COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à mobilização do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (candidatura da Suécia - EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

CONTEXTO DA PROPOSTA

1. As regras aplicáveis às contribuições do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG) estão estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1309/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (2014-2020) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1927/2006[1] (Regulamento FEG).

2. Em 16 de setembro de 2015, a Suécia apresentou a candidatura EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks a uma contribuição financeira do FEG, na sequência de despedimentos[2] na empresa Volvo Group Truck Operation, EMEA, e em quadro fornecedores e produtores a jusante, na Suécia.

3. Após avaliação dessa candidatura, a Comissão concluiu que, em conformidade com todas as disposições aplicáveis do Regulamento FEG, estão reunidas as condições para a concessão de uma contribuição financeira ao abrigo desse regulamento.

SÍNTESE DA CANDIDATURA

Candidatura ao FEG:	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Estado-Membro	Suécia
Região(ões) em causa (nível 2 da NUTS[3])	SE33 (Upper Norrland)
Data de apresentação da candidatura	16 de setembro de 2015
Data do aviso de receção da candidatura	16 de setembro de 2015
Data do pedido de informações complementares	30 de setembro de 2015
Prazo para a apresentação de informações complementares	11 de novembro de 2015
Prazo para a conclusão da avaliação	3 de fevereiro de 2016
Critério de intervenção	Artigo 4.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento FEG
Empresa principal	Volvo Group Truck Operation EMEA
Número de empresas afetadas	5
Setor(es) de atividade económica (Divisão da NACE Rev. 2[4])	Divisão 29 (Fabricação de veículos automóveis, reboques e semirreboques)
Número de filiais, fornecedores e produtores a jusante	4

[1] JO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

[2] Na aceção do artigo 3.º do Regulamento FEG.

[3] Regulamento (UE) n.º 1046/2012 da Comissão, de 8 de novembro de 2012 , relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS), no que diz respeito à transmissão das séries cronológicas para a nova divisão regional (JO L 310 de 9.11.2012, p. 34).

[4] JO L 393 de 30.12.2006, p. 1.

Período de referência (quatro meses):	24 de fevereiro de 2015 – 24 de junho de 2015
Número de despedimentos durante o período de referência (a):	647
Número de despedimentos antes ou após o período de referência (b)	0
Número total de despedimentos (a + b)	647
Número total de beneficiários elegíveis	647
Número total de beneficiários visados	500
Número de jovens visados que não trabalham, não estudam nem seguem qualquer formação (NEET)	0
Orçamento para serviços personalizados (euros)	2 869 938
Orçamento para a execução do FEG[5] (EUR)	119 580
Orçamento total (EUR)	2 989 518
Contribuição do FEG (60 %) (EUR)	1 793 710

AVALIAÇÃO DA CANDIDATURA

Procedimento

4. Em 16 de setembro de 2015, a Suécia apresentou a candidatura EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks no prazo de 12 semanas a partir da data em que foram cumpridos os critérios de intervenção previstos no artigo 4.º do Regulamento FEG. A Comissão acusou a receção da candidatura em 16 de setembro de 2015, tendo solicitado às autoridades suecas informações adicionais em 30 de setembro de 2015, no prazo de duas semanas a contar da data de apresentação da candidatura. Essas informações foram transmitidas no prazo de seis semanas a contar da data do pedido. O prazo de 12 semanas a contar da receção da candidatura completa de que a Comissão dispõe para concluir se a candidatura cumpre as condições para atribuição de uma contribuição financeira terminou em 3 de fevereiro de 2016.

5. Excecionalmente, a Comissão não pôde respeitar este prazo. Nos termos do artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 1309/2013, a Comissão deve explicar os motivos do atraso, que tiveram a ver com uma excecional insuficiência de pessoal especializado no período em que a Comissão preparou a sua proposta.

Elegibilidade da candidatura

Empresas e beneficiários em causa

6. A candidatura diz respeito a 470 trabalhadores despedidos na empresa Volvo Trucks e 177 em quatro fornecedores e produtores a jusante. A empresa principal opera no setor de atividade económica classificado na divisão 29 da NACE Rev. 2 (Fabricação de veículos automóveis, reboques e semirreboques). Os despedimentos efetuados pela empresa principal situam-se principalmente na região SE33 de nível 2 da NUTS (Upper Norrland).

[5] Nos termos do artigo 7.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 1309/2013.

