

07.11.2024

На 7 ноември 2024 г. Секция „Единен пазар, производство и потребление“ (INT) на Европейския икономически и социален комитет (ЕИСК) одобри проект на становище за въздействието върху Европейския единен пазар на оставането на България и Румъния извън Шенген. Докладчик по становището е зам.-председателят на БСК [Мария Минчева](#), която е член на Група Работодатели в ЕИСК.



Докладът беше представен за първи път на 24 септември т.г. в София, по време на [тематично събитие](#), организирано от БСК и ЕИСК. Предстои документът окончателно да бъде утвърден от ЕИСК по време на [пленарната му сесия, на 4 и 5 декември т.г.](#), след което становището ще бъде публикувано в [Официалния вестник на ЕС](#) и ще бъде предоставено на вниманието на [Съвета на ЕС](#), от чието решение зависи падането на ограниченията за България и Румъния.

Основната препоръка към Съвета на ЕС, която становището отправя, е да **бъде определена конкретна дата за премахване на сухопътния граничен контрол** между България и Румъния и останалите държави-членки на ЕС.

Становището на ЕИСК се фокусира върху **икономическите измерения на Шенген върху Вътрешния пазар на ЕС**, пропуснатите ползи и преките загуби, свързани с продължаващия контрол на сухопътните граници за България и Румъния, което води до ограничения в търговията и туризма, намалена конкурентоспособност и увеличени разходи за бизнеса, политически и социални разходи и отрицателно въздействие върху околната среда. Документът очертава ясно негативното въздействие върху бизнеса, работещите и потребителите, както и върху инвестиционния климат в България и Румъния, които **още от 2011 г. покриват всички критерии** за пълно отпадане на граничния контрол – по въздух, вода и суша.

Според ЕИСК, решението за запазване на сухопътния граничен контрол между България и Румъния и другите държави-членки на ЕС **води до значителни разходи** и създава де факто допълнителна бариера, която пречи на компаниите да се възползват в пълна степен от предимствата на единния пазар. *„Като предприеме активни стъпки към пълната интеграция на България и Румъния в Шенгенското пространство, ЕС може да засили вътрешното си сближаване, да повиши конкурентоспособността си и да отстоява основните принципи на свободно движение и солидарност, които са в основата на европейския проект“*, се казва в становището.

Продължителният граничен контрол между България и Румъния и съседните им държави от Шенгенското пространство, като Гърция и Унгария, създава значителни времеви ограничения за пътниците и се отразява отрицателно на транспортния сектор и на

туризма. Това **нарушава правата на човека и изостря неравенствата**. Налице е и **отрицателно въздействие върху околната среда**.

Запазването на сухопътния Шенген вреди на **инвестиционния климат**, тъй като 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 страните от Източна и Западна Европа. Според констатациите от [проучване](#), проведено от Европейския парламент през 2016 г., членството извън Шенген може да повлияе на пазарните очаквания относно статута на тези държави в ЕС. Нещо повече, това е политически сигнал, че дадена държава не е част от "ядрото" на ЕС и може да окаже влияние върху **доходността на държавните облигации, цената на финансовите активи и лихвените проценти**, пред които са изправени фирмите и домакинствата, както и потенциално да окаже отрицателно въздействие върху реалната икономика.

Подробно [проучване](#) на Института за икономически изследвания на Българската академия на науките (ЕРИ) показва, че средногодишният негативен ефект върху българската икономика поради частичното присъединяване на страната към Шенгенското пространство е **годишна загуба от над 834 милиона евро**, включително преки, косвени и екологични ефекти. Те обхващат преките разходи за транспортирани стоки, автомобилен товарен транспорт и загуби от пропуснати възможности за генериране на алтернативни приходи за автомобилния товарен транспорт; общия ефект върху околната среда от удълженото време за изчакване по границите при средна курсова цена на тон изпуснато замърсяване с CO₂; загуби поради пропуснати възможности за генериране на допълнителни приходи и общи загуби поради загуба на потенциални приходи от дължими данъци в държавния бюджет. Оценките [показват](#), 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 намалена конкурентоспособност на предприятията и икономиките.

