



Европейски икономически  
и социален комитет

**INT/1064**

**Цената на оставането извън Шенгенското пространство за  
единния пазар / България и Румъния**

## **СТАНОВИЩЕ**

Секция „Единен пазар, производство и потребление“

**Цената на оставането извън Шенгенското пространство за единния пазар —  
въздействието върху България и Румъния  
(становище по собствена инициатива)**

Докладчик: **Мария МИНЧЕВА**

За контакт  
Администратор  
Дата на документа

[int@eesc.europa.eu](mailto:int@eesc.europa.eu)  
Annalisa TESSAROLO  
11.11.2024 г.

Съветник	Силвия ТОДОРОВА (за докладчика)
Решение на пленарната асамблея	15.2.2024 г.
Правно основание	Член 52, параграф 2 от Правилника за дейността
Компетентна секция	„Единен пазар, производство и потребление“
Приемане от секцията	7.11.2024 г.
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	710/1
Приемане на пленарна сесия	Д.ММ.ГТТТ
Пленарна сесия №	...
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	.../.../...

## 1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) призовава Съвета да определи дата за премахване на контрола по сухопътните граници между България и Румъния и другите държави членки от Шенгенското пространство още през 2024 г. ЕИСК призовава всички заинтересовани страни да работят в сътрудничество за постигането на тази цел, като гарантират, че ползите от членството в Шенгенското пространство обхващат в еднаква степен всички граждани на ЕС.
- 1.2 Шенгенското споразумение е от съществено значение за свободното движение на хора, стоки, услуги и капитали в рамките на ЕС и е ключов фактор за икономическия успех на ЕС. Конкурентоспособността на ЕС се превърна в належащ политически приоритет, както се подчертава в неотдавнашните доклади на Енрико Лета и Марио Драги. Основно послание в тези доклади е необходимостта от бързо и всеобхватно прилагане на правилата на единния пазар, както и от по-нататъшна интеграция.
- 1.3 Въпреки значителните си постижения европейският единен пазар все още е в процес на развитие. Неотдавнашните кризи също извадиха наяве уязвимостта му спрямо смущения. Всички ограничения на свободата на движение в рамките на единния пазар, включително техническите ограничения върху маршрутите и автомобилния транспорт, оказват неблагоприятно въздействие върху конкурентоспособността и икономическия растеж на ЕС, като с това възпрепятстват пълното реализиране на социалната пазарна икономика, както е предвидено в Договорите.
- 1.4 От няколко години държавите членки временно въвеждат граничен контрол<sup>1</sup>. Въпреки това икономическото и социалното въздействие на тези решения върху единния пазар не е обект на оценка. ЕИСК счита, че Европейската комисия следва редовно да предоставя надеждни данни за икономическите и социалните последици, пряко свързани с въвеждането на граничен контрол в рамките на Шенгенското пространство, включително във връзка с конкурентоспособността.
- 1.5 Считано от 31 март 2024 г. Съветът премахна контрола по въздушните и морските граници с България и Румъния. Въпреки това контролът по вътрешните сухопътни граници с тези държави членки остава, което води до ненужни икономически и социални разходи за целия единен пазар.
- 1.6 Различни оценки показват, че дружествата, извършващи дейност в България и Румъния, плащат годишно милиарди евро в резултат на увеличени разходи за логистика, забавяния, които оказват въздействие върху доставките на стоки и оборудване и увеличени разходи за горива и за водачите. Всички тези преки разходи неизбежно се прехвърлят върху потребителите под формата на по-високи цени и оказват въздействие върху физическото и психичното здраве на работещите.

---

<sup>1</sup> [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control\\_en](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](https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/11934a69-6a45-4842-af94-18400fd274b7_en?filename=Full%20list%20of%20MS%20notifications_en.pdf).

- 1.7 Контролът по сухопътните граници има очевидно екологично въздействие заради емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства, чакащи да пресекат границата. Те затрудняват туризма и възпрепятстват свободното движение на работници. Несигурността и неефективността, свързани с контрола по сухопътните граници, възпират преките чуждестранни инвестиции и вредят на инвестиционния климат.
- 1.8 Фактът, че България и Румъния остават извън Шенгенското пространство има политическа цена. Присъединяването към Шенгенското пространство не следва да се използва като форма на неформална обвързаност с условия след като дадена държава е била присъединена към ЕС. Този подход създава недоверие в европейските институции и подхранва евроскептичните нагласи.