Empresas e número de despedimentos durante o período de referência			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
N.º total de empresas: 5		**N.º total de despedimentos:**	**647**
N.º total de trabalhadores independentes cuja atividade cessou:			**0**
N.º total de trabalhadores por conta de outrem e de trabalhadores independentes elegíveis:			**647**

Critérios de intervenção

7. As autoridades suecas apresentaram a candidatura ao abrigo do critério de intervenção previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento FEG, que condiciona o apoio à ocorrência de pelo menos 500 despedimentos durante um período de referência de quatro meses, numa empresa de um Estado-Membro, incluindo-se neste número os trabalhadores despedidos e os trabalhadores independentes cuja atividade tenha cessado em empresas fornecedoras ou produtoras a jusante da referida empresa.

8. O período de referência de quatro meses decorreu de 24 de fevereiro de 2015 a 24 de junho de 2015.

9. Despedimentos durante o período de referência:

   – 470 trabalhadores na empresa Volvo Trucks, e

   – 177 trabalhadores em quatro empresas fornecedoras ou produtoras a jusante da Volvo Trucks.

Cálculo dos despedimentos e da cessação de atividade

10. Os despedimentos durante o período de referência foram calculados do seguinte modo:

   – 647 a partir da data da rescisão de facto do contrato de trabalho ou da sua caducidade.

Beneficiários elegíveis

11. O número total de beneficiários elegíveis é, pois, de 647.

Relação entre os despedimentos e importantes mudanças estruturais nos padrões do comércio mundial devido à globalização

12. A fim de estabelecer a relação entre os despedimentos e importantes mudanças estruturais nos padrões do comércio mundial devido à globalização, as autoridades suecas argumentam que a fabricação de veículos comerciais, que representa um segmento relativamente pequeno no conjunto da indústria automóvel, deixou de ser dominada pelos fabricantes europeus e norte americanos. Ainda que os fabricantes sediados nos mercados da tríade (América do Norte à exceção do México, Europa e Japão) sejam inquestionavelmente os líderes em tecnologia, os novos fabricantes asiáticos de camiões, na China e na Índia, acederam a novas tecnologias através de *joint ventures* com líderes de mercado bem estabelecidos no ocidente.

13. A China é agora o líder da produção mundial de veículos comerciais, com uma quota de mercado de 34,1%. Em 2014, os EUA continuavam a ser o segundo maior

fabricante de veículos comerciais (2,8 milhões de unidades), correspondendo a 15% da quota mundial. A UE ocupava o terceiro lugar, com quase 2,2 milhões de unidades produzidas, isto é, 12,1% do total mundial. Juntos, os EUA, a UE e a China representam mais de 60% da produção mundial de veículos comerciais. A produção mundial de veículos comerciais permaneceu estável em 2014 (-1%), elevando-se a mais de 18 milhões de unidades, com um aumento nos mercados da tríade. A produção de veículos comerciais na UE aumentou graças ao segmento dos veículos comerciais ligeiros que, com 1,8 milhões de unidades, representou quase 82% da produção total de veículos comerciais. No entanto, o segmento dos camiões no mercado dos veículos comerciais registou uma tendência negativa relativamente a 2013[6].

14. Em 2014, assistiu-se a uma mudança radical nos padrões comerciais da UE, a que correspondeu uma diminuição das exportações dos fabricantes europeus e um aumento das importações de veículos. Em 2014, as exportações da UE de veículos comerciais registaram um declínio de 3,9 mil milhões de euros no segmento dos veículos comerciais ligeiros (-12,5%) e de 6,3 mil milhões de euros no segmento dos veículos comerciais pesados, autocarros e camionetas (- 10%)[7], o que resultou numa diminuição global nas exportações da UE (-11%). O total das importações de veículos comerciais para a União Europeia aumentou (+10,7%)[7]. Mais de metade das importações de veículos comerciais para a UE teve origem na Turquia (+2,4%) e na China (+2,4%). Observou-se ainda um aumento significativo das importações originárias dos EUA (+9,3%) e, o que é ainda mais surpreendente, da Tailândia (+51,7%)[7]. Em resultado da tendência ilustrada por estes números, o saldo comercial da UE relativo aos veículos comerciais, ainda que positivo, é 25% inferior ao do ano anterior.

