KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.2.2016 r.
COM(2016) 61 final

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie uruchomienia Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (wniosek Szwecji – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

UZASADNIENIE

KONTEKST WNIOSKU

1. Zasady mające zastosowanie do wkładów finansowych z Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EFG) określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1309/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (2014–2020) i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1927/2006[1] („rozporządzenie w sprawie EFG”).

2. W dniu 16 września 2015 r. Szwecja złożyła wniosek EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, dotyczący wkładu finansowego z EFG w związku ze zwolnieniami[2] w przedsiębiorstwie Volvo Group Truck Operation, EMEA, oraz u czterech dostawców i producentów niższego szczebla w Szwecji.

3. Po przeanalizowaniu wniosku Komisja uznała zgodnie ze wszystkimi właściwymi przepisami rozporządzenia w sprawie EFG, że warunki przyznania wkładu finansowego z EFG zostały spełnione.

STRESZCZENIE WNIOSKU

Wniosek EFG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Państwo członkowskie	Szwecja
Region, którego dotyczy wniosek (poziom NUTS[3] 2)	SE 33 (Övre Norrland)
Data złożenia wniosku	16 września 2015 r.
Data potwierdzenia przyjęcia wniosku	16 września 2015 r.
Data wniosku o dodatkowe informacje	30 września 2015 r.
Termin przekazania dodatkowych informacji	11 listopada 2015 r.
Termin przeprowadzenia oceny	3 lutego 2016 r.
Kryterium interwencji	Art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia w sprawie EFG
Główne przedsiębiorstwo	Volvo Group Truck Operation, EMEA
Liczba przedsiębiorstw, których dotyczy wniosek	5
Sektor działalności gospodarczej (Dział według klasyfikacji NACE Rev. 2)[4]	Dział 29 („Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep”)
Liczba jednostek zależnych, dostawców	4

[1] Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 855.

[2] W rozumieniu art. 3 rozporządzenia w sprawie EFG.

[3] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1046/2012 z dnia 8 listopada 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) w zakresie przekazywania szeregów czasowych dla nowego podziału regionalnego (Dz.U. L 310 z 9.11.2012, s. 34).

[4] Dz.U. L 393 z 30.12.2006, s. 1.

i producentów niższego szczebla	
Okres odniesienia (cztery miesiące):	od dnia 24 lutego 2015 r. do dnia 24 czerwca 2015 r.
Liczba zwolnień w okresie odniesienia (*a*)	647
Liczba zwolnień przed okresem odniesienia i po nim (*b*)	0
Łączna liczba zwolnień (*a* + *b*)	647
Łączna liczba uprawnionych beneficjentów	647
Całkowita liczba beneficjentów objętych pomocą	500
Liczba objętych pomocą młodych osób niekształcących się, niepracujących ani nieszkolących się (młodzież NEET)	0
Budżet na zindywidualizowane usługi (EUR)	2 869 938
Budżet na wdrażanie EFG[5] (EUR)	119 580
Całkowity budżet (EUR)	2 989 518
Wkład z EFG w EUR (60 %)	1 793 710

OCENA WNIOSKU

Procedura

4. Szwecja złożyła wniosek EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks w dniu 16 września 2015 r., czyli w ciągu 12 tygodni od daty spełnienia kryteriów interwencji określonych w art. 4 rozporządzenia w sprawie EFG. Komisja potwierdziła odbiór wniosku w dniu 16 września 2015 r., a dnia 30 września 2015 r., czyli w terminie dwóch tygodni od daty złożenia wniosku, zwróciła się do Szwecji o udzielenie dodatkowych informacji. Informacje te przedstawiono w ciągu sześciu tygodni. Termin 12 tygodni od otrzymania kompletnego wniosku, w którym Komisja powinna zakończyć swoją ocenę zgodności wniosku z warunkami przekazania wkładu finansowego, upływa w dniu 3 lutego 2016 r.

5. Komisja wyjątkowo nie była w stanie dotrzymać tego terminu. Powodem jego niedotrzymania, przedstawionym zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1309/2013, jest fakt, że w okresie, w którym Komisja przygotowywała swój wniosek, wyjątkowo panował niedobór wyspecjalizowanych pracowników.

Kwalifikowalność wniosku

Przedmiotowe przedsiębiorstwa i beneficjenci

6. Wniosek dotyczy 470 pracowników zwolnionych przez przedsiębiorstwo Volvo Trucks oraz 177 pracowników zwolnionych przez 4 dostawców i producentów niższego szczebla. Główne przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sektorze gospodarki sklasyfikowanym w dziale 29 NACE Rev. 2 („Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep”). Zwolnienia dokonane przez to przedsiębiorstwo miały miejsce przede wszystkim w regionie Övre Norrland (SE33), zaliczanym do poziomu NUTS 2.

[5] Zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 1309/2013.

Przedsiębiorstwa i liczba zwolnień w okresie odniesienia			
Volvo Group Truck Operation, EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Przedsiębiorstwa ogółem: 5		**Zwolnienia ogółem:**	**647**
Łączna liczba osób, które zaprzestały prowadzenia działalności na własny rachunek:			**0**
Łączna liczba uprawnionych pracowników i osób prowadzących działalność na własny rachunek:			**647**

Kryteria interwencji

7. Szwecja złożyła wniosek zgodnie z kryterium interwencji określonym w art. 4 ust. 1 lit. a), które wymaga co najmniej 500 zwolnień w czteromiesięcznym okresie odniesienia, w przedsiębiorstwie w państwie członkowskim, z uwzględnieniem zwolnień pracowników u jego dostawców lub producentów niższego szczebla i osób, które zaprzestały prowadzenia działalności na własny rachunek.

