EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönotosta (Ruotsin hakemus – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

PERUSTELUT

EHDOTUKSEN TAUSTA

1. Euroopan globalisaatiorahaston, jäljempänä ’EGR’, rahoitustukeen sovellettavat säännöt vahvistetaan Euroopan globalisaatiorahastosta (2014–2020) ja asetuksen (EY) N:o 1927/2006 kumoamisesta 17. joulukuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1309/2013[1], jäljempänä ’EGR-asetus’.

2. Ruotsi toimitti 16. syyskuuta 2015 hakemuksen EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks EGR:n rahoitustuen saamiseksi sen jälkeen, kun yritys Volvo Group Truck Operation EMEA ja neljä hankkijaa ja jatkojalostajaa olivat vähentäneet työntekijöitään[2] Ruotsissa.

3. Arvioituaan hakemuksen komissio, EGR-asetuksen kaikkien sovellettavien säännösten mukaisesti, on tullut siihen tulokseen, että edellytykset rahoitustuen saamiseksi EGR:stä täyttyvät.

HAKEMUKSEN TIIVISTELMÄ

EGR-hakemus	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Jäsenvaltio	Ruotsi
Asianomaiset alueet (NUTS[3]-taso 2)	SE33 (Övre Norrland)
Hakemuksen toimittamispäivä	16. syyskuuta 2015
Ilmoitus hakemuksen vastaanottamisesta	16. syyskuuta 2015
Lisätietopyyntö	30. syyskuuta 2015
Lisätietojen toimittamisen määräaika	11. marraskuuta 2015
Arvioinnin päättämisen määräaika	3. helmikuuta 2016
Toimintakriteeri	EGR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan a alakohta
Ensisijainen yritys	Volvo Group Truck Operation EMEA
Asianomaisten yritysten määrä	5
Toimiala(t) (NACE Rev. 2:n kaksinumerotaso)[4]	Kaksinumerotaso 29 (Moottoriajoneuvojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen valmistus)
Tytäryhtiöiden, hankkijoiden ja jatkojalostajien määrä	4
Viiteajanjakso (neljä kuukautta)	24. helmikuuta 2015–24.

[1] EUVL L 347, 20.12.2013, s. 855.

[2] EGR-asetuksen 3 artiklan mukaisessa merkityksessä.

[3] Komission asetus (EU) N:o 1046/2012, annettu 8. marraskuuta 2012, yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1059/2003 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse aikasarjojen toimittamisesta uutta alueellista jaottelua varten (EUVL L 310, 9.11.2012, s. 34).

[4] EUVL L 393, 30.12.2006, s. 1.

	kesäkuuta 2015
Viiteajanjaksona tapahtuneet työntekijävähennykset (a)	647
Työntekijävähennykset ennen viiteajanjaksoa tai sen jälkeen (b)	0
Vähennettyjen työntekijöiden kokonaismäärä (a + b)	647
Tukeen oikeutettujen edunsaajien kokonaismäärä	647
Kohteena olevien edunsaajien kokonaismäärä	500
Kohteena olevien työelämän ja koulutuksen ulkopuolella olevien nuorten (niin kutsutut NEET-nuoret) määrä	0
Yksilöllisten palvelujen talousarvio euroina	2 869 938
EGR:n täytäntöönpanon talousarvio[5] euroina	119 580
Kokonaisbudjetti euroina	2 989 518
EGR:n tuki euroina (60 %)	1 793 710

HAKEMUKSEN ARVIOINTI

Menettely

4. Ruotsi jätti hakemuksen EGF/2015/009 BE/Volvo Trucks 16. syyskuuta 2015 eli 12 viikon kuluessa siitä päivästä, jona EGR-asetuksen 4 artiklassa säädetyt toimintakriteerit täyttyivät. Komissio ilmoitti hakemuksen vastaanottamisesta 16. syyskuuta 2015 ja pyysi Ruotsilta lisätietoja 30. syyskuuta 2015 eli kahden viikon päästä hakemuksen jättämispäivästä. Pyydetyt lisätiedot toimitettiin kuuden viikon kuluessa pyynnön esittämisestä. Täydellisen hakemuksen vastaanottamisesta alkava 12 viikon määräaika, jonka kuluessa komission olisi saatettava päätökseen arviointinsa siitä, täyttääkö hakemus rahoitustuen myöntämisen edellytykset, päättyy 3. helmikuuta 2016.

5. Komissio ei poikkeuksellisesti pystynyt noudattamaan tätä määräaikaa. Asetuksen N:o 1309/2013 8 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu viivästymisen selitys on se, että käytettävissä oli ehdotuksen valmisteluajankohtana tavallista vähemmän asiantuntijahenkilöstöä.

Hakemuksen tukikelpoisuus

Asianomaiset yritykset ja edunsaajat

6. Hakemuksen piiriin kuuluu 470 Volvo Trucksin ja 177 neljän hankkijan ja jatkojalostajan irtisanomaa työntekijää. Ensisijainen yritys toimii alalla, joka luokitellaan NACE Rev. 2:n kaksinumerotasoon 29 (moottoriajoneuvojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen valmistus). Ensisijaisessa yrityksessä tehdyt työntekijävähennykset sijoittuvat pääasiallisesti NUTS 2 -tason alueelle SE33 (Övre Norrland).