15. Vários produtores asiáticos passaram a ser agentes incontornáveis e, ainda que forneçam essencialmente os respetivos mercados internos, estão também a desenvolver as tecnologias necessárias para competirem no mercado mundial. Para poder fazer face à concorrência no setor dos camiões, os fabricantes europeus terão de aumentar a eficiência das unidades de produção nos mercados maduros. A estratégia da Volvo[8] constitui claramente uma resposta a estas tendências, conjugando a adoção de medidas de otimização e poupanças de custos com um investimento agressivo na Ásia, de que é exemplo o acordo de 2013 com o fabricante chinês Dongfeng Motor Group Company Limited, (DFG) que resultou na aquisição de 45 % da subsdiária da DFG, a Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. Como o demonstram os números anteriormente apresentados, os fabricantes de veículos comerciais e os fornecedores dos fabricantes de equipamentos originais (OEM) de países terceiros estão cada vez mais sofisticados e capazes de exportar para os mercados europeus.

17. A consultora Deloitte sugere[9] que os segmentos de gama baixa do mercado de camiões estão gradualmente a reforçar capacidades e a penetrar nos segmentos de alta gama, em muitos casos através de *joint ventures* com fabricantes e/ou fornecedores importantes dos mercados da tríade. São necessárias mudanças estruturais para salvaguardar a rentabilidade do mercado europeu de camiões.

---

6 Relatório *Economic and Market ACEA, ACEA* (março de 2015).

7 Eurostat, últimos dados disponíveis retirados do relatório ACEA (março de 2015).

8 Relatório anual da Volvo relativo a 2014, p.2: www.volvogroup.com (2014)

9 *Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market*, Deloitte (2014)

18. Nos últimos anos, a indústria consolidou e ajustou as respetivas capacidades de produção à escala mundial para as alinhar com a redução da procura em todo o mundo. A aquisição da Scania pela MAN and Volkswagen Commercial Vehicles é um dos exemplos mais recentes dos esforços para criar um grupo líder em veículos comerciais. Como aponta o *IBM Institute for Business Values*[10]: «a necessidade de alterações estruturais é um hoje dado adquirido para o setor dos veículos pesados, que se defronta com mudanças fundamentais nos modelos de negócio.»

19. A indústria dos veículos pesados, sujeita a rigorosa regulamentação e dependente de mercados altamente cíclicos, teve dificuldades em reagir às importantes transformações e à necessidade de adaptação. Como tal, a globalização é hoje uma das forças externas que maior impacto tem no setor. Segundo o relatório ACEA[6], a indústria dos veículos pesados tornou-se ainda mais global nas últimas décadas, na medida em que vários dos seus desenvolvimentos estão relacionados com a globalização ou são por ela influenciados. Este facto irá provocar um aumento da concorrência, já que se espera, de uma forma geral, que os mercados emergentes de OEM entrem nos mercados ocidentais até 2030, o que irá acentuar as pressões sobre os preços. Os OEM ocidentais irão compensar a estagnação dos seus mercados com uma maior cooperação no sentido de reduzir os custos de investimento, crescer e eliminar os riscos que representam os novos concorrentes.

20. Um relatório da Price Waterhouse Cooper (PwC)[11] revela que o desenvolvimento de camiões de gama baixa exigirá uma mudança dos modelos de exploração, que poderá levar à deslocalização da produção para mercados emergentes em expansão. Nas últimas décadas, a concorrência mundial provocou um aumento contínuo do número de operações de consolidação e cooperação ou parcerias. Espera-se que esta tendência continue, em especial entre os OEM ocidentais e os OEM de mercados emergentes. Seguirá, assim, a tendência registada no setor dos veículos de passageiros, que sofreu uma remodelação idêntica no final da década de 90. Espera-se que até 2030, os produtores dos mercados emergentes tenham entrado nos mercados ocidentais, acentuando assim as pressões sobre os preços.

21. Nos próximos anos, várias grandes tendências irão afetar e aumentar a concorrência mundial na indústria dos veículos comerciais. Fatores como a evolução demográfica e a maior urbanização, aspetos de natureza regulamentar como portagens, impostos, obstáculos ao comércio decorrentes de legislação nacional, requisitos ambientais, eficiência dos combustíveis, segurança, etc., levarão a um aumento dos custos, nomeadamente de desenvolvimento e I&D, e intensificarão a concorrência. Os fabricantes da UE têm de se preparar para estas circunstâncias.

22. A influência da globalização está já a fazer-se sentir nos padrões laborais e salariais, ao provocar a deslocalização de partes das cadeias de fornecimento internacionais e da produção dos fabricantes dos mercados da tríade. Os estudos mais recentes realizados pela KPMG[12], a PwC[11]e a Tillväxtverket[13] são unânimes em sublinhar que, numa situação de concorrência mundial, não é sustentável produzir com custos elevados.

---

10 *Truck 2020 transcending turbulence*, *IBM Global Business Service* (maio de 2015).

11 *The truck industry in 2020*, PwC (2014).