## 2. Контекст

- 2.1 **Единният европейски пазар** е забележително постижение и един от основните стълбове на европейската интеграция. Той предоставя на предприятията от ЕС достъп до огромен вътрешен пазар от почти 450 милиона души, като стимулира търговията, конкуренцията и икономическия растеж и насърчава богатството и сближаването за всички европейци. Въпреки това, макар че вече отбеляза своята 30-а годишнина<sup>2</sup>, единният пазар **все още е в процес на развитие. Шенгенското споразумение** продължава да бъде **крайъгълен камък на единния пазар на ЕС**.
- 2.2 Въпреки необходимостта от задълбочаване на единния пазар около 60 % от **настоящите пречки** пред предоставянето на услуги бяха от същия вид през последните 20 години<sup>3</sup> и понастоящем възпрепятстват прехода към екологична и цифрова икономика.
- 2.3 Неотдавнашните кризи, като пандемията от COVID-19 и войната в Украйна, разкриха **уязвимостта на единния пазар спрямо сътресения**. За да се справи с това, пазарът трябва да продължи да функционира по всяко време, дори по време на непредвидени кризи. От съществено значение са бързите действия за противодействие на срывовете, включително недостига във веригите за доставки и зависимостите от трети държави.
- 2.4 От 2011 г. насам<sup>45</sup> България и Румъния са изпълнили всички предварителни условия за прилагане на достиженията на правото от Шенген в различни области<sup>6</sup>. Европейският

---

2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162>.

3 BusinessEurope — Примери за бариери на единния пазар за предприятията — 2023 г. — <https://www.busineurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023>.

4 [ОВ С 380 Е, 11.12.2012 г., стр. 160](#).

5 Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно „Засилване на Шенгенското пространство чрез пълноценното участие на България, Румъния и Хърватия в пространството без контрол по вътрешните граници“, COM(2022) 636 final.

6 [https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/14762e03-a56a-4865-acfc-c607e71babaa\\_en?filename=Report%20of%20the%20complementary%20voluntary%20fact-finding%20mission%20to%20Romania%20and%20Bulgaria\\_en.pdf](https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/14762e03-a56a-4865-acfc-c607e71babaa_en?filename=Report%20of%20the%20complementary%20voluntary%20fact-finding%20mission%20to%20Romania%20and%20Bulgaria_en.pdf);

парламент прие осем резолюции, в които призовава за бързото влизане на двете държави в Шенген, като последната е от 10 април 2024 г. ЕИСК също прие резолюция<sup>7</sup> на 14 декември 2023 г., в която се посочва, че не би трябвало да има допълнителни условия за България и Румъния, които надхвърлят съществуващите договори и разпоредби.

- 2.5 През 2023 г. Съветът премахна контрола по вътрешните въздушни и морски граници с България и Румъния, считано от 31 март 2024 г. Проверките по вътрешните сухопътни граници бяха запазени **без определена дата за тяхното премахване**.
- 2.6 В своя доклад относно бъдещето на единния пазар **Енрико Лета** призовава европейските институции решително да се противопоставят на всеки опит за ограничаване на свободата на движение между държавите членки, включително техническите ограничения върху маршрутите и за автомобилния транспорт, както и всяко суспендиране на Шенгенското споразумение. В доклада изрично се посочва, че „**през 2024 г. трябва да бъде определена дата за отмяна на проверките по вътрешните сухопътни граници между България, Румъния и други шенгенски държави**“<sup>8</sup>. Същото послание беше отправено от председателя на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен, когато тя представи своите политически насоки за следващата Европейска комисия за периода 2024—2029 г. пред Европейския парламент.

### 3. **Общи бележки**

- 3.1 Решението да се запази контролът по сухопътните граници между България и Румъния и другите държави — членки на ЕС, води до значителни разходи и създава де факто допълнителна бариера, която възпрепятства дружествата да се възползват в пълна степен от предимствата на единния пазар. Въздействието върху регионалното, икономическото и социалното сближаване подчертава по-широките последици за единството и стабилността на ЕС. Като предприеме активни стъпки за пълното интегриране на България и Румъния в Шенгенското пространство, ЕС може да засили вътрешното си сближаване, да повиши конкурентоспособността и да утвърди основните принципи на свободно движение и солидарност, които са в основата на европейския проект.
- 3.2 ЕИСК отбелязва, че Източна Европа, включително България и Румъния, играе решаваща роля по отношение на сигурността и веригите на доставки, включително с оглед на помощта за Украйна. ЕИСК е готов да подкрепи тези усилия и настоятелно призовава всички заинтересовани страни да приоритизират бързото и ефективно разрешаване на този въпрос.