Yritykset ja työntekijävähennysten määrä viiteajanjaksolla

[5] Asetuksen (EU) N:o 1309/2013 7 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

Yritykset ja työntekijävähennysten määrä viiteajanjaksolla			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Yritysten kokonaismäärä: 5		**Työntekijävähennysten kokonaismäärä:**	**647**
Niiden itsenäisten ammatinharjoittajien lukumäärä, joiden työskentely on loppunut:			**0**
Tukikelpoisten työntekijöiden ja itsenäisten ammatinharjoittajien kokonaismäärä:			**647**

Toimintakriteerit

7. Ruotsi jättämän hakemuksen perustana on käytetty 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan toimintakriteeriä, jossa edellytetään, että vähintään 500 työntekijää vähennetään jäsenvaltiossa sijaitsevasta yrityksestä neljän kuukauden viiteajanjaksona, mukaan luettuina työntekijät, jotka vähennetään yrityksen hankkijoiden tai jatkojalostajien palveluksesta, ja/tai itsenäiset ammatinharjoittajat, jotka lopettavat työskentelynsä yrityksen toimittajille tai jatkojalostajille.

8. Hakemuksen neljän kuukauden viiteajanjakso alkoi 24. helmikuuta 2015 ja päättyi 24. kesäkuuta 2015.

9. Työntekijävähennyksiä tehtiin viiteajanjakson aikana seuraavasti:

– Volvo Trucks irtisanoi 470 työntekijää ja

– Volvo Trucksin neljä hankkijaa ja jatkojalostajaa irtisanoivat 177 työntekijää.

Työntekijävähennysten ja työskentelyn loppumisen laskeminen

10. Työntekijävähennykset viiteajanjakson aikana on laskettu seuraavasti:

– 647 henkilöä päivästä, jona työsopimus päättyy tosiasiallisesti tai jona sen voimassaolo päättyy.

Tukeen oikeutetut edunsaajat

11. Tukeen oikeutettuja edunsaajia on näin ollen yhteensä 647.

Työntekijävähennysten ja globalisaatiosta johtuvien maailmankaupan huomattavien rakenteellisten muutosten välinen yhteys

12. Osoittaakseen työntekijävähennysten ja globalisaatiosta johtuvien maailmankaupan huomattavien rakenteellisten muutosten välisen yhteyden Ruotsi väittää, että hyötyajoneuvojen valmistus, joka on suhteellisen pieni osa suurta autoteollisuutta, ei ole enää yksinomaan eurooppalaisten ja pohjoisamerikkalaisten valmistajien hallitsema ala. Vaikka kolme suurinta valmistajaa (Pohjois-Amerikka Meksikoa lukuun ottamatta, Eurooppa ja Japani) ovat kiistämättä teknologiajohtajia, uudet aasialaiset kuorma-autojen valmistajat Kiinassa ja Intiassa ovat saaneet käyttöönsä uutta teknologiaa läntisten markkinajohtajia kanssa perustettujen yhteisyritysten kautta.

13. Kiina on nykyisin maailman johtava hyötyajoneuvojen valmistaja 34,1 prosentin tuotanto-osuudellaan. Vuonna 2014 Yhdysvallat pysyi toiseksi suurimpana hyötyajoneuvojen valmistajana (2,8 miljoonaa ajoneuvoa). Yhdysvaltojen osuus on

15 prosenttia maailmanmarkkinoista. Kolmanneksi suurin valmistaja on EU, joka tuottaa lähes 2,2 miljoonaa ajoneuvoa, mikä vastaa 12,1:tä prosenttia maailmanlaajuisesta kokonaismäärästä. Yhdysvaltojen, Euroopan unionin ja Kiinan osuus yhteensä on yli 60 prosenttia maailman hyötyajoneuvojen tuotannosta. Vuonna 2014 hyötyajoneuvojen maailmanlaajuinen tuotanto pysyi vakaana (–1 %). Ajoneuvoja rekisteröitiin yli 18 miljoonaa, ja kolmen suurimman valmistajan tuotanto kasvoi. EU:ssa hyötyajoneuvojen tuotanto kasvoi kevyiden kuljetusajoneuvojen sektorin ansiosta. Sektorin tuotanto, 1,8 miljoonaa ajoneuvoa, oli lähes 82 prosenttia hyötyajoneuvojen kokonaistuotannosta. Sen sijaan hyötyajoneuvojen markkinoihin kuuluvan raskaiden kuorma-autojen sektorin kehityssuuntaus oli negatiivinen vuoteen 2013 verrattuna[6].

14. EU:n kaupassa havaittiin merkittävä muutos vuonna 2014, kun EU:n tuottajien vienti väheni ja ajoneuvojen tuonti lisääntyi. Vuonna 2014 EU:n hyötyajoneuvojen viennissä kevyiden hyötyajoneuvojen osuus väheni 3,9 miljardia euroa (–12,5 %) ja raskaiden hyötyajoneuvojen ja linja-autojen osuus 6,3 miljardia euroa (–10 %)[7]. Tämä johti EU:n kokonaisviennin vähenemiseen (–11 %). Hyötyajoneuvojen tuonti Euroopan unioniin kasvoi (+10,7 %)[7]. Yli puolet EU:n hyötyajoneuvojen tuonnista oli peräisin Turkista (+2,4 %). Toiseksi yleisin tuontimaa oli Kiina (+2,4 %). Tuonti on lisääntynyt merkittävästi Yhdysvalloista (+9,3 %) ja vieläkin selvemmin Thaimaasta (+51,7 %)[7]. Edellä mainittujen lukujen seurauksena EU:n kauppatase hyötyajoneuvojen kaupassa oli yhä positiivinen mutta 25 prosenttia alempi kuin edellisenä vuonna.