12 *Competing in the global truck Industry*, KPMG (2014).

13 *Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv*, Tillväxtverket.

23. Por tudo isto, as autoridades suecas argumentam que a deslocalização parcial da unidade da Volvo em Umeå é motivada pela necessidade de aumentar a eficiência e reduzir custos de modo a fazer face à concorrência mundial atual e futura[8].

24. Até à data, o setor da fabricação de veículos automóveis, reboques e semirreboques foi objeto de 22 candidaturas ao FEG (esta incluída), 12 das quais motivadas pela globalização do comércio e 10 pela crise económica e financeira.

Circunstâncias na origem dos despedimentos e da cessação de atividade

25. O Volvo Group é um dos líderes mundiais na fabricação de camiões, autocarros e motores de máquinas de construção, marítimos e industriais. O grupo fornece igualmente soluções integrais de financiamento e manutenção. Sediado em Gotemburgo, emprega cerca de 100 000 pessoas, conta com unidades de produção em 19 países e vende os seus produtos em mais de 190 mercados.

26. Desde 1999, a Volvo Car Corporation já não faz parte do Volvo Group, mas as duas entidades utilizam ainda a mesma marca. Em 1999, foi criada uma nova empresa, Volvo Trademark Holding AB, com o objetivo de tratar os aspetos relacionados com a marca das duas empresas. A Volvo Cars e o Volvo Group continuam a ser entidades separadas, mas cooperam em questões de investigação e desenvolvimento, bem como em investimentos ligados à marca como é o caso da organização da Volvo Ocean Race.

27. A empresa Volvo Group Truck Operations (GTO) engloba toda a produção de motores e transmissões do grupo, bem como toda a produção de camiões da Volvo, Renault, Mack e UD. A GTO inclui também o fornecimento de partes sobresselentes aos clientes do grupo, bem como serviços de logística. Na última década, a estratégia de expansão do Volvo Group passou pela aquisição de empresas como a Renault Trucks, Mack, UD Trucks e SDLG, dando ao grupo acesso a novas marcas e novos mercados. Um passo desta estratégia foi a aquisição de 45% do capital da empresa chinesa Dongfeng Commercial Vehicles, que ficou concluída em janeiro de 2015.

28. A GTO precisa agora de tornar a cadeia de produção mais eficiente, o que tem repercussões na fábrica de Umeå. O Volvo Group procedeu a uma redução de efetivos de cerca de 10 %, a nível mundial, passando de 110 000 trabalhadores para aproximadamente 100 000. Na Suécia, o número de trabalhadores diminuiu de 25 000 para 21 000 nos últimos quatro anos, incluindo as reduções de pessoal em 2015 na fábrica de Umeå.

29. A unidade de Umeå é parte da GTO, que emprega cerca de 33 000 trabalhadores em todo o mundo. Os despedimentos na fábrica de Umeå afetaram também trabalhadores da Volvo Logistics and Parts, que fazem parte da GTO.

30. Incorporada no sistema industrial mundial do Volvo Group, a fábrica de Umeå produz cabines de veículos pesados para a Europa, certas cabines para fábricas de montagem no estrangeiro e todas as peças embutidas das cabines Volvo para outros continentes (Brasil, Ásia). Por outro lado, as cabines são revestidas na fábrica de Tuve, nas proximidades de Gotemburgo.

31. O programa europeu de otimização do Volvo Group foi implementado em 2015. Em consequência desse programa, a secção da fábrica de Umeå especializada em embutimento, soldadura, pintura e revestimento de cabines de veículos pesados é transferida para a unidade de Tuve, para estar situada próximo da fábrica de montagem final dos camiões.

32. A Volvo anunciou ainda despedimentos em Gotemburgo e Eskilstuna. Embora os trabalhadores despedidos em Umeå sejam os principais visados, estão também incluídos trabalhadores despedidos em Gotembrugo e Eskilstuna. O programa de eficiência da Volvo afetou ainda empresas subcontratantes, em especial em Umeå.

33. As discussões sobre uma eventual assistência do FEG em Umeå começaram em março de 2014. Nessa altura, já os trabalhadores tinham sido pessoalmente informados sobre os despedimentos previstos pela direção e pelos representantes sindicais. Na primeira reunião de 18 de março de 2014, as partes interessadas e os parceiros sociais locais concordaram que os despedimentos na Volvo teriam um significativo impacto negativo na região e afetariam também outras empresas, sendo, pois, necessário tomar medidas para atenuar esses efeitos.