---

[https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/634c9fb4-9860-472b-9d1b-09762a782ab4\\_en?filename=Report%20fact-finding%20mission%20to%20Bulgaria\\_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).

<sup>7</sup> Резолюция на Европейския икономически и социален комитет относно подкрепата от ЕИСК за присъединяване на Румъния и България към Шенгенското пространство, 14 декември 2023 г., 2023 C/2024/1563, <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj>.

<sup>8</sup> <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

- 3.3 ЕИСК отбелязва също така, че са налице ограничени анализи и данни относно икономическите последици за единния пазар от оставането извън Шенгенското пространство. Съществува само едно проучване, възложено от Европейския парламент през 2016 г., чиято цел беше да се **оцени въздействието на възстановяването на граничния контрол** в рамките на Шенгенското пространство, а не да се оцени ефектът от задържането на държавите членки извън Шенгенското пространство.
- 3.4 Европейската комисия оценява **физическите пречки пред търговията**<sup>9</sup>, но това обхваща само събития като гранични блокади, демонстрации и нападения срещу камиони. Не се вземат предвид последиците от контрола по сухопътните граници, включително временното повторно въвеждане на граничен контрол от държавите членки от Шенгенското пространство.
- 3.5 В контекста на процеса на **разширяване** на ЕС възникват дискусии относно съществуващите различия в икономическите отношения със страните кандидатки, съпоставени с възможността за членство в единния пазар на ЕС<sup>10</sup>. Икономическото сближаване с ЕС все още е недостатъчно в случая на България и Румъния и граничният контрол оказва отрицателно въздействие върху този процес. Използването на присъединяването към Шенгенското пространство като форма на неформална **обвързаност с условия след присъединяването към ЕС**<sup>11</sup> създава недоверие в европейските институции и подхранва **евроскептичните нагласи**<sup>12</sup>.

#### 4. Конкретни бележки

- 4.1 Подробно проучване на Института за икономически изследвания към Българската академия на науките (ИИИ) показва, че осредненият **в годишен план** отрицателен ефект върху българската икономика, дължащ се на частичното присъединяване на страната към Шенгенското пространство, възлиза на годишна **загуба в размер на над 834 милиона евро**<sup>13</sup>, **включително преки, непреки и екологични последици**. В тази сума влизат преките разходи за превозваните стоки, автомобилния товарен транспорт и загубите от пропуснати възможности за генериране на алтернативни приходи за автомобилния товарен транспорт; общото въздействие върху околната среда от удължаването на времето за чакане на границите при средна обменна цена за тон емисии

---

<sup>9</sup> [https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade_en).

<sup>10</sup> The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Въздействието върху Европейския съюз на потенциалното бъдещо присъединяване на Украйна), доклад на мозъчния тръст „Брюгел“, 11 април 2024 г., <https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf>.

<sup>11</sup> Пак там.

<sup>12</sup> Проучването на общественото мнение в Румъния показва, че над 60 % от гражданите смятат, че изключването им от Шенгенското пространство означава статут на второразрядна страна в рамките на ЕС. Проучване на INSCOP, Национално проучване на общественото мнение — април 2024 г., част V: Възгледи на румънците относно частичното присъединяване към Шенгенското пространство - <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/> и <https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INS COP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf>.

<sup>13</sup> Boveva, D., Nestorov, N., Pavlov, A., Stoilov, S. (2024 г.). Evaluation of the Economic Impact of a Country's Accession to the Schengen Area – the Case of Bulgaria (Оценка на икономическото въздействие на присъединяването на държава към Шенгенското пространство — случаят на България). Списание „Икономическа мисъл“, 69 (книжка 2), стр. 139—163. <https://doi.org/10.56497/etj2469201>.

на CO<sub>2</sub>; загуби, дължащи се на пропуснати възможности за генериране на допълнителни приходи; и общите загуби поради загуба на потенциални приходи в държавния бюджет от дължими данъци. Не разполагаме със сравними данни от Румъния; оценките<sup>14</sup> обаче сочат, че закъсненията по сухопътните граници струват на транспортните оператори 90 милиона евро, с допълнителни 2,32 милиарда евро **загуба на годишни приходи**. Тези разходи водят до намаляване на конкурентоспособността на предприятията и икономиките.