15. Useat aasialaiset tuottajat ovat tulleet vahvasti mukaan kilpailuun, ja vaikka ne pääosin toimittavat tuotteita kotimarkkinoille, ne myös kehittävät teknologiaa kilpaillakseen maailmanmarkkinoilla. Voidakseen kilpailla kuorma-autojen toimialalla, eurooppalaisten valmistajien on lisättävä kehittyneillä markkinoilla toimivien tuotantolaitosten tehokkuutta. Volvon strategia[8] on selkeä vastaus näihin kehityssuuntiin. Volvo on aloittanut optimointi- ja säästötoimenpiteitä samalla kun se investoi voimakkaasti Aasiassa, kuten voidaan nähdä kiinalaisen valmistajan Dongfeng Motor Group Company Limitedin (DFG) kanssa vuonna 2013 tehdystä sopimuksesta, joka johti siihen, että Volvo hankki 45 prosentin osuuden DFG:n tytäryhtiöstä Dongfeng Commercial Vehiclesistä[8].

16. Kuten edellä mainitut luvut osoittavat, EU:n ulkopuolisista kaupallisten ajoneuvojen valmistajat ja alkuperäisten laitevalmistajien (OEM) hankkijat kehittyvät jatkuvasti ja pystyvät suuntaamaan vientiään unionin markkinoille.

17. Konsulttiyritys Deloitten mukaan[9] kuorma-autoalan matalan hintatason sektori kasvattaa vähitellen kapasiteettiaan ja tulee mukaan laadukkaampien tuotteiden markkinoille, mikä usein tapahtuu perustamalla yhteisyrityksiä kolmen suurimman valmistajan ja/tai keskeisten hankkijoiden kanssa. Tarvitaan rakenteellisia muutoksia, jotta Euroopan kuorma-autojen markkinat pysyvät kannattavina.

18. Viime vuosina teollisuudenala on yhdistänyt ja mukauttanut globaalia tuotantoaan, jotta se vastaisi paremmin maailmanmarkkinoiden vähentynyttä kysyntää. Scanian yhdistyminen MANiin ja Volkswagen Commercial Vehiclesiin on yksi tuoreimmista

---

6 Euroopan autonvalmistajien yhdistyksen (ACEA) talous- ja markkinakatsaus (ACEA, maaliskuu 2015).

7 Eurostat, tuoreimmat saatavilla olevat tiedot ACEA:n katsauksesta (ACEA, maaliskuu 2015).

8 Volvon vuosikertomus 2014, s. 2: www.volvogroup.com (2014)

9 ”Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market” (Kuorma-autojen markkinat 2024 – Kestävää kasvua maailmanlaajuisilla markkinoilla), Deloitte (2014)

yrityksistä luoda johtava hyötyajoneuvojen yritysryhmä. Kuten IBM Institute for Business Values toteaa[10]: ”Kuorma-autoteollisuus on keskellä rakenteellista murrosta, kun alan liiketoimintamallit muuttuvat merkittävästi”.

19. Kuorma-autoalan, joka on raskaasti säännelty ja jonka markkinat ovat erittäin suhdanneherkät, on ollut vaikea mukautua suuriin muutoksiin ja hyväksyä sopeutumistarpeet. Globalisaatio onkin tänä päivänä yksi merkittävimmistä kuorma-autoalaan vaikuttavista ulkoisista voimista. ACEA:n katsauksen mukaan[6] kuorma-autoalasta on tullut yhä ”globaalimpi” viime vuosikymmeninä, sillä globalisaatio vaikuttaa useisiin alalla tapahtuviin kehityssuuntiin. Tämä kehitys lisää kilpailua, koska kehittyvien maiden alkuperäisten laitevalmistajien oletetaan tulevan läntisille markkinoille vuoteen 2030 mennessä, mikä lisää hintojen laskupainetta. Läntiset alkuperäiset laitevalmistajat tasapainottavat markkinoillaan vallitsevaa pysähtyneisyyden tilaa tekemällä enemmän yhteistyötä, jotta investointikustannukset saataisiin laskemaan, jotta syntyisi kasvua ja jotta uusien kilpailijoiden tuomat riskit voitaisiin poistaa.

20. Price Waterhouse Cooperin (PwC) selvitys[11] osoittaa, että halpahintaisten kuorma-autojen valmistuksessa tapahtunut kehitys edellyttää toimintamallien muutosta. Tämä muutos saattaa johtaa siihen, että tuotanto ulkoistetaan kasvaville kehittyville markkinoille. Globaali kilpailu on johtanut siihen, että viime vuosikymmeninä yhä useampi yritys on yhdistynyt muihin yrityksiin tai aloittanut yhteistyön tai liikekumppanuuden toisten yritysten kanssa. Tämän kehityksen odotetaan jatkuvan, erityisesti läntisten alkuperäisten laitevalmistajien ja kehittyvien markkinoiden alkuperäisten laitevalmistajien välillä. Kehityskulku vastaa 1990-luvun lopulla henkilöautojen toimialalla tapahtunutta muutosta. On odotettavissa, että vuoteen 2030 mennessä kehittyvien markkinoiden tuottajat ovat tulleet mukaan läntisille markkinoille, mikä lisää hintoihin kohdistuvia paineita.

21. Eräät merkittävät kehityssuuntaukset vaikuttavat tulevina vuosina hyötyajoneuvoteollisuuden maailmanlaajuiseen kilpailuun ja lisäävät sitä. Väestörakenteen muutos ja kaupungistumisen kiihtyminen, sääntelyyn liittyvät kysymykset, kuten tietullit, verot, kaupan esteet kansallisessa lainsäädännössä, ympäristövaatimukset, polttoainetehokkuus, turvallisuus, ja niin edelleen ovat tekijöitä, jotka nostavat kustannuksia, erityisesti tutkimus- ja kehityskustannuksia, ja lisäävät kilpailua. EU-alueen valmistajien tulee valmistautua näihin muutoksiin.