34. Os primeiros avisos de despedimento foram entregues na GTO em Gotemburgo em 14 de abril de 2014, tendo outros trabalhadores recebido notificação em 19 de maio. Em 16 de junho de 2014, foi a vez dos trabalhadores de Elskilstuna serem notificados.

Impacto esperado dos despedimentos na economia e no emprego à escala local, regional ou nacional

35. No início de 2014, a província de Västerbotten (de que Umeå é a capital) contava com cerca de 262 360 habitantes, i.e., aproximadamente 2,7 % da população do país, proporção esta em tendência decrescente. Em geral, os mercados laborais do Ártico, como os situados em zonas escassamente povoadas, são mais frágeis devido ao isolamento geográfico que, associado ao clima rigoroso, tornam a criação de postos de trabalho mais onerosa do que noutras regiões.

36. Em finais de novembro de 2014, havia 9 400 pessoas desempregadas na região, (7,2 % da força de trabalho registada), o que corresponde uma diminuição de cerca de 1 000 pessoas relativamente ao mesmo período de 2013. A taxa de desemprego a nível nacional nesse período era de 7,9 %.

37. Um relatório recente da província de Västerbotten intitulado «40 000 novos trabalhadores necessários em Västerbotten até 2025» realça estes desafios: uma força de trabalho em declínio, conjugada com baixos níveis de investimento em PME. Segundo o relatório, cerca de 3 000 pessoas deixam o mercado de trabalho todos os anos, passando à reforma. As ofertas de emprego na região concentram-se no setor da saúde e em domínios altamente qualificados. São necessários engenheiros, gestores operacionais e de organização e profissionais técnicos. A procura de mão-de-obra especializada está a aumentar e há falta de pessoal em muitos grupos profissionais, em especial os que requerem especialização e competências muito elevadas.

38. As consequências dos despedimentos na Volvo far-se-ão sentir no setor e na região. O despedimento de 647 trabalhadores constitui um desafio, em especial para os trabalhadores mais velhos no grupo visado. É provável que os trabalhadores despedidos tenham dificuldades em encontrar emprego, já que não dispõem das competências necessárias para o mercado de trabalho regional. A maioria dos trabalhadores visados tem apenas habilitações de nível secundário, ao passo que as ofertas de emprego previstas apontam para pessoal qualificado e engenheiros em áreas especializadas. Por conseguinte, será indispensável trabalhar em conjunto com organismos educativos e com os serviços de emprego. No quadro do projeto, poderá ser promovida a criação de empresas e a melhoria das competências e aptidões dos

candidatos a emprego para as fazer corresponder com as necessidades futuras dos empregadores. Dada a vastidão da região, os beneficiários poderão ser obrigados a percorrer longos trajetos.

Um pequeno número de beneficiários visados encontra-se nas províncias de Sörmland (leste da Suécia) e Västergötland (oeste da Suécia). Nestas regiões, o mercado de trabalho é mais robusto do que em Västerbotten, mas mesmo em Gotemburgo é provável que seja necessário que os trabalhadores prossigam estudos ou adquiram competências noutros setores. No caso de Eskilstuna, poderá haver a possibilidade de procurar emprego numa área geográfica mais vasta, que poderá incluir Estocolmo.

Beneficiários visados e ações propostas

Beneficiários visados

39. As estimativas apontam para 500 o número de trabalhadores despedidos que se espera virem a participar nas medidas. A repartição dos trabalhadores por sexo, nacionalidade e grupo etário é a seguinte:

Categoria		Número de beneficiários visados	
Sexo:	Homens:	387	(77,4 %)
	Mulheres:	113	(22,6 %)
Nacionalidade:	Cidadãos da UE:	500	(100,0 %)
	Cidadãos não UE:	0	(0,0 %)
Grupo etário:	15-24 anos:	55	(11,0 %)
	25-29 anos:	75	(15,0 %)
	30-54 anos:	300	(60,0 %)
	55-64 anos:	61	(12,2 %)
	mais de 64 anos:	9	(1,8 %)

Elegibilidade das ações propostas

40. Os serviços personalizados a prestar aos trabalhadores despedidos pelo serviço público de emprego (Arbetsförmedlingen) consistem nas ações que se apresentam de seguida e que normalmente não estariam disponíveis sem o apoio do FEG:

– Avaliação aprofundada e planificação individual: o processo de registo no serviço de emprego inclui um recenseamento da formação e das experiências anteriores, que é feito de forma acelerada no caso dos beneficiários do FEG. Pode incluir várias reuniões individuais e personalizadas, por vezes com empresas de colocação.