Припомняме, че през 2023 г. Съветът на ЕС премахна контрола по вътрешните въздушни и морски граници с България и Румъния, считано от 31 март 2024 г., но проверките по сухопътните граници останаха без определена дата за премахването им.

В [доклада си](#) за бъдещето на единния пазар Енрико Лета призовава европейските институции да се противопоставят категорично на всеки опит за ограничаване на свободата на движение между държавите-членки, включително техническите ограничения по маршрутите и автомобилния транспорт, както и всяко спиране на действието на Шенгенското споразумение. В доклада изрично се посочва, че **"през 2024 г. трябва да бъде определена дата за премахване на проверките по вътрешните сухопътни граници между България, Румъния и други държави от Шенген"**. Същото послание отправи и председателят на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен, когато представи на Европейския парламент политическите си насоки за следващата Европейска комисия за периода 2024—2029 г.

08.11.2024

БСК: ЕИСК готви становище за мястото на България и Румъния в Шенген

На 7 ноември 2024 г. [Секция „Единен пазар, производство и потребление“ \(INT\)](#) на Европейския икономически и социален комитет (ЕИСК) одобри проект на становище за въздействието върху Европейския единен пазар на оставането на България и Румъния извън Шенген. Докладчик по становището е зам.-председателят на БСК [Мария Минчева](#), която е член на Група Работодатели в ЕИСК.

Докладът беше представен за първи път на 24 септември т.г. в София, по време на [тематично събитие](#), организирано от БСК и ЕИСК. Предстои документът окончателно да бъде утвърден от ЕИСК по време на [пленарната му сесия, на 4 и 5 декември т.г.](#), след което становището ще бъде публикувано в [Официалния вестник на ЕС](#) и ще бъде предоставено на вниманието на [Съвета на ЕС](#), от чието решение зависи падането на ограниченията за България и Румъния.

Основната препоръка към Съвета на ЕС, която становището отправя, е да бъде определена конкретна дата за премахване на сухопътния граничен контрол между България и Румъния и останалите държави-членки на ЕС.

Становището на ЕИСК се фокусира върху икономическите измерения на Шенген върху Вътрешния пазар на ЕС, пропуснатите ползи и преките загуби, свързани с продължаващия контрол на сухопътните граници за България и Румъния, което води до ограничения в търговията и туризма, намалена конкурентоспособност и увеличени разходи за бизнеса, политически и социални разходи и отрицателно въздействие върху околната среда. Документът очертава ясно негативното въздействие върху бизнеса, работещите и потребителите, както и върху инвестиционния климат в България и Румъния, които още от 2011 г. покриват всички критерии за пълно отпадане на граничния контрол – по въздух, вода и суша.

Според ЕИСК, решението за запазване на сухопътния граничен контрол между България и Румъния и другите държави-членки на ЕС води до значителни разходи и създава де факто допълнителна бариера, която пречи на компаниите да се възползват в пълна степен от предимствата на единния пазар. „Като предприеме активни стъпки към пълната интеграция на България и Румъния в Шенгенското пространство, ЕС може да засили вътрешното си сближаване, да повиши конкурентоспособността си и да отстоява основните принципи на свободно движение и солидарност, които са в основата на европейския проект“, се казва в становището.

Продължителният граничен контрол между България и Румъния и съседните им държави от Шенгенското пространство, като Гърция и Унгария, създава значителни времеви ограничения за пътниците и се отразява отрицателно на транспортния сектор и на туризма. Това нарушава правата на човека и изостря неравенствата. Налице е и отрицателно въздействие върху околната среда.

Запазването на сухопътния Шенген вреди на инвестиционния климат, тъй като 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 страните от Източна и Западна Европа. Според констатациите от [проучване](#), проведено от Европейския парламент през 2016 г., членството извън Шенген може да повлияе на пазарните очаквания относно статута на тези държави в ЕС. Нещо повече, това е политически сигнал, че дадена държава не е част от "ядрото" на ЕС и може да окаже влияние върху доходността на държавните облигации, цената на финансовите активи и лихвените проценти, пред които са изправени фирмите и домакинствата, както и потенциално да окаже отрицателно въздействие върху реалната икономика.