22. Globalisaatiokehityksen myötä osa kansainvälisistä toimitusketjuista ja kolmen suuren valmistajan tuotannosta on siirtynyt kehittyviin maihin, mikä on vaikuttanut työpaikkoihin ja palkkoihin. Kaikissa viimeisimmissä KPMG:n[12], PwC:n ja Tillväxtverketin[13] selvityksissä korostetaan, että korkeita tuotantokustannuksia ei voi enää pitää yllä nykyisessä maailmanlaajuisessa kilpailutilanteessa.

23. Näin ollen Ruotsin viranomaiset väittävät, että Volvon Uumajan osaston osittainen siirtyminen johtuu tarpeesta lisätä tehokkuutta ja vähentää kustannuksia, jotta voidaan vastata nykyiseen ja odotettavissa olevaan globaaliin kilpailuun[8].

24. Moottoriajoneuvojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen toimialalla on tähän mennessä jätetty käsillä oleva hakemus mukaan lukien 22 EGR-hakemusta, joista 12

---

10 ”Truck 2020 – transcending turbulence”, IBM Global Business Service (toukokuu 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

on tehty kauppaan liittyvän globalisaation ja 10 maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin perusteella.

Työntekijävähennyksiin ja toiminnan lopettamiseen johtaneet tapahtumat

25. Volvo-konserni on yksi maailman johtavista kuorma-autojen, linja-autojen, rakennuskoneiden ja laiva- ja teollisuusmoottoreiden valmistajista. Lisäksi konserni tarjoaa kattavia rahoitus- ja palveluratkaisuja. Volvo-konsernin pääkonttori sijaitsee Göteborgissa. Konsernin palveluksessa on noin 100 000 henkilöä, sillä on tuotantolaitoksia 19 maassa ja se myy tuotteitaan yli 190 markkina-alueella.

26. Vuodesta 1999 alkaen Volvo Car Corporation ei enää kuulu Volvo-konserniin, mutta Volvo-konserni ja Volvo Cars toimivat kuitenkin samalla markkinointinimellä. Vuonna 1999 perustettiin uusi yritys, Volvo Trademark Holding Oy, käsittelemään näiden kahden yrityksen tuotemerkkiin liittyviä kysymyksiä. Volvo Cars ja Volvo-konserni ovat yhä erillisiä yrityksiä, mutta ne tekevät yhteistyötä tutkimuksen ja kehityksen alalla sekä tuotemerkkiin liittyvissä investoinneissa, kuten Volvo Ocean Race -tapahtumassa.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) kattaa koko konsernin moottori- ja vaihteistotuotannon sekä Volvon, Renault'n, Mackin ja UD:n kuorma-autotuotannon. GTO:n toimintaan kuuluvat lisäksi varaosien toimitus konsernin asiakkaille ja logistiikka. Viime vuosikymmenen aikana Volvo-konsernin laajeneminen yritysostoilla, joihin kuuluvat muun muassa Renault Trucksin, UD Trucksin ja SDLG:n ostot, on mahdollistanut sen, että yhtiö on päässyt hyödyntämään uusia tuotemerkkejä ja markkinoita. Yksi tämän strategian vaiheista saatiin päätökseen tammikuussa 2015, kun konserni osti 45 prosenttia kiinalaisesta Dongfeng Commercial Vehiclesistä.

28. GTO:n on nyt tehostettava tuotantoketjuaan, mikä vaikuttaa Uumajan tehtaan toimintaan. Volvo-konserni on vähentänyt henkilöstöä maailmanlaajuisesti noin 10 prosenttia: 110 000 työntekijästä noin 100 000:een. Ruotsissa työntekijöiden määrä on vähentynyt 25 000:sta 21 000:een neljän viime vuoden aikana, mukaan lukien tämän vuoden vähennykset Uumajan tehtaalla.

29. Uumajan tehdas on osa GTO:ta, joka työllistää noin 33 000 työntekijää maailmanlaajuisesti. Uumajan tehtaan työntekijävähennykset vaikuttavat myös niihin työntekijöihin, jotka työskentelevät Volvon logistiikassa ja varaosien toimituksessa, jotka kuuluvat GTO:n toimintaan.

30. Uumajan tehdas, joka on osa Volvo-konsernin maailmanlaajuista teollisuusjärjestelmää, valmistaa Volvo-tuotemerkin alla raskaiden hyötyajoneuvojen ohjaamoita Eurooppaan, joitain ohjaamoita kokoonpanotehtaisiin USA:han ja Volvon ohjaamon meistattuja osia muihin maanosiin (Brasilia, Aasia). Sen sijaan ohjaamojen viimeistelystä vastaa Tuven tehdas Göteborgin lähellä.

31. Volvo-konsernin optimointiohjelma (European Optimisation Programme) pannaan täytäntöön vuonna 2015. Tämän ohjelman seurauksena Uumajan tehtaiden osasto, joka vastaa raskaiden hyötyajoneuvojen ohjaamojen meistaus-, hitsaus- ja maalaustöistä sekä ohjaamon viimeistelystä, on siirretty Tuven tehtaalle, jotta toiminta sijaitsisi lähellä tehdasta, jossa kuorma-autojen kokoonpano viimeistellään.

32. Volvo on ilmoittanut irtisanomisista myös Göteborgissa ja Eskilstunassa. Vaikka Uumajan irtisanotut työntekijät muodostavat suurimman osan edunsaajista, myös Göteborgin ja Eskilstunan irtisanotut työntekijät kuuluvat hakemuksen edunsaajiin.