8. Czteromiesięczny okres odniesienia dla wniosku biegnie od dnia 24 lutego 2015 r. do dnia 24 czerwca 2015 r.

9. Zwolnienia w okresie odniesienia przedstawiają się następująco:

   – 470 pracowników zwolnionych w Volvo Trucks oraz

   – 177 pracowników zwolnionych przez 4 dostawców i producentów niższego szczebla dla Volvo Trucks.

Obliczanie liczby zwolnień i przypadków ustania działalności

10. Zwolnienia w okresie odniesienia obliczono w następujący sposób:

   – 647 od daty faktycznego rozwiązania umowy o pracę lub jej wygaśnięcia.

Kwalifikujący się beneficjenci

11. Łączna liczba kwalifikujących się beneficjentów wynosi zatem 647.

Związek między zwolnieniami pracowników a poważnymi zmianami strukturalnymi w handlu światowym spowodowanymi globalizacją

12. Aby ustalić związek między zwolnieniami pracowników a poważnymi zmianami strukturalnymi w handlu światowym spowodowanymi globalizacją, Szwecja wskazuje na fakt, że produkcja pojazdów użytkowych, będąca stosunkowo niewielkim segmentem szeroko pojętego przemysłu motoryzacyjnego, nie jest już zdominowana przez producentów europejskich i północnoamerykańskich. Choć producenci z siedzibą na rynkach tzw. Triady (Ameryka Północna z wyłączeniem Meksyku, Europa i Japonia) są niewątpliwe liderami w dziedzinie technologii, nowi azjatyccy producenci samochodów ciężarowych z Chin oraz Indii uzyskali dostęp do nowych technologii dzięki spółkom *joint venture* zawieranym z ugruntowanymi liderami rynków zachodnich.

13. Chiny są obecnie liderem w światowej produkcji pojazdów użytkowych, a udział tego państwa w rynku wynosi 34,1 %. W 2014 r. Stany Zjednoczone były drugim pod względem wielkości producentem pojazdów użytkowych (produkcja w tym państwie wyniosła 2,8 mln sztuk), co odpowiada 15-procentowemu udziałowi w

rynku światowym. UE znalazła się na trzecim miejscu – wyprodukowano w niej prawie 2,2 mln pojazdów, co odpowiada 12,1 % produkcji światowej. Łączna produkcja w Stanach Zjednoczonych, UE i Chinach stanowi ponad 60 % światowej produkcji pojazdów użytkowych. Światowa produkcja pojazdów użytkowych utrzymywała się na stałym poziomie w 2014 r. (- 1 %); wyprodukowano ponad 18 mln pojazdów, przy czym produkcja wzrosła na rynkach Triady. Produkcja pojazdów użytkowych w UE wzrosła dzięki sektorowi pojazdów lekkich, w którym wyprodukowano 1,8 mln sztuk, co odpowiada prawie 82 % łącznej produkcji pojazdów użytkowych. W branży ciężkich samochodów ciężarowych na rynku pojazdów użytkowych zarejestrowano jednak tendencję spadkową w porównaniu z rokiem 2013[6].

14. W 2014 r. odnotowano znaczącą zmianę w handlu unijnym: spadł wywóz producentów unijnych, natomiast przywóz pojazdów na rynek unijny wzrósł. W 2014 r. wartość unijnego wywozu pojazdów użytkowych spadła o 3,9 mld EUR, jeśli chodzi o sektor lekkich pojazdów użytkowych (- 12,5 %), oraz o 6,3 mld EUR w sektorze ciężkich pojazdów użytkowych, autobusów i autokarów (- 10 %)[7]. Doprowadziło to do ogólnego spadku wywozu z UE (- 11 %). Łączny przywóz pojazdów użytkowych do Unii Europejskiej wzrósł (+10,7 %)[7]. Ponad połowa pojazdów użytkowych przywiezionych do UE pochodziła z Turcji (+ 2,4 %), natomiast przywóz z Chin był na drugim miejscu (+ 2,4 %). Odnotowano znaczny wzrost przywozu ze Stanów Zjednoczonych (+ 9,3 %) oraz jeszcze większy wzrost przywozu z Tajlandii (+ 51,7 %)[7]. W wyniku tendencji potwierdzonej powyższymi danymi bilans handlowy UE w odniesieniu do pojazdów użytkowych, choć nadal dodatni, jest o 25 % niższy od bilansu w roku poprzednim.

15. Wielu producentów azjatyckich wybitnie zyskało na znaczeniu i choć produkują oni głównie na potrzeby rynków krajowych, udoskonalają także swoje technologie, aby konkurować na rynku światowym. Aby móc stawić czoła tej konkurencji w sektorze samochodów ciężarowych, europejscy producenci będą musieli zwiększyć wydajność zakładów na dojrzałych rynkach. Strategia Volvo[8] jest wyraźną odpowiedzią na opisane zjawiska: przedsiębiorstwo to stosuje środki optymizujące produkcję i umożliwiające oszczędność kosztów, prowadząc jednocześnie śmiałe inwestycje w Azji, czemu dało wyraz porozumienie z 2013 r. zawarte z chińskim producentem Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), które doprowadziło do zakupu 45 % udziałów w jednostce zależnej spółki DFG – Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. Przedstawione powyżej dane liczbowe potwierdzają fakt, że producenci pojazdów użytkowych spoza UE oraz dostawcy producentów oryginalnego sprzętu (ang. *Original Equipment Manufacturers* – OEM) coraz bardziej się specjalizują i ukierunkowują na wywóz produktów na rynek europejski.