Подробно [проучване](#) на Института за икономически изследвания на Българската академия на науките (ЕРИ) показва, че средногодишният негативен ефект върху българската икономика поради частичното присъединяване на страната към Шенгенското пространство е годишна загуба от над 834 милиона евро, включително преки, косвени и екологични ефекти. Те обхващат преките разходи за транспортирани стоки, автомобилен товарен транспорт и загуби от пропуснати възможности за генериране на алтернативни приходи за автомобилния товарен транспорт; общия ефект върху околната среда от удълженото време за изчакване по границите при средна курсова цена на тон изпуснато замърсяване с CO₂; загуби поради пропуснати възможности за генериране на допълнителни приходи и общи загуби поради загуба на потенциални приходи от дължими данъци в държавния бюджет. Оценките [показват](#), 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 намалена конкурентоспособност на предприятията и икономиките.

Припомняме, че през 2023 г. Съветът на ЕС премахна контрола по вътрешните въздушни и морски граници с България и Румъния, считано от 31 март 2024 г., но проверките по сухопътните граници останаха без определена дата за премахването им.

В [доклада си](#) за бъдещето на единния пазар Енрико Лета призовава европейските институции да се противопоставят категорично на всеки опит за ограничаване на свободата на движение между държавите-членки, включително техническите ограничения по маршрутите и автомобилния транспорт, както и всяко спиране на действието на Шенгенското споразумение. В доклада изрично се посочва, че "през 2024 г. трябва да бъде определена дата за премахване на проверките по вътрешните сухопътни граници между България, Румъния и други държави от Шенген". Същото послание отправи и председателят на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен, когато представи на Европейския парламент политическите си насоки за следващата Европейска комисия за периода 2024—2029 г.

<https://www.investor.bg/a/516-politika/403803-evropeyskiyat-ikonomicheski-komitet-preporacha-palno-chlenstvo-na-balgariya-i-rumaniya-v-shengen>

Европейският икономически комитет препоръча пълно членство на България и Румъния в Шенген

България губи над 834 млн. евро годишно заради само частичното приемане в Шенгенското пространство

10:34 | 08.11.24 г.



Златина Вълчанова

Създател



Виктория Тошкова

Редактор



Снимка: Bloomberg Finance LP

Да бъде определена конкретна дата за премахване на сухопътния граничен контрол между България и Румъния и останалите държави членки на Европейския съюз (ЕС), препоръча Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) на Съвета на ЕС.

В становището си секция „Единен пазар, производство и потребление“ на комитета се фокусира върху пропуснатите ползи и преки загуби, свързани с продължаващия контрол по сухопътните граници. По данни на Института за икономически изследвания към БАН загубите за българската икономика от частичното присъединяване са в размер на над 834 млн. евро.

Становището обръща внимание на икономическите измерения на Шенген върху вътрешния пазар на ЕС. Документът очертава ясно негативното въздействие върху бизнеса, работещите и потребителите, както и върху инвестиционния климат в България и Румъния, които още от 2011 г. покриват всички критерии за пълно отпадане на граничния контрол – по въздух, вода и суша.

Според ЕИС сухопътният граничен контрол между България и Румъния и другите държави от ЕС води до значителни разходи и създава допълнителна бариера пред компаниите да се възползват в пълна степен от предимствата на единния пазар.

„Като предприеме активни стъпки към пълната интеграция на България и Румъния в Шенгенското пространство, ЕС може да засили вътрешното си сближаване, да повиши конкурентоспособността си и да отстоява основните принципи на свободно движение и солидарност, които са в основата на европейския проект“, се казва в становището.