– Várias atividades de procura de emprego e acompanhamento: as atividades normais proporcionadas pelo serviço de emprego serão combinadas com medidas do FEG, tais como apoio individual em contacto direto com potenciais empregadores, reuniões motivacionais e conferências para dar a conhecer o mercado de trabalho da região. Estas atividades assumirão importância especial para os trabalhadores que considerem que o seu nível de habilitações não é

suficiente para as vagas de emprego identificadas na região. Serão organizadas atividades individuais e em grupo, algumas das quais estarão disponíveis em linha.

– Motivação e medidas em matéria de saúde: os beneficiários do FEG terão acesso a terapeutas, psicólogos e especialistas em terapia cognitiva para reforçar a sua motivação e ajudar os que ficaram mais abalados pelo despedimento após um longo período de emprego na mesma empresa.

– Empreendedorismo e criação de empresas: serão disponibilizados cursos de preparação para os trabalhadores dispostos a avançar na criação de atividade própria, ministrados por especialistas externos encarregados de aconselharem os futuros empresários.

– Os beneficiários receberão uma subvenção de arranque após os respetivos projetos terem sido analisados e aprovados por consultores. A subvenção será paga ao longo de um período de seis meses, que poderá ser alargado para 12 meses se o consultor assim o recomendar. No caso de um beneficiário retomar uma empresa cujo proprietário esteja próximo da reforma, a subvenção do FEG pode permitir-lhes gerir a empresa conjuntamente durante o período de transição.

– Educação e formação: as ações de educação e formação que normalmente não estariam acessíveis a beneficiários do FEG ser-lhes-ão disponibilizadas. Algumas destas serão personalizadas, em cooperação com a universidade de Umeå, escolas e empresas da região. O grupo-alvo será incentivado a fazer opções de carreira neutras do ponto de visto do género, por exemplo no setor dos cuidados de saúde.

– A formação pode incluir experiência profissional e regimes de aprendizagem (para qualquer grupo etário), que podem ser postos à disposição dos trabalhadores que se preparam para criar ou retomar uma empresa.

– Validação de competências: será proposta a todos os participantes. Dado que estes serviços poderão não estar disponíveis a nível local, os beneficiários terão de se deslocar aos centros relevantes.

– Apoio na procura de emprego por parte de operadores privados: os prestadores de serviços privados postos à disposição pelo serviço de emprego podem dar uma ajuda significativa aos trabalhadores visados na procura de emprego e na validação de competências.

– Despesas de deslocação e custos relacionados: a região de Västerbotten é uma vasta área onde o acesso a serviços implica custos de mobilidade e despesas acessórias. Podem ser cobertas as despesas de transferência e instalação associadas a uma colocação noutra zona do país, assim como aos longos trajetos a percorrer para estar presente em entrevistas. Estas despesas têm de ser aprovadas previamente, ser documentadas por recibos e faturas e verificáveis.

– Subsídio de procura de emprego: concedido aos beneficiários que participem em qualquer uma das medidas anteriormente descritas. O nível do subsídio está dependente de fatores individuais e o limite está fixado por lei em 910 coroas suecas por dia (cerca de 97 euros), sendo reduzido para 760 coroas suecas por dia (cerca de 81 euros) após os primeiros 100 dias. A média de 12 000 euros

orçamentada asseguraria, assim, um subsídio por trabalhador durante cerca de 128 dias à taxa máxima.

41. As ações propostas, aqui descritas, constituem medidas ativas do mercado de trabalho que se enquadram nas ações elegíveis definidas no artigo 7.º do Regulamento FEG. Estas ações não substituem as medidas passivas de proteção social.

42. As autoridades suecas forneceram as informações exigidas sobre as ações que as empresas devem empreender por força da legislação nacional ou das convenções coletivas. Confirmaram que a contribuição financeira do FEG não substituirá nenhuma dessas ações.

Orçamento estimado

A estimativa do custo total é de 2 989 518 euros, incluindo despesas com serviços personalizados no valor de 2 869 938 euros e despesas com atividades de preparação, gestão, informação e publicidade, controlo e comunicação de 119 580 euros.