17. Firma konsultingowa Deloitte sugeruje[9], że przedsiębiorstwa z niskokosztowych sektorów rynku samochodów ciężarowych stopniowo zwiększają swoje moce produkcyjne i przechodzą do sektorów o wyższym standardzie, często zawiązując spółki *joint venture* z producentami na rynkach Triady lub ich głównymi

6 Economic and Market ACEA outlook report, ACEA (marzec 2015 r.).
7 Eurostat, najnowsze dostępne dane w sprawozdaniu ACEA z marca 2015 r.
8 Sprawozdanie roczne Volvo za 2014 r., s. 2: www.volvogroup.com (2014 r.).
9 Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market, Deloitte (2014 r.).

dostawcami. Aby europejski rynek samochodów ciężarowych był nadal rentowny, niezbędne są zmiany strukturalne.

18. W ostatnich paru latach można było zaobserwować konsolidację przemysłu oraz dostosowywanie jego produkcji do skali światowej, tak aby produkcja ta lepiej odpowiadała mniejszemu popytowi na świecie. Jednym z najnowszych przykładów działań mających na celu stworzenie wiodącej grupy producentów pojazdów użytkowych jest zakup Scanii przez przedsiębiorstwa MAN i Volkswagen Commercial Vehicles. Zdaniem analityków *Institute for Business Values* IBM[10] „zmiany strukturalne są dziś konieczne dla przemysłu samochodów ciężarowych, który stoi przed zasadniczymi zmianami modeli biznesowych".

19. Ze względu na podleganie surowym przepisom i funkcjonowanie na rynkach o silnym charakterze cyklicznym przemysł samochodów ciężarowych ma trudności w zaakceptowaniu diametralnych zmian i potrzeby dostosowania się. Globalizacja jest więc jednym z głównych czynników wpływających obecnie na ten przemysł. Jak stwierdzono w sprawozdaniu ACEA[6], przemysł samochodów ciężarowych nabrał jeszcze silniejszego globalnego charakteru w minionych dziesięcioleciach, gdyż zmiany w tej branży związane są z globalizacją i są przez nią kształtowane. Ten rozwój sytuacji zwiększy konkurencję, gdyż przewiduje się, że OEM na rynkach wschodzących do 2030 r. wejdą na rynki zachodnie, wywierając większą presję na ceny. Zachodni OEM będą mogli zaradzić stagnacji na swoich rynkach dzięki zwiększonej współpracy w celu zmniejszenia kosztów inwestycyjnych, rozwinięcia działalności i wyeliminowania ryzyka stwarzanego przez nową konkurencję.

20. W sprawozdaniu Price Waterhouse Coopers (PwC)[11] wykazano, że produkcja niskobudżetowych samochodów ciężarowych wymagać będzie odejścia od starych modeli biznesowych. Odejście to może doprowadzić do zlecania produkcji podwykonawcom na rozwijających się rynkach wschodzących. Konkurencja na rynkach światowych doprowadziła w ostatnich dziesięcioleciach do stałego wzrostu liczby konsolidacji i przypadków współpracy lub partnerstwa. Zgodnie z oczekiwaniami tendencja ta będzie się utrzymywać i dotyczyć zwłaszcza relacji między zachodnimi OEM a OEM z rynków wschodzących. Przemysł pojazdów użytkowych idzie przy tym w ślady sektora samochodów osobowych, który przeszedł podobną transformację pod koniec lat 90. ubiegłego wieku. Oczekuje się, że do 2030 r. producenci z rynków wschodzących wejdą na rynki zachodnie, co doprowadzi do zwiększonej presji na ceny.

21. Konkurencja na światowych rynkach pojazdów użytkowych będzie w nadchodzących latach kształtowana i stymulowana przez pewne istotne tendencje, do których należą: zmiana demograficzna i zwiększona urbanizacja, kwestie regulacyjne, takie jak opłaty drogowe, podatki, bariery dla handlu wynikające z krajowych przepisów, wymogi związane z ochroną środowiska, dążenie do efektywności paliwowej i zwiększenia bezpieczeństwa itp. Czynniki te prowadzić będą do wzrostu kosztów, zwłaszcza jeśli chodzi o koszty badań i rozwoju, a także stymulować konkurencję. Producenci unijni muszą się do tego przygotować.

22. Powodując delokalizację części międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz działalności producentów na rynkach Triady, globalizacja już wpływa na modele pracy i wynagrodzenia. Z ostatnich badań przeprowadzonych przez KPMG[12], PwC[11]

---

10 Truck 2020 transcending turbulence, IBM Global Business Service (maj 2015 r.).

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

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

oraz Tillväxtverket[13] wynika wyraźnie, że nie będzie możliwe dalsze utrzymywanie kosztów produkcji wobec konkurencji na rynkach światowych.

23. Władze Szwecji argumentują zatem, że częściowa delokalizacja oddziału przedsiębiorstwa Volvo mieszczącego się w Umei powodowana jest potrzebą zwiększenia wydajności i zmniejszenia kosztów, aby sprostać obecnej i przyszłej konkurencji na rynkach światowych[8].