Volvon tehokkuusohjelma on lisäksi vaikuttanut alihankkijoihin, erityisesti Uumajassa.

33. Keskustelut mahdollisesta EGR-tuesta alkoivat Uumajassa maaliskuussa 2014. Siinä vaiheessa jokainen työntekijä oli saanut henkilökohtaisesti vastaavalta esimieheltä ja ammattijärjestöjen edustajalta tiedon suunnitelluista työntekijävähennyksistä. Ensimmäisessä kokouksessaan 18. maaliskuuta 2014 alueen sidosryhmät ja työmarkkinaosapuolet olivat yhtä mieltä siitä, että Volvon irtisanomisilla olisi merkittävä negatiivinen vaikutus alueeseen ja että irtisanomiset vaikuttaisivat myös muihin yrityksiin ja näin ollen tilanteen ratkaisemiseksi tarvittaisiin toimia.

34. Ensimmäiset ilmoitukset irtisanomisista annettiin Göteborgin GTO:ssa 14. huhtikuuta 2014, lisää ilmoituksia annettiin siellä 19. toukokuuta. Elskilstunassa työntekijät saivat irtisanomisilmoituksensa 16. kesäkuuta 2014.

Työntekijöiden vähentämisten odotettu vaikutus paikalliseen, alueelliseen tai kansalliseen talouteen ja työllisyyteen

35. Västerbottenin läänissä, jonka pääkaupunki Uumaja on, asui vuoden 2014 alussa noin 262 360 henkilöä eli noin 2,7 prosenttia maan väestöstä, ja osuus pienenee edelleen. Yleisesti ottaen arktisten ja muiden harvaan asuttujen alueiden työmarkkinat ovat muita haavoittuvampia, koska maantieteellisen eristyneisyyden ja ankaran ilmaston vuoksi työpaikkojen luominen ja työvoima maksavat enemmän kuin muilla alueilla.

36. Marraskuun lopussa 2014 läänissä oli kaiken kaikkiaan 9 400 työtöntä, mikä vastasi 7,2 prosenttia rekisteröidystä työvoimasta. Määrä oli noin 1 000 henkilöä vähemmän verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2013. Kansallinen työttömyysaste oli samaan aikaan 7,9 prosenttia.

37. Tuoreessa Västerbottenin aluetta käsittelevässä raportissa, jonka otsikko on ”Västerbotteniin tarvitaan 40 000 uutta työntekijää vuoteen 2025 mennessä”, haasteena mainitaan se, että sekä työvoima että pk-yrityksiin tehtävät investoinnit ovat vähenemässä. Raportin mukaan työmarkkinoilta eläkkeelle siirtyy vuosittain noin 3 000 henkilöä. Alueen avoimet työpaikat kuuluvat pääosin terveydenhuollon ja erityispätevyyttä vaativien alojen piiriin; alueella tarvitaan insinöörejä, operatiivisia ja hallinnollisia johtajia ja teknisten alojen ammattilaisia. Ammattitaitoista työvoimaa tarvitaan lisää, ja monilla ammattialoilla, erityisesti niillä, joilla tarvitaan pitkälle erikoistunutta koulutusta ja erityisasiantuntemusta, on puutetta työvoimasta.

38. Volvon työpaikkojen vähenemisestä on seurauksia, jotka vaikuttavat alaan ja alueeseen. 647 työntekijän irtisanominen on haaste, erityisesti kohderyhmän iäkkäiden työntekijöiden osalta. Irtisanotut työntekijät tulevat todennäköisesti kohtaamaan ongelmia työnhaussa, koska heillä ei ole alueellisilla työmarkkinoilla vaadittua osaamista. Useimmilla kohderyhmään kuuluvista työntekijöistä on vain perus- tai toisen asteen koulutus, kun taas avautuvat työpaikat on tarkoitettu korkeasti koulutetulle henkilöstölle ja insinööreille, joilla on soveltuva ylemmän asteen koulutus. Näin ollen hanke vaatii tiivistä yhteistyötä koulutuksen ja työelämän organisaatioiden kanssa, jotta voidaan edistää yritysten perustamista ja parantaa työnhakijoiden taitoja ja osaamista tulevien työnantajien tarpeisiin. Koska alue on laaja, edunsaajat voivat joutua matkustamaan runsaasti.

Pieni osa kohteena olevista edunsaajista on Sörmlandin läänissä Itä-Ruotsissa ja Länsi-Götanmaalla Länsi-Ruotsissa. Näiden alueiden työmarkkinat ovat suuret verrattuna Västerbotten alueeseen, mutta jopa Göteborgissa irtisanotut työntekijät

tulevat todennäköisesti tarvitsemaan lisäkoulutusta tai heidän on hankittava muiden alojen osaamista. Eskilstunalaiset voivat mahdollisesti hakea työtä laajemmalta maantieteelliseltä alueelta, myös Tukholmasta.

Kohteena olevat edunsaajat ja ehdotetut toimet

Kohteena olevat edunsaajat

39. Arviolta 500 vähennetyn työntekijän odotetaan osallistuvan toimiin. Kyseisten työntekijöiden jakauma sukupuolen, kansalaisuuden ja iän mukaan on seuraava:

Luokka		Kohteena olevat edunsaajat	
Sukupuoli:	Miehiä:	387	(77,4 %)
	Naisia:	113	(22,6 %)
Kansalaisuus:	EU-kansalaisia:	500	(100,0 %)
	Muita kuin EU-kansalaisia:	0	(0,0 %)
Ikäryhmä:	15–24-vuotiaita:	55	(11,0 %)
	25–29-vuotiaita:	75	(15,0 %)
	30–54-vuotiaita:	300	(60,0 %)
	55–64-vuotiaita:	61	(12,2 %)
	yli 64-vuotiaita:	9	(1,8 %)

Ehdotettujen toimien tukikelpoisuus

40. Arbetsförmedlingen (Ruotsin julkinen työvoimapalvelu) tarjoaa irtisanotuille työntekijöille seuraavia palveluita. Kaikki palvelut ovat laajempia kuin EGR-tuen ulkopuolella tarjottavat tavanomaiset tukitoimet.