43. A contribuição total solicitada ao FEG ascende a 1 793 710 euros (60 % do custo total).

Ações	Número estimado de participantes	Custo estimado por participante *(euros, montante arredondado)*	Custos totais (estimativa) *(euros)*
Serviços personalizados [ações ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, alíneas a) e c), do Regulamento FEG]			
Avaliação aprofundada e planificação individual	500	28,51	14 254
Várias atividades de procura de emprego e acompanhamento	250	644,42	161 106
Assistência na procura de emprego com prestadores de serviços privados	55	1 109,91	61 045
Motivação e medidas em matéria de saúde	10	521,70	5 217
Preparação ao empreendedorismo	25	573,92	14 348
Empreendedorismo e subvenções à criação de empresas	20	15 000,00	300 000
Educação e formação	180	6 869,72	1 236 551
Validação de competências	25	2 921,80	73 045

Subtotal a): Percentagem do pacote de serviços personalizados	–		1 865 566 (65,00%)
Subsídios e incentivos [ações ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento FEG]			
Despesas de deslocação e custos relacionados	50	521,76	26 088
Subsídio de procura de emprego	80	12 228,55	978 284
Subtotal (b): Percentagem do pacote de serviços personalizados:	–		1 004 372 (35,00 %)
Ações ao abrigo do artigo 7.º, n.º 4, do Regulamento FEG			
1. Atividades de preparação	–		0
2. Gestão	–		116 971
3. Informação e publicidade	–		2 609
4. Controlo e elaboração de relatórios	–		0
Subtotal c): Percentagem dos custos totais:	–		119 580 (4,00 %)
Custo total (a + b + c):	–		2 989 518
Contribuição FEG (60 % do custo total)	–		1 793 710

44. Os custos das ações identificadas no quadro acima como ações nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento FEG não devem exceder 35 % do custo total do pacote coordenado de serviços personalizados. As autoridades suecas confirmaram que estas ações dependem da participação ativa dos beneficiários visados em atividades de procura de emprego e formação.

45. As autoridades suecas confirmaram que os custos dos investimentos para a atividade por conta própria, a criação de empresas e a aquisição de empresas pelos trabalhadores não poderá exceder 15 000 euros por beneficiário.

Período de elegibilidade das despesas

46. As autoridades suecas deram início à prestação de serviços personalizados aos beneficiários visados em 30 de janeiro de 2015. As despesas relativas a estas ações devem, por isso, ser elegíveis para uma contribuição financeira do FEG de 30 de janeiro de 2015 a 16 de setembro de 2017, com exceção dos programas de ensino superior, que serão elegíveis para uma contribuição financeira até 16 de março de 2018.

47. As autoridades suecas iniciaram as despesas administrativas para a execução do FEG em 30 de janeiro de 2015. As despesas relativas às atividades de preparação, gestão, informação e publicidade, controlo e elaboração de relatórios devem, por isso, ser elegíveis para uma contribuição financeira do FEG de 30 de janeiro de 2015 a 16 de março de 2018.

Cofinanciamento e complementaridade com as ações financiadas pelos fundos nacionais ou da União

48. As autoridades suecas cofinanciam as medidas do FEG através do orçamento do serviço público de emprego (Arbetsförmedlingen).

49. As autoridades suecas indicaram que as medidas específicas acima descritas que beneficiam de contribuições financeiras do FEG não receberão contribuição financeira de outros instrumentos financeiros da União.

Procedimentos de consulta dos beneficiários visados, dos seus representantes ou dos parceiros sociais, bem como das autoridades locais e regionais

50. As autoridades suecas indicaram que o pacote coordenado de serviços personalizados foi elaborado em consulta com os beneficiários visados e seus representantes, assim como as autoridades locais. Realizaram-se reuniões mensais com os agentes locais pertinentes e os despedimentos na Volvo foram discutidos pela primeira vez em julho de 2014. O departamento de RH da Volvo deu provas de cooperação, facilitando a recolha de dados e o planeamento das medidas.

51. As partes envolvidas no planeamento e na execução das medidas são a municipalidade de Umeå, o Conselho Administrativo Distrital, a região de Västerbotten, os sindicatos, o centro empresarial para as tecnologias, a câmara do comércio, a organização empresarial «Företagarna», a Universidade de Umeå, o serviço de emprego Arbetsförmedlingen e a Volvo. Várias medidas foram tomadas para assegurar que o grupo-alvo (bem como o pessoal de RH e os representantes sindicais) está consciente das oportunidades que o FEG lhe proporciona.

Sistemas de gestão e controlo

52. A candidatura contém uma descrição pormenorizada do sistema de gestão e de controlo, que especifica as responsabilidades dos organismos envolvidos. A Suécia notificou a Comissão de que a contribuição financeira será gerida pelo serviço público de emprego (Arbetsförmedlingen), que foi formalmente designado autoridade de gestão e de pagamento. As contas do projeto serão analisadas pela unidade de auditoria interna, um órgão distinto sob a tutela da direção do serviço público de emprego. Incumbe a esta unidade examinar o processo de controlo interno e verificação no SPE e sugerir melhorias, assim como prestar aconselhamento e apoio à Direção e ao Diretor-Geral. A auditoria dos projetos realizar-se-á regularmente.