24. Do chwili obecnej dział „Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep" był przedmiotem 22 wniosków o pomoc z EFG, wraz z niniejszym wnioskiem. W 12 z nich powoływano się na wpływ globalizacji na strukturę handlu, a w 10 – na wpływ światowego kryzysu finansowego i gospodarczego.

Zdarzenia, które doprowadziły do zwolnień i przypadków ustania działalności

25. Grupa Volvo jest jednym z wiodących producentów samochodów ciężarowych, autobusów, maszyn budowlanych oraz silników okrętowych i przemysłowych na świecie. Grupa ta dostarcza również gotowych rozwiązań w zakresie finansowania i usług. Jej siedziba znajduje się w Gothenburgu; grupa Volvo zatrudnia około 100 000 osób, posiada zakłady produkcyjne w 19 państwach i prowadzi sprzedaż na ponad 190 rynkach.

26. Od 1999 r. Volvo Car Corporation nie jest już częścią grupy Volvo, ale obie spółki nadal wykorzystują tę samą markę. W 1999 r. powstała nowa spółka, Volvo Trademark Holding AB, zajmująca się kwestiami związanymi z marką na potrzeby obu spółek. Volvo Cars i Volvo Group pozostają odrębnymi podmiotami, ale współpracują w dziedzinie badań i rozwoju oraz prowadzą wspólne inwestycje takie jak np. Volvo Ocean Race.

27. Działalność Volvo Group Truck Operations (GTO) obejmuje całą produkcję silników i przekładni grupy oraz produkcję samochodów ciężarowych marki Volvo, Renault, Mack i UD Trucks. GTO zajmuje się również dostawami części zamiennych dla klientów grupy oraz logistyką. W ostatnim dziesięcioleciu ekspansja grupy Volvo w drodze zakupu spółek, np. Renault Trucks, Mack, UD Trucks i SDLG, dała spółce dostęp do nowych marek i rynków. Jednym z etapów tej strategii był zakup 45 % udziałów chińskiej spółki Dongfeng Commercial Vehicles, sfinalizowany w styczniu 2015 r.

28. GTO musi teraz zwiększyć wydajność łańcucha produkcji, co ma wpływ na zakład produkcyjny w Umei. Grupa Volvo zmniejszyła liczbę pracowników na całym świecie o około 10 % – z 110 000 do 100 000 osób. W Szwecji liczbę pracowników zmniejszono z 25 000 do 21 000 w ciągu ostatnich czterech lat, co obejmuje tegoroczną redukcję zatrudnienia w zakładzie w Umei.

29. Zakład ten jest częścią spółki GTO, która zatrudnia około 33 000 osób na całym świecie. Zwolnienia w zakładzie w Umei dotknęły również pracowników w spółce Volvo Logistics and Parts, która działa w obrębie GTO.

30. Zakład w Umei, będący częścią światowego systemu przemysłowego grupy Volvo, produkuje kabiny dla ciężkich samochodów ciężarowych, niektóre kabiny wcześniej produkowane przez nieistniejące już zakłady za granicą oraz wszystkie tłoczone elementy kabin dla zakładów w innych państwach (np. w Brazylii i państwach azjatyckich). Wycinanie kabin odbywa się natomiast w zakładzie w Tuve koło Gothenburga.

---

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

31. W 2015 r. wdrażany jest europejski program optymizacji grupy Volvo. Zgodnie z założeniami programu działalność zakładu w Umei, wyspecjalizowanego w wytłaczaniu, spawaniu i lakierowaniu kabin dla ciężkich samochodów ciężarowych oraz w wycinaniu kabin, przenoszona jest do zakładu w Tuve, aby czynności te były wykonywane blisko zakładu, w którym odbywa się końcowy montaż pojazdów.

32. Przedsiębiorstwo Volvo zapowiedziało również zwolnienia w Gothenburgu i Eskilstunie. Choć to pracownicy zwolnieni w Umei stanowią większość beneficjentów objętych pomocą, ci zwolnieni w Gothenburgu i Eskilstunie również zostaną nią objęci. Program zwiększania wydajności Volvo wpłynął również na sytuację podwykonawców, zwłaszcza w Umei.

33. Rozmowy na temat ewentualnego wsparcia z EFG rozpoczęły się w Umei w marcu 2014 r. Do tego czasu wszyscy pracownicy zostali indywidualnie poinformowani o planowanych zwolnieniach przez ich kierownika oraz przedstawiciela związków zawodowych. Podczas pierwszego spotkania w dniu 18 marca 2014 r. zainteresowane strony i partnerzy społeczni z regionu zgodzili się, że zwolnienia w Volvo bardzo negatywnie wpłyną na sytuację regionu i dotkną również innych przedsiębiorstw oraz że konieczne jest zatem podjęcie odpowiednich działań.

34. Pracownicy otrzymali pierwsze wypowiedzenia w zakładzie GTO w Gothenburgu dnia 14 kwietnia 2014 r., a w dniu 19 maja tego samego roku wypowiedzenia otrzymali kolejni pracownicy. W dniu 16 czerwca 2014 r. o zwolnieniach zostali poinformowani pracownicy w Ekilstunie.

Spodziewany wpływ zwolnień na gospodarkę lokalną, regionalną lub krajową oraz na zatrudnienie

35. Hrabstwo Västerbotten, którego stolicą jest Umeå, liczyło na początku 2014 r. około 262 360 mieszkańców, tzn. w przybliżeniu 2,7 % ludności kraju, przy czym odsetek ten spada. Ogólnie rzecz biorąc, rynki pracy w regionach arktycznych – podobnie jak na innych terenach słabo zaludnionych – częściej ulegają zakłóceniom, ponieważ fizyczne oddalenie i surowy klimat sprawiają, że tworzenie miejsc pracy wymaga tam więcej nakładów niż w innych regionach.