Продължителният граничен контрол между България и Румъния и съседните им държави от шенгенското пространство, като Гърция и Унгария, създава значителни времеви ограничения за пътниците и се отразява отрицателно на транспортния сектор и на

туризма. Това нарушава правата на човека и изостря неравенствата. Налице е и отрицателно въздействие върху околната среда според позицията.

Запазването на сухопътния Шенген вреди на инвестиционния климат, тъй като 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 страните от Източна и Западна Европа.

Докладът за становището [беше представено през септември](#) в София от заместник-председателя на Българската стопанска камара (БСК) Мария Минчева, която е и член на група „Работодатели“ в ЕИСК. Предстои документът окончателно да бъде утвърден от ЕИСК по време на пленарната му сесия на 4 и 5 декември 2024 г., след което становището ще бъде публикувано в Официалния вестник на ЕС. То ще бъде предоставено на вниманието на Съвета на ЕС, от чието решение зависи падането на ограниченията за България и Румъния, съобщават от БСК.

Според констатациите от проучване, проведено от Европейския парламент през 2016 г., оставането извън Шенген е политически сигнал, че дадена държава не е част от „ядрото“ на ЕС и може да окаже влияние върху доходността на държавните облигации, цената на финансовите активи и лихвените проценти, пред които са изправени фирмите и домакинствата, както и потенциално да окаже отрицателно въздействие върху реалната икономика.

По данни на Института за икономически изследвания на Българската академия на науките (ЕРИ) средногодишният негативен ефект върху българската икономика поради само частичното присъединяване на страната към Шенген е годишна загуба от над 834 млн. евро, включително преки, косвени и екологични ефекти. Закъсненията по сухопътните граници струват на транспортните оператори 90 млн. евро, с допълнителни 2,32 млрд. евро загуба на годишни приходи. Тези разходи водят до намалена конкурентоспособност на предприятията и икономиките.

<https://www.24chasa.bg/mezhdunarodni/article/19279003>

08.11.2024 г.

<https://telegraph.bg/bulgaria/novini/na-brazdata-shengen-sviva-opashkite-trojno-mahat-kantarite-po-granicate-tiradhii-shte-chakat-po-6-chasa-sega-visiat-po-18.-evrodeputaty-novakov-shte-se-proveriavat-samo-riskovi-avtomobili-435983>

Екип на Телеграф, 27 Ноември 2024 г.

НА БРАЗДАТА: Шенген свива опашките тройно!

Махат кантарите по границите, тираджии ще чакат по 6 часа, сега висят по 18. Евродепутатът Новаков: Ще се проверяват само рискови автомобили

Опашките от камиони по границите ще намалеят тройно след влизането на България в Шенген по шосе. Това ще се случи дори и през първите шест месеца, през които ограничени проверки на път към Румъния все още ще има. Това заяви за „Телеграф“ шефът на Съюза на международните превозвачи Йордан Арабаджиев, според когото два са ключовите преки ефекта за шофьорите, които сега изкарват средно по 18 часа в чакане за преминаване през ГКПП на Дунав мост 1 при Русе и Дунав мост 2 при Видин.

Теглилки

На първо място облекчението ще дойде от премахването на кантарите по границите, за което вече са се разбрали двете страни. „Ясно ни е, че всяка държава има право да си пази пътищата от претоварване. От години обаче молим кантарите да не са разположени точно по границите, а във вътрешността на държавите“, обясни Арабаджиев. Според него една част от причините за оформяне на опашки по пунктовете са именно кантарите. При голяма част от камионите там биват откривани нарушения, сред които претоварване на целия камион или на отделна ос. Тогава започва писане на актове и плащане, при което се формира колона от чакащи тирове. „Сега камионите пак ще се теглят, но това ще става на подходящи за това места край пътя във вътрешността, където има място камионите да отбият, без да задържат идващите след тях“, обясни шефът на браншовата организация.