Compromissos assumidos pelo Estado-Membro em questão

53. As autoridades suecas prestaram todas as garantias necessárias no que respeita ao seguinte:

– Serão respeitados os princípios de igualdade de tratamento e de não-discriminação no acesso às ações propostas e na sua execução;

– Foram cumpridos os requisitos definidos na legislação nacional e da UE em matéria de despedimentos coletivos;

– A Volvo Trucks, que prosseguiu as suas atividades após ter despedido trabalhadores, cumpriu as suas obrigações legais em matéria de despedimentos e tratou os trabalhadores em conformidade;

– As ações propostas não receberão apoio financeiro de outros fundos ou instrumentos financeiros da União e serão evitados os financiamentos duplos;

– As ações propostas serão complementares das ações financiadas pelos fundos estruturais;

– A contribuição financeira do FEG cumprirá as regras processuais e materiais da União em matéria de auxílios estatais.

INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Proposta orçamental

54. A intervenção do FEG não pode exceder o montante máximo anual de 150 milhões de euros (preços de 2011), conforme disposto no artigo 12.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, de 2 de dezembro de 2013, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020[14].

55. Tendo examinado a candidatura no que diz respeito às condições estabelecidas no artigo13.º, n.º 1, do Regulamento FEG e tendo em conta o número de beneficiários visados, as ações propostas e os custos estimados, a Comissão propõe a mobilização do FEG num montante de 1 793 710 euros, o correspondente a 60 % dos custos totais das ações propostas, a fim de conceder uma contribuição financeira em resposta à candidatura.

56. A decisão proposta para mobilizar o FEG será adotada conjuntamente pelo Parlamento Europeu e o Conselho, em conformidade com o n.º 13 do Acordo Interinstitucional de 2 de dezembro de 2013 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira[15].

Atos relacionados

57. Ao mesmo tempo que apresenta a sua proposta de decisão relativa à mobilização do FEG, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de transferência de 1 793 710 euros para a rubrica orçamental relevante.

58. Em simultâneo com esta proposta de decisão de mobilização do FEG, a Comissão adotará, através de um ato de execução, uma decisão relativa à concessão de uma contribuição financeira, que entrará em vigor na data em que o Parlamento Europeu e o Conselho aprovem a decisão de mobilização do FEG proposta.

14 [14]JO L 347 de 20.12.2013, p. 884.

15 [15]JO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à mobilização do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (candidatura da Suécia - EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1309/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2009, relativo ao Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (2014-2020) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1927/2006[16], nomeadamente o artigo 15.º, n.º 4,

Tendo em conta o Acordo Interinstitucional de 2 de dezembro de 2013 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira[17], nomeadamente o n.º 13,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) O Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG) foi criado para prestar apoio a trabalhadores despedidos e a trabalhadores por conta própria cuja atividade cessou em resultado de importantes mudanças estruturais nos padrões do comércio mundial devido à globalização, em resultado da continuação da crise económica e financeira mundial ou em resultado de uma nova crise económica e financeira mundial, e para os ajudar a reintegrarem-se no mercado de trabalho.

(2) A intervenção do FEG não deve exceder o montante máximo anual de 150 milhões de euros (preços de 2011), conforme disposto no artigo 12.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho[18].

(3) Em 16 de setembro de 2015, a Suécia apresentou a candidatura EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks a uma contribuição financeira do FEG, na sequência de despedimentos na empresa Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA), e em quadro fornecedores e produtores a jusante, na Suécia. A candidatura foi completada por informações adicionais, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1309/2013. A candidatura respeita os requisitos para a determinação de uma contribuição financeira do FEG, previstos no artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 1309/2013.

(4) O FEG deverá, por conseguinte, ser mobilizado a fim de conceder uma contribuição financeira no montante de 1 793 710 euros em resposta à candidatura apresentada pela Suécia.

---

16 [16]JO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

17 JO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

18 Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 (JO L 347 de 20.12.2013, p. 884).

(5) A fim reduzir ao mínimo o tempo necessário para a mobilização do FEG, a presente decisão deve ser aplicável a partir da data da sua adoção,

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

No quadro do orçamento geral da União Europeia para o exercício de 2016, é mobilizada uma quantia de 1 793 710 euros em dotações de autorização e de pagamento ao abrigo do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG).

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia. É aplicável a partir de [a data da sua adoção][*].

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*