36. Pod koniec listopada 2014 r. ogólna liczba osób bezrobotnych w hrabstwie wynosiła 9 400 osób (7,2 % zarejestrowanej siły roboczej) i spadła o około 1 000 osób w porównaniu z tym samym okresem w 2013 r. Krajowa stopa bezrobocia wynosiła w tym czasie 7,9 %.

37. W niedawnym sprawozdaniu regionu Västerbotten, zatytułowanym „40 000 new employees needed by 2025 in Västerbotten” („Do 2025 r. w Västerbotten potrzebnych będzie 40 000 nowych pracowników”), przedstawiono tę trudną sytuację, która spowodowana jest malejącą siłą roboczą i małym poziomem inwestycji w małych i średnich przedsiębiorstwach. Autorzy sprawozdania szacują, że około 3 000 osób odchodzi corocznie z regionalnego rynku pracy. W regionie Västerbotten wolne miejsca pracy znaleźć można głównie w służbie zdrowia i w branżach wymagających wysokich kwalifikacji. Poszukuje się tam inżynierów, kierowników operacyjnych i administracyjnych oraz pracowników technicznych. Wzrasta zapotrzebowanie na wykwalifikowaną siłę roboczą, a w wielu grupach zawodowych odnotowuje się wyraźnie niedobory pracowników, zwłaszcza osób o bardzo wyspecjalizowanym wykształceniu i wysokim poziomie wiedzy fachowej.

38. Skutki zwolnień w Volvo dotkną całą branżę i region. Utrata miejsc prac przez 647 osób stanowi prawdziwe wyzwanie, zwłaszcza w przypadku pracowników starszych,

których objęły zwolnienia. Zwolnionym pracownikom prawdopodobnie trudno będzie znaleźć nową pracę, ponieważ nie mają oni kwalifikacji wymaganych na regionalnym rynku pracy. Większość zwolnionych pracowników ma jedynie wykształcenie średnie, tymczasem spodziewane oferty pracy przeznaczone są dla osób wysoko wykwalifikowanych oraz inżynierów z wyższym wykształceniem w odpowiedniej dziedzinie. Przy realizacji projektu niezbędna będzie zatem ścisła współpraca z organizacjami oświatowymi i działającymi w dziedzinie zatrudnienia. Celem projektu może być wspieranie rozpoczynania działalności gospodarczej oraz doskonalenie wymaganych przez przyszłych pracodawców umiejętności i kompetencji osób poszukujących pracy. Ponieważ region jest rozległy, beneficjenci prawdopodobnie będą musieli dużo podróżować.

Mniejsza liczba objętych pomocą beneficjentów mieszka w regionach Sörmland (Wschodnia Szwecja) i Västergötland (Zachodnia Szwecja). Sytuacja na rynku pracy w tych regionach jest w porównaniu z Västerbotten dobra, ale nawet w Gothenburgu pracownicy będą prawdopodobnie musieli podjąć dalsze kształcenie lub uzyskać kwalifikacje w innych dziedzinach. W przypadku Sulfanilowy istnieje możliwość poszukiwania pracy w większym regionie geograficznym, również w Sztokholmie.

Beneficjenci objęci pomocą i proponowane działania

Beneficjenci objęci pomocą

39. Szacowana liczba pracowników, co do których zakłada się, że skorzystają ze środków pomocy, wynosi 500. Podział tych pracowników według płci, obywatelstwa i grupy wiekowej przedstawia się następująco:

Kategoria		Liczba beneficjentów objętych pomocą	
Płeć:	Mężczyźni:	387	(77,4 %)
	Kobiety:	113	(22,6 %)
Obywatelstwo:	Obywatele UE:	500	(100,0 %)
	Obywatele spoza UE:	0	(0,0 %)
Grupa wiekowa:	Osoby w wieku od 15 do 24 l.:	55	(11,0 %)
	Osoby w wieku 25–29 l.:	75	(15,0 %)
	Osoby w wieku od 30 do 54 l.:	300	(60,0 %)
	Osoby w wieku od 55 do 64 l.:	61	(12,2 %)
	Osoby w wieku powyżej 64 l.:	9	(1,8 %)

Kwalifikowalność proponowanych działań

40. Zindywidualizowane usługi, które mają zostać zapewnione zwolnionym pracownikom przez Arbetsförmedlingen (szwedzkie publiczne służby zatrudnienia), obejmują następujące działania, z których każde wykracza poza działania oferowane zazwyczaj w przypadku nieobjęcia wsparciem z EFG:

– gruntowna ocena oraz indywidualne planowanie: przy rejestracji odnotowuje się nabyte doświadczenie i poziom wyszkolenia pracownika; proces ten jest w przypadku beneficjentów EFG przyspieszony. Może on obejmować pewną liczbę rozmów indywidualnych i dostosowanych do potrzeb, prowadzonych nierzadko przez firmy działające w dziedzinie zwolnień monitorowanych;