Анализ

Според Арабаджиев преминаването на пунктовете ще се забърза и заради разхлабването на честотата на проверките. Въпреки че през първите шест месеца те на румънската граница ще останат, очакванията са, че ще бъдат сериозно разредени. „Опитът ни от други подобни преходи сочи, че проверките започват да се случват само по висок анализ на риска, което означава, че на по-задълбочена проверка ще бъдат подлагани само един от десет камиона, а не както сега почти всеки. Така пак ще се формират колони, но голяма част от трафика ще върви, без да изчаква“, допълни Арабаджиев. Според него очакванията на бранша са през първите шест месеца след вдигането на бариерата времето за изчакване на границата да слезе от 18 на 5-6 часа. **Това ще доведе до намаляване на преките и непреки вреди за превозвачите и държавата под формата на пропуснати данъци, такси и осигуровки, които сега според доклад на БАН се калкулират на над 1,2 млрд. лв. годишно.**

https://blitz.bg/ptuvane/shengen-sviva-opashkite-troyno_news1052898.html

Шенген свива опашките тройно!

Махат кантарите по границите, тираджии ще чакат по 6 часа, сега висят по 18

София, България 28 Ноем. 2024

Опашките от камиони по границите ще намалеят тройно след влизането на България в Шенген по шосе. Това ще се случи дори и през първите шест месеца, през които ограничени проверки на път към Румъния все още ще има. Това заяви шефът на Съюза на международните превозвачи Йордан Арабаджиев пред "Телеграф".

По думите му два са ключовите преки ефекта за шофьорите, които сега изкарват средно по 18 часа в чакане за преминаване през ГКПП на Дунав мост 1 при Русе и Дунав мост 2 при Видин.

Теглилки

На първо място облекчението ще дойде от премахването на кантарите по границите, за което вече са се разбрали двете страни.

„Ясно ни е, че всяка държава има право да си пази пътищата от претоварване. От години обаче молим кантарите да не са разположени точно по границите, а във вътрешността на държавите“, обясни Арабаджиев.

Според него една част от причините за оформяне на опашки по пунктовете са именно кантарите. При голяма част от камионите там биват откривани нарушения, сред които претоварване на целия камион или на отделна ос. Тогава започва писане на актове и плащане, при което се формира колона от чакащи тирове.

„Сега камионите пак ще се теглят, но това ще става на подходящи за това места край пътя във вътрешността, където има място камионите да отбият, без да задържат идващите след тях“, обясни шефът на браншовата организация.

Анализ

Според Арабаджиев преминаването на пунктовете ще се забърза и заради разхлабването на честотата на проверките. Въпреки че през първите шест месеца те на румънската граница ще останат, очакванията са, че ще бъдат сериозно разредени.

„Опитът ни от други подобни преходи сочи, че проверките започват да се случват само по висок анализ на риска, което означава, че на по-задълбочена проверка ще бъдат подлагани само един от десет камиона, а не както сега почти всеки. Така пак ще се формират колони, но голяма част от трафика ще върви, без да изчаква“, допълни Арабаджиев.

Според него очакванията на бранша са през първите шест месеца след вдигането на бариерата времето за изчакване на границата да слезе от 18 на 5-6 часа. **Това ще доведе до намаляване на преките и непреки вреди за превозвачите и държавата под формата на пропуснати данъци, такси и осигуровки, които сега според доклад на БАН се калкулират на над 1,2 млрд. лв. годишно.**

Мост

По-умерени в оптимизма си са самите шофьори. Голяма част от тях са скептични за това дали ще се облекчи висенето по границите. Според тях проблемни остават няколко възлови точки по маршрута през граничния пункт Кулата-Промахон.

Основно препятствие ще продължи да бъде тесният мост на граничната р. Пиринска Бистрица, който има само по една лента в посока. „Тапата, която сега се формира на Симитли, само ще расте, докато няма магистрала през дефилето. Отпаднат ли проверките на ГКПП Кулата, ще видите тогава вече движение. Всичко живо ще се юрне натам. Кой за пазар, кой за море, кой за мол и кафе.

Все пак досега това забавяне на пункта възпираше много хора да пътуват надолу! Сега ще сме като отвързани“, коментира още български шофьор на камион с дългогодишна практика.