- 4.2 Налице е **разнообразно използване на видовете товарен транспорт** в различните държави членки, което следва да се вземе предвид при измерването на въздействието на контрола по сухопътните граници. Така например **Гърция** е сред трите държави членки с **най-висок дял на морския товарен транспорт** (96,4 %), а **Румъния** е сред трите държави членки с **най-нисък дял на морския товарен транспорт** (16,0 %)<sup>15</sup>. В същото време **обемът на автомобилните товарни превози в ЕС нарасна с 22 % от 2013 г. до 2022 г.** **Камионите** все още са гръбнакът на веригите на доставки, като превозват **77 % от вътрешните товари** (автомобилен, железопътен и воден) в ЕС<sup>16</sup>.
- 4.3 Унгарско-румънската граница служи като ключов портал към основния пазар на ЕС, като ефективно поема трафика от маршрутите и веригите на доставка, преминаващи през Гърция, България и Румъния. Държавите от ЕС са техните основни търговски партньори, като вносът и износът на стоки са съответно 71 % и 72 % за Румъния, 69 % и 77 % за Унгария и 55 % и 63 % за България<sup>17</sup>.
- 4.4 Закъсненията и опашките от леки автомобили и камиони, пресичащи сухопътните граници между България и Румъния, Румъния и Унгария, варират в зависимост от сезона, но са средно в рамките на най-малко 20 минути и над 200 минути, като понякога продължават дори повече от 5 дни<sup>18</sup>. Дължината на опашките от товарни камиони понякога може да бъде над 30 km на определени сухопътни гранични контролно-пропускателни пунктове. Дългите опашки по границите могат да доведат до развалянето на нетрайни стоки (с отрицателно въздействие за секторите на селското стопанство и храните), което води до финансови загуби както за износителите, така и за вносителите. Освен разходите, свързани със закъснението на камионите на границите, се докладват и разходите и загубите, свързани с изпълнението на инфраструктурни проекти, тъй като необходимото оборудване не може да бъде транспортирано своевременно. Отрицателно е въздействието и върху растежа на електронната търговия, тъй като въпреки че търговията може да се извършва онлайн, доставките се осъществяват по традиционния начин.
- 4.5 Подробни проучвания показват, че транспортните дружества, извършващи дейност в България и Румъния, се сблъскват с допълнителни разходи, вариращи от 5 % до 20 %

---

14 <https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders>.

15 Eurostat, (tran\_hv\_ms\_fmmod).

16 <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/who-driving-what-and-where-eu-road-freight-trends>.

17 Търговски профили на СТО, 2023 г., [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/trade\\_profiles23\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm).

18 Информация от Националната транспортна камара на България и министерствата на вътрешните работи на Румъния и България.

поради закъснения на границата<sup>19</sup>. Това включва разходите за гориво, заплатите на водачите и поддръжката на превозните средства. Тези разходи в крайна сметка се прехвърлят върху потребителите, което допринася за по-високи цени на стоките<sup>20</sup>. За България разходите възлизат на 432 милиона евро загуби за товарния транспорт, като се увеличават на 711 милиона евро, когато се вземат предвид потенциалните ефекти. Според оценки на UNTRR за Румъния те възлизат на над 2,5 милиарда евро.

- 4.6 Продължаващият граничен контрол оказва **отрицателно въздействие върху околната среда** заради емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства, чакащи да пресекат границата, чиито двигатели остават включени, докато се обработват. Според някои консервативни предположения и оценки<sup>21</sup> годишните гранични въглеродни емисии в резултат на продължаващите все още гранични проверки по границите Унгария—Румъния, Румъния—България и България—Гърция възлизат на над 46 000 tCO<sub>2</sub>/годишно. Това се равнява на годишните емисии от потреблението на електроенергия на около 28 000 домакинства в ЕС<sup>22</sup>.
- 4.7 Несигурността и неефективността, свързани с граничните проверки, възпират преките чуждестранни инвестиции и **вредят на инвестиционния климат**. Инвеститорите се стремят към стабилна и предвидима среда, а възприеманият риск от забавяния и увеличени оперативни разходи често пренасочва инвестициите към други държави от Шенгенското пространство. Това явление изостря икономическите различия между държавите от Източна и Западна Европа.
- 4.8 Според констатациите в проучването, проведено от Европейския парламент през 2016 г.<sup>23</sup>, оставането на държава извън Шенгенското пространство би могло да засегне пазарните очаквания за статута на тези държави в рамките на ЕС и еврозоната (въпреки че България и Румъния все още не са приели еврото). Това е **политически сигнал, че дадена държава не е част от „ядрото“ на ЕС** и би могло да окаже влияние върху доходността на държавните облигации, цената на финансовите активи и лихвените проценти за предприятията и домакинствата, както и да окаже потенциално отрицателно въздействие върху реалната икономика.
- 4.9 Продължителното чакане по сухопътните граници може значително да наруши **правата на човека** и да изостри неравенствата. Хората може да са изправени пред неоправдани