– różnorodne zajęcia przygotowujące do poszukiwania pracy oraz *coaching*: standardowe zajęcia oferowane przez Arbetsförmedlingen połączone będą z działaniami w ramach EFG, takimi jaki indywidualne wsparcie w bezpośrednich kontaktach z potencjalnymi pracodawcami, spotkania motywacyjne oraz konferencje na temat rynku pracy w regionie. Będzie to szczególnie istotne dla tych objętych pomocą pracowników, którzy uważają swój poziom wykształcenia za niewystarczający w stosunku do wymogów miejsc pracy oferowanych w regionie. Organizowane będą zarówno zajęcia indywidualne, jak i grupowe, a niektóre z nich będą dostępne *online*;

– działania w zakresie motywacji i poprawy zdrowia: beneficjenci EFG skorzystają z opieki terapeutów, psychologów i ekspertów w dziedzinie terapii kognitywnej, aby ci zwiększyli motywację pracowników i pomogli tym osobom, których zdrowie uległo pogorszeniu w wyniku zwolnienia po długim okresie zatrudnienia w tym samym przedsiębiorstwie;

– przedsiębiorczość i rozpoczynanie działalności gospodarczej: kursy przygotowawcze dla osób zamierzających założyć własną firmę prowadzone będą przez ekspertów zewnętrznych, którzy będą doradzać przyszłym przedsiębiorcom.

– Beneficjenci otrzymają dotację na uruchomienie działalności po sprawdzeniu i zatwierdzeniu ich pomysłu na działalność przez konsultantów. Dotacja wypłacana będzie przez okres 6 miesięcy i będzie mogła zostać przedłużona do 12 miesięcy w przypadku pozytywnej opinii konsultanta. Jeśli dany beneficjent przejmie przedsiębiorstwo, którego właściciel zbliża się do emerytury, dzięki dotacji z EFG beneficjent ten będzie mógł prowadzić działalność wraz z dotychczasowym właścicielem w okresie przejmowania przedsiębiorstwa;

– kształcenie i szkolenie: Beneficjenci EFG będą mogli podjąć kształcenie i szkolenie, do których nie mieliby dostępu w normalnych warunkach. Niektóre z zajęć będą dostosowane specjalnie do ich potrzeb, we współpracy z Uniwersytetem Umejskim, szkołami wyższymi i przedsiębiorstwami z regionu. Beneficjentów zachęcać się będzie do wybierania dziedzin, które są tradycyjnie domeną przeciwnej płci, np. w systemie opieki zdrowotnej.

– Szkolenie obejmować może zarówno zdobywanie doświadczenia w miejscu pracy, jak i przyuczenie do zawodu (dla wszystkich grup wiekowych), z których skorzystać będą mogły również osoby przygotowujące się do rozpoczęcia działalności gospodarczej lub przejęcia firmy;

– walidacja kompetencji: Uczestnicy działań będą mogli starać się o walidację ich kompetencji. Ponieważ może nie być to możliwe w ich regionie, beneficjentom umożliwi się podróż w tym celu do odpowiednich ośrodków;

– pomoc w poszukiwaniu pracy udzielana przez usługodawców prywatnych: zakontraktowani przez Arbetsförmedlingen prywatni usługodawcy będą mogli świadczyć beneficjentom znaczną pomoc w poszukiwaniu pracy i uzyskaniu walidacji kwalifikacji;

– koszty podróży i koszty powiązane: region Västerbotten jest rozległym obszarem, na którym dostęp do usług wymaga mobilności i wiąże się z dodatkowymi kosztami. Koszty przeniesienia i przeprowadzki związane z objęciem nowej pracy w innej części kraju, a także koszty dalekich podróży do miejsc rozmów, mogą zostać zwrócone beneficjentom. Wydatki takie muszą zostać wcześniej uzgodnione, poświadczone odpowiednimi rachunkami oraz możliwe do sprawdzenia;

– dodatek na poszukiwanie pracy: dodatek ten wypłaca się beneficjentom korzystającym z jednego z aktywnych instrumentów opisanych powyżej. Wysokość dodatku zależy od czynników indywidualnych, przy czym jego maksymalny poziom został ustalony decyzją Parlamentu na 910 SEK (około 97 EUR) dziennie, przy czym po pierwszych 100 dniach stawka ta ulega obniżeniu do 760 SEK (około 81 EUR). Przy uwzględnieniu tej maksymalnej stawki zapisana w budżecie średnia kwota 12 000 EUR na osobę pozwoliłaby zatem na wypłacanie dodatku jednemu pracownikowi przez około 128 dni.

41. Opisane proponowane działania stanowią aktywne instrumenty rynku pracy należące do działań kwalifikowalnych określonych w art. 7 rozporządzenia w sprawie EFG. Działania te nie zastępują biernych środków ochrony socjalnej.

42. Szwecja dostarczyła wymaganych informacji na temat działań, do których zobowiązane jest przedmiotowe przedsiębiorstwo na mocy ustawodawstwa krajowego lub układów zbiorowych. Władze Szwecji potwierdziły, że wkład finansowy z EFG nie zastąpi tego typu działań.

Szacowany budżet

Szacowane łączne koszty wynoszą 2 989 518 EUR i obejmują wydatki na zindywidualizowane usługi w wysokości 2 869 938 EUR oraz wydatki na działania przygotowawcze, działania w zakresie zarządzania, dostarczania i upowszechniania informacji i działania w zakresie kontroli i sprawozdawczości w wysokości 119 580 EUR.