На обратното мнение е Йоанис Абериадис, който пътува поне 3 пъти седмично между двете страни. Той сподели радостта си от новината и каза, че това ще му спести

безкрайно висене, разходи и ще му помогне да прекарва повече време със семейството си. Според него обаче опашките ще се преместят на тол касите за гръцкия скоростен път до Солун. Според него спешно трябва да се популяризира електронното автоматично заплащане с транспондер, за да не се формират колонии.

Евродепутатът Новаков: Ще се проверяват само съмнителни автомобили

Дори и при запазване на проверките по границите след влизането ни в Шенген по шосе опашките почти изцяло ще изчезнат. Това заяви евродепутатът Андрей Новаков пред изданието.

"В момента съм в Страсбург за пленарната сесия на Европарламента. Докато се придвижвах към работа, наблюдавах какъв е граничният контрол между Франция и Германия. Има две патрулки от двете страни на пътя, които наблюдават трафика и на база оценка на риска отбиват отделни автомобили, които могат да са рискови за превозване на мигранти или някакви други нелегални стоки и вещества.

Това на моменти може да забави трафика, но в никакъв случай не го блокира или спира. Абсолютно несравнимо с настоящото чакане по два дни на Видин и Русе или пък през лятото на Кулата да се чака по 12 часа на 40 градуса температура“, информира Новаков.

Според него все още остава минимален риск присъединяването ни към Шенген по шосе да се отложи, но шансът е малък. „Първо е гласуването в ЕП, после в съвета и ако позицията на Нидерландия не се промени неочаквано, ще направим огромен скок. Умерен оптимист съм. Никога не сме били толкова близо до това България да постигне такава голяма цел след 15-годишна борба“, заяви Новаков. Той сподели, че след вдигането на шенгенската бариера смята да направи пътуване София-Антверпен, с което да сравни времето с предишния си такъв преход от май 2024 г.

Търговците уплашени за оборота

Шенген е добра новина, но не и за търговците в района на ГКПП Кулата. Те се притесняват, че ускореното преминаване на границата може да намали оборота на магазини и заведения. „Сега има проверки и много често се натрупват опашки. Тогава много шофьори – и на тирове, и на коли, както и екскурзианти от автобусите, идват и правят оборот.

Някои си купуват цигари и кафе, други вземат нещо за хапване, трети пазаруват в хранителните магазини. При транзитно преминаване през границата клиентите ни ще са по-малко“, споделят стопани на търговски обекти. В региона помнят как до 2018 г. в село Долна Градешница работеше най-голямата скара в Югозападна България.

„Пускането на автомагистрала „Струма“ съсипа този бизнес. Сега работят 2-3 ресторанта, и то не всеки ден. При нас няма да се измести шосето, но все пак Шенген ще повлияе и на нашия бизнес“, смятат местните.

Тези дни стана ясно и че Агенция „Пътна инфраструктура“ има планове да удължи магистралата до самия пункт. „При това разширение може да се постави мантинела и това ще затрудни достъпа на пътуващите към десетина магазина и 1-2 заведения. Оборотите ще паднат с поне 20%“, казва кметът на с. Кулата Димитър Дамянов.

Паркингите ще продължат да работят

Двата паркинга в района на ГКПП „Дунав мост“ ще продължат да функционират и след влизането на България в Шенген. Тук ще се отклоняват тирове, които по преценка на властите е необходимо да се проверят, съобщи при посещението си в понеделник в Русе директорът на Гранична полиция Антон Златков.

Големият паркинг за 600 тежкотоварни камиона беше пуснат в експлоатация миналата година като част от решението с километричните опашки по границата. Има още един малък буфурен паркинг за 75 тира, но въпреки това проблемът с транспортните тапи от тежкотоварни камиони не бе решен.

В района на граничния пункт няма големи търговски обекти, които биха търпели загуби от влизането ни в Шенген. През 2009 г. бе построен огромен търговски център с амбицията да привлича клиенти от Румъния и от пътуващите. Той така и не отвори врати до днес и стои празен, без да е известно каква ще бъде съдбата му занапред.