– Yksityiskohtainen arviointi ja yksilöllinen suunnittelu: Tämä rekisteröintiprosessi sisältää aiemman kokemuksen ja koulutuksen kartoituksen, ja se on nopeutettu EGR-tuen saajille. Prosessiin voi kuulua useita yksilöllisiä ja räätälöityjä tapaamisia, joista osa voidaan käydä niiden yritysten kanssa, joihin työntekijät on tarkoitus uudelleensijoittaa.

– Työnhaku ja valmennus: Arbetsförmedlingen tarjoamat tavalliset tukitoimet yhdistetään EGR:n toimenpiteisiin, joihin kuuluvat henkilökohtainen tuki yhteydenpidossa mahdollisiin työnantajiin, motivoivat kokoukset ja konferenssit, joissa esitellään alueen työmarkkinoita. Tämä on erityisen tärkeää niille kohteena oleville työntekijöille, joiden koulutustaso ei riitä tiedossa oleviin työmahdollisuuksiin alueella. Tarjolla on sekä yksilö- että ryhmätoimintaa, joista osa on saatavilla online-palveluna.

– Motivaatiota ja terveyttä koskevat toimenpiteet: EGR-edunsaajat pääsevät tarvittaessa terapeutin, psykologin ja kognitiivisen käyttäytymisterapian asiantuntijan vastaanotolle, jotta heidän motivaationsa vahvistuu ja jotta ne henkilöt, joiden terveys on heikentynyt pitkäaikaisen työsuhteen irtisanomisen seurauksena, saavat apua.

– Yrittäjyys ja yrityksen perustaminen: Yrityksen perustamista suunnitteleville henkilöille tarjotaan valmennuskursseja, joilla ulkopuoliset asiantuntijat antavat neuvoja tuleville yrittäjille.

– Edunsaajilla on mahdollisuus starttirahaan sen jälkeen, kun konsultit ovat tarkistaneet ja hyväksyneet yrityssuunnitelman. Tuki myönnetään 6 kuukauden ajaksi, ja sitä voidaan pidentää 12 kuukauteen konsultin lausunnosta. Jos edunsaajat ottavat hoitaakseen yrityksiä, joiden omistajat ovat jäämässä eläkkeelle, edunsaajat voivat siirtymäkauden aikana työskennellä EGR-tuen avulla eläkkeelle siirtyvien henkilöiden rinnalla.

– Koulutus: EGR-tuen saajille tarjotaan koulutusta, jota he eivät muutoin saisi. Osa tästä koulutuksesta räätälöidään yhteistyössä Uumajan yliopiston, koulujen ja alueen yritysten kanssa. Kohderyhmää kannustetaan tekemään sukupuoleen kohdistuvia odotuksia rikkovia valintoja, esimerkiksi terveydenhuollon alalla.

– Koulutukseen voi sisältyä kaikissa ikäryhmissä työharjoittelua ja oppisopimuskoulutusta, joita voidaan tarjota myös niille, jotka ovat perustamassa omaa yritystä tai ryhtymässä jatkamaan jo olemassa olevan yrityksen toimintaa.

– Pätevyyden tunnustaminen: Osallistujat saavat todistuksen pätevyydestään. Koska tällaisia palveluita ei välttämättä ole saatavilla paikallisesti, edunsaajilla on mahdollisuus matkustaa kyseisiä palveluita tarjoaviin keskuksiin.

– Työnhakuneuvonta yksityisiltä palveluntarjoajilta: Arbetsförmedlingenin hankkimat yksityiset palveluntarjoajat voivat tarjota kohderyhmälle merkittävää apua työnetsinnässä ja pätevyyden hankkimisessa.

– Matkakulut ja niihin liittyvät kulut: Västerbotten on laaja alue, ja palvelujen käyttö edellyttää liikkuvuutta ja aiheuttaa lisäkuluja. Sekä matkakustannukset kaukana oleviin työhaastatteluihin että siirtymis- ja muuttokustannukset, joita syntyy, kun työntekijät siirtyvät uuteen työpaikkaan toiseen osaan maata, voidaan korvata. Tällaiset menot on sovittava etukäteen, ja matkoista tulee olla todennettavissa olevat kuitit.

– Työnhakuavustukset: Avustusta tarjotaan edunsaajille, jotka osallistuvat mihin tahansa edellä kuvatuista aktiivisista toimenpiteistä. Avustuksen suuruus määräytyy yksilöllisesti. Enimmäismääräksi on vahvistettu parlamentin päätöksellä 910 Ruotsin kruunua (noin 97 euroa) päivää kohti. Tuki laskee 100 ensimmäisen päivän jälkeen 760 kruunuun (noin 81 euroon) päivää kohti. Näin ollen budjetoitu keskimääräinen 12 000 euron summa riittäisi yhdelle työntekijälle noin 128 päiväksi, jos avustus on enimmäismäärän mukainen.