43. Całkowity objęty wnioskiem wkład finansowy z EFG wynosi 1 793 710 EUR (60 % łącznych kosztów).

Działania	Szacowana liczba uczestników	Szacowany koszt na uczestnika *(zaokrąglony koszt w EUR)*	Szacowane łączne koszty *(w EUR)*
Zindywidualizowane usługi (działania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia w sprawie EFG)			

Gruntowna ocena oraz indywidualne planowanie	500	28,51	14 254
Różnorodne zajęcia przygotowujące do poszukiwania pracy oraz *coaching*	250	644,42	161 106
Pomoc w poszukiwaniu pracy udzielana przez usługodawców prywatnych	55	1 109,91	61 045
Działania w zakresie motywacji i poprawy zdrowia	10	521,70	5 217
Przygotowanie przyszłych przedsiębiorców	25	573,92	14 348
Przedsiębiorczość i dodatki na rozpoczęcie działalności gospodarczej	20	15 000,00	300 000
Kształcenie i szkolenie	180	6 869,72	1 236 551
Walidacja kompetencji	25	2 921,80	73 045
Ogółem a): Udział procentowy pakietu zindywidualizowanych usług	–		1 865 566 (65,00 %)
Dodatki i zachęty (działania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie EFG)			
Koszty podróży i koszty powiązane	50	521,76	26 088
Dodatek na poszukiwanie pracy	80	12 228,55	978 284
Ogółem b): Udział procentowy pakietu zindywidualizowanych usług:	–		1 004 372 (35,00 %)
Działania na podstawie art. 7 ust. 4 rozporządzenia w sprawie EFG			
1. Działania przygotowawcze	–		0
2. Zarządzanie	–		116 971
3. Dostarczanie i upowszechnianie informacji	–		2 609
4. Kontrola i sprawozdawczość	–		0
Ogółem c): Udział procentowy w kosztach łącznych:	–		119 580 (4,00 %)
Łączne koszty (a + b + c):	–		2 989 518
Wkład z EFG (60 % łącznych kosztów)	–		1 793 710

44. Koszty działań przedstawione w powyższej tabeli jako działania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie EFG nie przekraczają 35 % łącznych kosztów skoordynowanego pakietu zindywidualizowanych usług. Szwecja potwierdziła, że działania te są uzależnione od czynnego zaangażowania się objętych pomocą beneficjentów w poszukiwanie pracy lub szkolenia.

45. Szwecja potwierdziła, że koszty inwestycji tytułem prowadzenia działalności na własny rachunek, rozpoczęcia działalności gospodarczej i przejęć pracowniczych nie przekroczą 15 000 EUR na jednego beneficjenta.

Okres kwalifikowalności wydatków

46. Szwecja rozpoczęła świadczenie zindywidualizowanych usług na rzecz beneficjentów objętych pomocą w dniu 30 stycznia 2015 r. Wydatki na te działania będą się zatem kwalifikowały do objęcia finansowaniem z EFG od dnia 30 stycznia 2015 r. do dnia 16 września 2017 r., z wyjątkiem wydatków na szkolnictwo wyższe, które będą kwalifikowalne do dnia 16 marca 2018 r.

47. Szwecja zaczęła ponosić wydatki administracyjne w zakresie wdrażania EFG w dniu 30 stycznia 2015 r. Wydatki na działania przygotowawcze, działania w zakresie zarządzania, dostarczania i upowszechniania informacji i działania w zakresie kontroli i sprawozdawczości kwalifikują się zatem do przyznania wkładu finansowego z EFG od dnia 30 stycznia 2015 r. do dnia 16 marca 2018 r.

Współfinansowanie i komplementarność wobec działań finansowanych z funduszy krajowych lub unijnych

48. Szwedzki rząd współfinansuje działania w ramach EFG z budżetu Arbetsförmedlingen.

49. Szwecja potwierdziła, że opisane powyżej środki dofinansowywane z EFG nie będą finansowane z innych instrumentów finansowych Unii.

Procedury konsultacji z beneficjentami objętymi pomocą lub ich przedstawicielami lub też z partnerami społecznymi, a także z władzami lokalnymi i regionalnymi

50. Skoordynowany pakiet zindywidualizowanych usług opracowano w drodze konsultacji z beneficjentami objętymi pomocą, ich przedstawicielami oraz z partnerami społecznymi. Spotkania z odpowiednimi organizacjami lokalnymi odbywały się co miesiąc, przy czym zwolnienia w Volvo zostały omówione po raz pierwszy w lipcu 2014 r. Dział zasobów ludzkich Volvo był skłonny do współpracy, ułatwiając gromadzenie danych i planowanie działań.

51. Do zainteresowanych stron zaangażowanych w planowanie i wdrażanie środków należą: gmina Umeå, Rada Administracyjna Hrabstwa, region Västerbotten, związki zawodowe, ośrodek przedsiębiorczości na rzecz technologii, izba handlowa, organizacja przedsiębiorców Företagarna, Uniwersytet Umejski, Arbetsförmedlingen i samo przedsiębiorstwo Volvo. Zastosowano różne środki w celu poinformowania grupy docelowej (jak również działu zasobów ludzkich i przedstawicieli związków zawodowych) o możliwościach wsparcia z EFG.

System zarządzania i kontroli

52. Wniosek zawiera opis systemu zarządzania i kontroli, w którym określono obowiązki zaangażowanych podmiotów. Szwecja poinformowała Komisję, że wkładem finansowym zarządzać będzie Arbetsförmedlingen, który to urząd jest formalnie wyznaczony jako instytucja zarządzająca i płatnicza. Księgi rachunkowe projektu

będą zbadane przez dział audytu wewnętrznego, który jest oddzielnym organem podlegającym zarządowi Arbetsförmedlingen. Jego zadaniem jest badanie procesu kontroli wewnętrznej i weryfikacji w publicznych służbach zatrudnienia oraz proponowanie udoskonaleń, jak również udzielanie porad i zapewnianie wsparcia zarządowi i dyrektorowi generalnemu. Audyt projektu odbędzie się na zwykłych zasadach.

