívnych predpokladov a odhadov ([21]) ročné emisie uhlíka na hraniciach v dôsledku existujúcich kontrol na maďarsko-rumunských, rumunsko-bulharských a bulharsko-gréckych hraniciach predstavujú viac ako 46 tisíc tCO_2/rok. To zodpovedá ročným emisiám zo spotreby elektrickej energie približne 28 000 domácností v EÚ ([22]).

4.7. Neistota a neefektívnosť spojená s kontrolami na hraniciach odrádza priame zahraničné investície a **poškodzuje investičné prostredie**. Investori vyhľadávajú stabilné a predvídateľné prostredie a vnímané riziko zdržaní a zvýšených prevádzkových nákladov často presmerúva investície do iných krajín schengenského priestoru. Tento jav prehlbuje hospodárske rozdiely medzi krajinami východnej a západnej Európy.

4.8. Podľa zistení štúdie, ktorú v roku 2016 vypracoval Európsky parlament ([23]), by nečlenstvo v schengenskom priestore mohlo ovplyvniť očakávania trhu týkajúce sa postavenia týchto krajín v rámci EÚ a eurozóny (hoci Bulharsko a Rumunsko ešte neprijali euro). Ide **o politický signál, že krajina nie je súčasťou „jadra" EÚ**, a mohlo by to mať vplyv na výnosy štátnych dlhopisov, ceny finančných aktív a úrokové sadzby, ktorým čelia firmy a domácnosti, ako aj potenciálne negatívny vplyv na reálnu ekonomiku.

4.9. Zdĺhavé čakacie lehoty na pozemných hraniciach môžu výrazne zasahovať do **ľudských práv** a prehlbovať nerovnosti. Jednotlivci môžu čeliť neprimeraným zdržaniam, stresu a zdravotným rizikám bez ohľadu na štátnu príslušnosť alebo situáciu. Takéto prekážky bránia voľnému pohybu osôb, ovplyvňujú obchod, vzdelávanie a zlúčenie rodiny a majú významný dopad na duševné a fyzické zdravie pracovníkov, najmä vodičov. Zavedenie účinných systémov riadenia hraníc a dodržiavanie zásad rovnosti majú zásadný význam pri zabezpečovaní ochrany týchto základných práv a dôstojného zaobchádzania s rešpektom so všetkými jednotlivcami bez ohľadu na ich pôvod.

4.10. Zdĺhavé kontroly hraníc medzi Bulharskom a Rumunskom a ich susednými krajinami schengenského priestoru, ako sú Grécko a Maďarsko, spôsobujú cestujúcim značné časové obmedzenia a negatívne zasahujú sektor autobusovej dopravy ([24]). To **brzdí cestovný ruch,** ktorý je pre obe krajiny veľmi významným odvetvím, ako aj ekonomiku EÚ a regionálny rozvoj. Výskum ERI ukazuje, že samotné Bulharsko stráca na príjmoch z cestovného ruchu viac ako 62 miliónov EUR ročne.

4.11. Postavenie krajiny, ktorá nie je členom schengenského priestoru, bráni **voľnému pohybu pracovnej sily**, čím obmedzuje možnosti pracovníkov z Bulharska a Rumunska hľadať si zamestnanie v susedných členských štátoch EÚ. Toto obmedzenie má vplyv na stavebníctvo, poľnohospodárstvo a služby, ktoré sú vo veľkej miere závislé od sezónnych a dočasných pracovníkov ([25]).

4.12. Štatistické údaje o zamestnanosti, podnikaní a odborných príležitostiach v rámci cezhraničnej mobility v EÚ, ktoré by umožnili posúdiť vplyv kontrol na pozemných hraniciach v Bulharsku, Rumunsku, Maďarsku a Grécku, sú obmedzené. Možno však predpokladať negatívny vplyv vzhľadom na to, že **mobilita pracovníkov je ovplyvnená dostupnosťou možností dopravy**.

4.13. Väčšia mobilita pracovnej sily je spojená s vyššou produktivitou a hospodárskym výsledkom. Podiel mobilných občanov v produktívnom veku (20 – 64 rokov) z Rumunska a Bulharska ([26]) na počte obyvateľov ich domovskej krajiny naďalej rastie (Rumunsko: z 11,5 % v roku 2010 na 18,6 % v roku 2020 – najväčší podiel v EÚ; Bulharsko: zo 6 % v roku 2010 na 10,3 % v roku 2020 – štvrtý najvyšší podiel v EÚ). Zrušenie kontrol na pozemných hraniciach uľahčí dostupnosť možností dopravy a zvýši **príležitosti na cezhraničnú mobilitu pracovnej sily**, čo podporí vyššiu produktivitu a hospodárske výsledky v príslušných cezhraničných regiónoch.

([21]) *The Unnecessary Burden* (Nepotrebná záťaž), výskum siete KPMG, marec 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Vlastné výpočty, údaje Eurostatu: lfst_hhnhtych a *EU energy in figures – statistical pocketbook 2023* (Energetika EÚ v číslach) – štatistická príručka 2023).

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market* (Náklady nečlenstva v schengenskom priestore – vplyv kontrol na hraniciach v rámci schengenského priestoru na jednotný trh), máj 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) Organizované turistické výlety sa uskutočňujú najmä autobusom.

([25]) Mobilita pracovnej sily zahŕňa komplexnú dynamiku, ktorá presahuje rámec členstva v schengenskom priestore vrátane jazykových bariér, dostupnosti pracovných miest a sociálnej integrácie. Hoci integrácia do schengenského priestoru pravdepodobne zvýši mobilitu pracovnej sily, pripisovať konkrétne percentuálne zníženie výlučne postaveniu krajín mimo schengenského priestoru si vyžaduje cielenejší výskum.

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

4.14. Paradoxne, pokiaľ ide **o bezpečnostné otázky**, čiastočné prijatie Bulharska a Rumunska do schengenského priestoru bezpečnosť EÚ skôr oslabuje, než posilňuje. Účinné riadenie vonkajších hraníc je spoločnou zodpovednosťou a začlenenie týchto krajín do schengenského priestoru by mohlo posilniť celkové bezpečnostné opatrenia prostredníctvom posilnenej spolupráce a spoločného využívania zdrojov. Okrem toho by sa výdavky spojené s udržiavaním a zachovávaním bezpečnostnej infraštruktúry na hraniciach, vrátane policajných síl nasadených medzi Bulharskom a Rumunskom, Bulharskom a Gréckom a Rumunskom a Maďarskom, mohli presmerovať na posilnenie vonkajšej hranice EÚ.

V Bruseli 4. decembra 2024

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Oliver RÖPKE