41. Tässä kuvatut toimet ovat aktiivisia työmarkkinatoimenpiteitä, jotka ovat osa EGR-asetuksen 7 artiklassa vahvistettuja tukikelpoisia toimia. Toimet eivät korvaa passiivisia sosiaalisen suojelun toimenpiteitä.

42. Ruotsi on toimittanut vaaditut tiedot toimista, jotka ovat asianomaiselle yritykselle pakollisia kansallisen lainsäädännön tai työehtosopimusten nojalla. Ne ovat vahvistaneet, ettei EGR:n rahoitustuki syrjäytä tällaisia toimia.

Alustava talousarvio

Kokonaiskustannukset ovat arviolta 2 989 518 euroa, johon sisältyy yksilöllisten palvelujen kustannuksia 2 869 938 euroa ja valmistelu-, hallinnointi-, tiedotus- ja mainonta-, valvonta- ja raportointitoimien kustannuksia 119 580 euroa.

43. EGR:ltä haettu rahoitusosuus on yhteensä 1 793 710 euroa (60 prosenttia kokonaiskustannuksista).

Toimet	Arvioitu osallistujamäärä	Arvioidut kustannukset osallistujaa kohti *(euroa, luvut pyöristetty)*	Arvioidut kokonaiskustannukset *(euroa)*
Yksilölliset palvelut (EGR-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan a ja c alakohta)			
Perusteellinen arviointi ja yksilöllinen suunnittelu	500	28,51	14 254
Työnhaku ja valmennus	250	644,42	161 106
Työnhakuneuvonta yksityisiltä palveluntarjoajilta	55	1 109,91	61 045
Motivaatiota ja terveyttä koskevat toimenpiteet	10	521,70	5 217
Yrittäjyyden valmistelu	25	573,92	14 348
Yrittäjyys ja yrityksen perustamisen avustukset	20	15 000,00	300 000
Koulutus	180	6 869,72	1 236 551
Pätevyyden tunnustaminen	25	2 921,80	73 045
Välisumma a): Prosenttiosuus yksilöllisten palvelujen paketista	–		1 865 566 (65,00 %)
Avustukset ja kannustimet (EGR-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan b alakohta)			
Matkakulut ja niihin liittyvät kulut	50	521,76	26 088
Työnhakuavustukset:	80	12 228,55	978 284
Välisumma b): Prosenttiosuus yksilöllisten palvelujen paketista:	–		1 004 372 (35,00 %)
EGR-asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaiset toimet			
1. Valmistelutoimet	–		0

2. Hallinnointi	–	116 971
3. Tiedotus ja mainonta	–	2 609
4. Valvonta ja raportointi	–	0
Välisumma c): Prosenttiosuus kokonaiskustannuksista:	–	119 580 (4,00 %)
Kustannukset yhteensä (a + b + c):	–	2 989 518
EGR:n rahoitusosuus (60 % kokonaiskustannuksista)	–	1 793 710

44. Edellä olevassa taulukossa EGR-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisiksi toimiksi yksilöityjen toimien kustannukset ovat enintään 35 prosenttia yksilöllisten palvelujen koordinoidun paketin kokonaiskustannuksista. Ruotsi on vahvistanut näiden toimien edellytyksenä olevan, että kohteena olevat edunsaajat osallistuvat aktiivisesti työnhaku- tai koulutustoimiin.

45. Ruotsi on vahvistanut, että itsenäiseen ammatinharjoittamiseen, yritysten perustamiseen ja yritysten toiminnan jatkamiseen työntekijöiden johdolla liittyvät investointikustannukset ovat enintään 15 000 euroa edunsaajaa kohti.

Menojen tukikelpoisuuskausi

46. Ruotsi aloitti yksilöllisten palvelujen tarjoamisen kohteena oleville edunsaajille 30. tammikuuta 2015. Toimien menoihin voidaan näin ollen myöntää EGR:n rahoitustukea 30. tammikuuta 2015 ja 16. syyskuuta 2017 väliseltä ajalta. Poikkeuksena on kuitenkin korkea-asteen koulutus, johon voidaan myöntää tukea 16. maaliskuuta 2018 saakka.

47. Ruotsille on aiheutunut hallinnollisia menoja EGR:n täytäntöönpanosta 30. tammikuuta 2015 alkaen. Valmistelu-, hallinnointi-, tiedotus- ja mainonta- sekä valvonta- ja raportointitoimien menoihin voidaan näin ollen myöntää EGR:n rahoitustukea 30. tammikuuta 2015 – 16. maaliskuuta 2018.

Yhteisrahoitus ja täydentävyys suhteessa kansallisin tai unionin varoin rahoitettuihin toimiin

48. Ruotsin hallitus osallistuu EGR:n toimenpiteiden rahoitukseen työ- ja elinkeinotoimiston (Arbetsförmedlingen) budjettivaroilla.

49. Ruotsi on vahvistanut, että EGR:n rahoitustukea saaviin edellä kuvattuihin toimiin ei saada tukia muista unionin rahoitusvälineistä.

Menettelyt, joita noudatetaan kohteena olevien edunsaajien tai heidän edustajiensa tai työmarkkinaosapuolten sekä paikallis- ja aluehallinnon viranomaisten kuulemiseksi

50. Yksilöllisten palvelujen koordinoidun paketin laadinnassa on kuultu kohteena olevia edunsaajia ja heidän edustajiaan sekä paikallisia julkisia toimijoita. Paikallisten toimijoiden kokouksia pidetään kerran kuussa, ja Volvon tekemistä irtisanomisista keskusteltiin ensimmäisen kerran heinäkuussa 2014. Yhteistyössä toiminut Volvon henkilöstöosasto on auttanut tietojen keräämisessä ja toimenpiteiden suunnittelussa.