Zobowiązania podjęte przez przedmiotowe państwo członkowskie

53. Szwecja przedstawiła wszelkie niezbędne gwarancje, zgodnie z którymi:

- w zakresie dostępu do proponowanych działań i ich wdrażania przestrzegane będą zasady równego traktowania i niedyskryminacji;
- wymogi dotyczące zwolnień zbiorowych określone w prawodawstwie krajowym i prawodawstwie UE zostały spełnione;
- przedsiębiorstwo Volvo Trucks, które kontynuowało działalność po dokonaniu zwolnień, wywiązało się ze zobowiązań prawnych dotyczących zwolnień i odpowiednio zatroszczyło się o pracowników;
- proponowane działania nie będą finansowane ze środków innych unijnych funduszy lub instrumentów finansowych oraz będzie się zapobiegać wszelkim przypadkom podwójnego finansowania;
- proponowane działania będą komplementarne względem działań finansowanych z funduszy strukturalnych;
- wkład finansowy z EFG będzie zgodny z unijnymi przepisami proceduralnymi i materialnymi w zakresie pomocy państwa.

WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek budżetowy

54. Środki EFG nie przekraczają maksymalnej rocznej kwoty 150 mln EUR (w cenach z 2011 r.), zgodnie z art. 12 rozporządzenia Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 z dnia 2 grudnia 2013 r. określającego wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020[14].

55. Po przeanalizowaniu wniosku pod kątem warunków określonych w art. 13 ust. 1 rozporządzenia w sprawie EFG i po uwzględnieniu liczby beneficjentów objętych wsparciem, proponowanych działań i szacowanych kosztów Komisja wnosi o uruchomienie środków z EFG na kwotę 1 793 710 EUR, która stanowi 60 % całkowitych kosztów proponowanych działań, tak by zapewnić wkład finansowy, o który występuje się w złożonym wniosku.

56. Wnioskowana decyzja o uruchomieniu EFG zostanie podjęta wspólnie przez Parlament Europejski i Radę, jak określono w pkt 13 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 2 grudnia 2013 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej, współpracy w kwestiach budżetowych i należytego zarządzania finansami[15].

14 [14]Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 884.

15 [15]Dz.U. C 373 z 20.12.2013, s. 1.

Powiązane akty prawne

57. Równocześnie z przedstawieniem wniosku dotyczącego decyzji w sprawie uruchomienia środków z EFG Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący przesunięcia kwoty 1 793 710 EUR do odpowiedniej linii budżetowej.

58. Równocześnie z przyjęciem niniejszego wniosku dotyczącego decyzji w sprawie uruchomienia EFG Komisja przyjmie decyzję w sprawie wkładu finansowego w drodze aktu wykonawczego wchodzącego w życie w dniu, w którym Parlament Europejski i Rada przyjmą wnioskowaną decyzję w sprawie uruchomienia środków z EFG.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie uruchomienia Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (wniosek Szwecji – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1309/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (2014–2020) i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1927/2006[16], w szczególności jego art. 15 ust. 4,

uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 2 grudnia 2013 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej, współpracy w kwestiach budżetowych i należytego zarządzania finansami[17], w szczególności jego pkt 13,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Celem Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EFG) jest zapewnienie wsparcia zwolnionym pracownikom i osobom, które zaprzestały prowadzenia działalności na własny rachunek w wyniku istotnych zmian w strukturze światowego handlu spowodowanych globalizacją, w wyniku dalszego trwania światowego kryzysu finansowego i gospodarczego lub w wyniku nowego światowego kryzysu finansowego i gospodarczego, oraz w celu udzielenia im pomocy umożliwiającej reintegrację na rynku pracy.

(2) Środki EFG nie mogą przekroczyć maksymalnej rocznej kwoty 150 mln EUR (w cenach z 2011 r.), zgodnie z art. 12 rozporządzenia Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013[18].

(3) W dniu 16 września 2015 r. Szwecja złożyła wniosek EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, dotyczący wkładu finansowego z EFG w związku ze zwolnieniami w przedsiębiorstwie Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) oraz u czterech dostawców i producentów niższego szczebla w Szwecji. Wniosek został uzupełniony o dodatkowe informacje złożone zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1309/2013. Wniosek ten spełnia wymogi art. 13 rozporządzenia (UE) nr 1309/2013 dotyczące określenia wkładu finansowego z EFG.

(4) Należy zatem uruchomić środki z EFG, aby zapewnić wkład finansowy w wysokości 1 793 710 EUR dla wniosku złożonego przez Szwecję.

(5) W celu ograniczenia do minimum czasu potrzebnego do uruchomienia EFG, niniejszą decyzję należy stosować od dnia jej przyjęcia,

---

16 [16]Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 855.

17 Dz.U. C 373 z 20.12.2013, s. 1.

18 Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 884).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W ramach budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy 2016 uruchamia się środki z Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji, aby udostępnić kwotę 1 793 710 EUR w formie środków na zobowiązania i środków na płatności.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Stosuje się ją od dnia [*the date of its adoption*][*].

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

[*] Date to be inserted by the Parliament before the publication in OJ.