---

19 Проучване на UNTRR, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030* (Пазарът на автомобилния транспорт в Румъния, 2018—2030 г.), април 2024 г. — [https://piata-transporturilor.ro/?page\\_id=160](https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160).

20 Международен съюз за автомобилен транспорт – януари 2024 г. – „Това пряко струва на транспортните оператори 90 милиона евро, с допълнително 2,32 милиона евро загуба на годишни приходи.“ - <https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders>.

21 *The Unnecessary Burden* (Ненужната тежест), проучване на KPMG, март 2023 г., [https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen\\_border\\_CO2-emissions-impact.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf).

22 Собствени изчисления по данни на Евростат: lfst\_hhnhtych и *EU energy in figures* (Енергетиката на ЕС в цифри) – статистически наръчник за 2023 г.

23 *The cost of non-Schengen — impact of border control within Schengen area on the Single market* (Цената на оставането извън Шенгенското пространство — въздействие на граничния контрол в рамките на Шенгенското пространство върху единния пазар), май 2016 г., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL\\_STU\(2016\)578974\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf).



забавяния, стрес и рискове за здравето, независимо от тяхната националност или обстоятелства. Тези пречки възпрепятстват свободното движение на хора, оказват въздействие върху търговията, образованието и събирането на семействата и оказват значително въздействие върху психичното и физическото здраве на работещите, особено на водачите. Прилагането на ефикасни системи за управление на границите и отстояването на принципите на равенство са от решаващо значение, за да се гарантира, че тези основни права са защитени и че всички хора са третирани с достойнство и уважение, независимо от техния произход.

- 4.10 Дългите гранични проверки между България и Румъния, както и със техните съседни държави от Шенгенското пространство като Гърция и Унгария, създава значителни времеви ограничения за пътуващите и имат отрицателно въздействие върху сектора на автобусния транспорт<sup>24</sup>. Това **възпрепятства туризма** — жизненоважен сектор и за двете страни, и пречи на икономиките и регионалното развитие на ЕС. Проучването на ИИИ показва, че само България губи над 62 милиона евро от приходи от туризъм годишно.
- 4.11 Статутът на страна извън Шенгенското пространство възпрепятства **свободното движение на работници**, като ограничава възможностите на работниците от България и Румъния да търсят работа в съседните им държави — членки на ЕС. Това ограничение засяга секторите на строителството, селското стопанство и услугите, които разчитат в голяма степен на сезонни и временни работници<sup>25</sup>.
- 4.12 Статистическите данни за заетостта, предприемачеството и възможностите за професионално обучение, включващи трансгранична мобилност в рамките на ЕС, са ограничени, което би позволило да се направи оценка на въздействието на контрола по сухопътните граници върху България, Румъния, Унгария и Гърция. Може обаче да се направи извод за отрицателно въздействие, като се има предвид, че **мобилността на работниците е засегната от наличието на възможности за транспорт**.
- 4.13 По-голямата трудова мобилност е свързана с по-висока производителност и по-високи икономически резултати. Продължава да расте процентът на мобилните граждани в трудоспособна възраст (20—64 години) от Румъния и България<sup>26</sup> като дял от населението, пребиваващо в родната им страна, (Румъния: от 11,5 % през 2010 г. на 18,6 % през 2020 г. — най-високият процент в ЕС; България: от 6 % през 2010 г. на 10,3 % през 2020 г. — на четвърто място в ЕС). Премахването на контрола по сухопътните граници ще стимулира наличието на възможности за транспорт и ще увеличи **вариантите за трансгранична трудова мобилност**, като по този начин ще се насърчат и възможностите за по-висока производителност и икономически резултати в съответните трансгранични региони.

---

24 Организираните туристически пътувания се извършват предимно с автобус.

25 Трудовата мобилност включва сложна динамика отвъд членството в Шенгенското пространство, включително езикови бариери, наличие на работни места и социална интеграция. Въпреки че интеграцията в Шенгенското пространство вероятно ще засили трудовата мобилност, определянето на специфичен процент на намаление единствено във връзка със статута на страна извън Шенгенското пространство изисква по-целенасочени научни изследвания.

26 Евростат (lfst\_lmbpcita и demo\_pjangroup).

4.14 Парадоксално, що се отнася до **опасенията за сигурността**, частичното приемане на България и Румъния в Шенгенското пространство по-скоро подкопава, отколкото повишава сигурността на ЕС. Ефективното управление на външните граници е споделена отговорност и интегрирането на тези държави в Шенгенското пространство би могло да укрепи общите мерки за сигурност чрез засилено сътрудничество и споделяне на ресурси. Освен това разходите, свързани с функционирането и поддържането на инфраструктурата за сигурност на границите, включително полицейските сили между България и Румъния, България и Гърция, Румъния и Унгария, биха могли да бъдат пренасочени към укрепване на външната граница на ЕС.

Брюксел, 7 ноември 2024 г.

*Председател на секция „Единен пазар, производство и потребление“*  
Sandra PARTNIE

\*

\*       \*

**Overall economy effect derived from the evaluation of the economic impact of a country's accession to the Schengen Area – The case of Bulgaria**

Effect	Total (EUR)
Overall effect – freight transport	710 768 553
Overall effect – passenger transport/citizens	79 984 777
Overall environmental effect (46 162 tonnes CO2 emissions generated by the road freight and passenger transport, equivalent to EUR 3 842 525)	3 842 525
Fiscal effect – freight transport	62 308 531
Potential budget revenues – passenger transport / citizens	12 960 108
<b>Overall economy effect</b>	<b>869 864 494</b>
Including:	
• Air Schengen	35 823 563
• Land Schengen	834 040 931

Source: 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>

**Average waiting time for vehicles to pass through a Border Crossing Point (BCP) with Hungary and Bulgaria – passengers and freight, data for Romania, 2023**

	Cars (passengers)		Trucks (freight)	
	Entry	Exit	Entry	Exit
Border with Hungary	20-40 min	20-50 min	20-120 min	20-120 min
Border with Bulgaria	20 min	20 min	90 min	170-190 min

Source: Romania, Ministerul Afacilor Interne

**Number of freight vehicles with Bulgarian, Romanian, Greek and other registrations passing through Romanian BCPs with Hungary and Bulgaria, 2023**

Country of registration	Border with Hungary		Border with Bulgaria	
	Entry	Exit	Entry	Exit
Romania	627,731	821,531	192,694	193,433
Bulgaria	141,933	202,783	344,016	350,653
Greece	1,539	1,419	7,237	11,272
Other	404,743	412,816	433,359	467,491

Source: Romania, Ministerul Afacilor Interne

**Number of freight and tower vehicles with Bulgarian, Romanian and Greek registrations checked at BCPs with Romania and Greece, 2023**

Country of registration	Border with Greece		Border with Romania	
	Entry	Exit	Entry	Exit
Bulgaria	348,193	343,843	421,641	417,405
Greece	32,700	25,449	7,838	4,935
Romania	63,307	64,533	236,324	237,901

Source: Bulgaria, Ministry of interior

**Number of passenger cars with Bulgarian, Romanian and Greek registrations checked at BCPs with Romania and Greece, 2023**

Country of registration	Border with Greece		Border with Romania	
	Entry	Exit	Entry	Exit
Bulgaria	435,014	122,255	169,437	206,163
Greece	389,013	18,622	3,569	3,313
Romania	47,375	4,457	231,527	182,333

Source: Bulgaria, Ministry of interior

**Average waiting time for the passage of a cargo truck at the border crossing with Romania and Greece**

Type of vehicle	With Romania	With Greece
Cargo truck over 3.5 tons	16 hours	4 hours
Cargo van/small truck under 3.5 tonnes	4 hours	2 hours

Source: National Transport Chamber, Bulgaria

**Average stay time at the border crossing with Romania and Greece with the engine running for:**

- minibuses/minibuses for the transport of passengers - 1 hour;
- cargo vans/small trucks under 3.5 t - 1 hour;
- large passenger buses - 2 hours;
- cargo trucks over 3.5 t - 5 hours

Source: National Transport Chamber, Bulgaria