51. Suunnitteluun ja toimeenpanoon osallistuivat seuraavat sidosryhmät: Uumajan kunta, lääninhallitus, Västerbottenin alue, ammattijärjestöt, teknologialiiketoiminnan keskus, kauppakamari, yrittäjien keskusjärjestö ”Företagarna”, Uumajan yliopisto, Arbetsförmedlingen ja Volvo itse. Useita toimenpiteitä on toteutettu sen

varmistamiseksi, että kohderyhmä (sekä henkilöhallinnon ja ammattijärjestöjen edustajat) ovat tietoisia EGR: tarjoamista mahdollisuuksista.

Hallinnointi- ja valvontajärjestelmät

52. Hakemuksessa on hallinnointi- ja valvontajärjestelmien kuvaus, jossa täsmennetään eri elinten vastuulla olevat tehtävät. Ruotsi on ilmoittanut komissiolle, että rahoitustukea hallinnoi Arbetsförmedlingen, joka on nimitetty virallisesti hallinto- ja maksuviranomaiseksi. Hankkeen kirjanpidon tarkastaa sisäisen tarkastuksen yksikkö, joka on Arbetsförmedlingenin alainen erillinen elin. Sen tehtävänä on tutkia uudelleen julkisten työvoimapalvelujen sisäistä valvonta- ja todentamisprosessia ja ehdottaa parannuksia sekä antaa neuvontaa ja tukea hallintoneuvostolle ja pääjohtajalle. Hankkeita tarkastetaan säännöllisesti.

Asianomaisen jäsenvaltion sitoumukset

53. Ruotsi on toimittanut kaikki tarvittavat vakuutukset seuraavista:

– Suunniteltuihin toimiin osallistumisen ja täytäntöönpanon osalta noudatetaan yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden periaatteita.

– Kansallisessa ja EU:n lainsäädännössä säädettyjä joukkovähentämisiin liittyviä vaatimuksia on noudatettu.

– Volvo Trucks, joka on jatkanut toimintaansa irtisanomisten jälkeen, on noudattanut henkilöstön vähentämistä koskevia oikeudellisia velvoitteitaan ja turvannut työntekijänsä asianmukaisesti.

– Suunniteltuihin toimiin ei saada rahoitustukea muista unionin rahastoista tai rahoitusvälineistä, ja kaksinkertainen rahoitus estetään.

– Suunnitellut toimet täydentävät rakennerahastojen rahoittamia toimia.

– EGR-rahoitustuki on unionin menettelyllisten ja aineellisoikeudellisten valtiontukisääntöjen mukaista.

TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Talousarvioesitys

54. EGR ei saa ylittää 150 miljoonan euron vuotuista enimmäismäärää (vuoden 2011 hintoina), kuten vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta 2. joulukuuta 2013 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 12 artiklassa säädetään[14].

55. Tutkittuaan hakemuksen EGR-asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen edellytysten suhteen ja otettuaan huomioon kohteena olevien edunsaajien määrän, suunnitellut toimet ja arvioidut kustannukset komissio ehdottaa, että EGR:stä otetaan käyttöön 1 793 710 euroa eli 60 prosenttia ehdotettujen toimien kokonaiskustannuksista rahoitustuen myöntämiseksi hakemukselle.

56. Euroopan parlamentti ja neuvosto tekevät talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2. joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen 13 kohdan[15] mukaisesti yhdessä ehdotetun päätöksen EGR:n varojen käyttöönotosta.

[14] EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884.
[15] EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

Muut asiaan liittyvät asiakirjat

57. Samaan aikaan kun komissio esittää ehdotuksen päätökseksi EGR:n varojen käyttöönottamisesta, se esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle asianomaisia budjettikohtia koskevan määrärahasiirtoehdotuksen, jonka määrä on 1 793 710 euroa.

58. Samaan aikaan kun komissio tekee ehdotuksen päätökseksi EGR:n varojen käyttöönottamisesta, se antaa täytäntöönpanosäädöksen muodossa rahoitustukea koskevan päätöksen, joka tulee voimaan päivänä, jona Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat päätöksen EGR:n varojen käyttöönottamisesta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönotosta
(Ruotsin hakemus – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottavat huomioon Euroopan globalisaatiorahastosta (2014–2020) ja asetuksen (EY) N:o 1927/2006 kumoamisesta 17 päivänä joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1309/2013[16] ja erityisesti sen 15 artiklan 4 kohdan,

ottavat huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen[17] ja erityisesti sen 13 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan globalisaatiorahasto, jäljempänä ’EGR’, pyrkii tarjoamaan tukea globalisaatiosta johtuvien maailmankaupan huomattavien rakenteellisten muutosten, maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin jatkumisen taikka uuden maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin vuoksi työttömiksi jääneille työntekijöille ja itsenäisille ammatinharjoittajille, joiden työskentely on loppunut, ja auttamaan heitä integroitumisessa uudelleen työmarkkinoille.

(2) EGR ei saa ylittää 150 miljoonan euron vuotuista enimmäismäärää (vuoden 2011 hintoina), kuten neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 12 artiklassa säädetään[18].

(3) Ruotsi toimitti 16. syyskuuta 2015 hakemuksen EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks EGR:n rahoitustuen saamiseksi sen jälkeen, kun Volvo Trucks (Volvo Group Operation, EMEA) ja neljää hankkijaa ja jatkojalostajaa olivat vähentäneet työntekijöitään Ruotsissa. Hakemusta on täydennetty lisätiedoin asetuksen (EU) N:o 1309/2013 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Hakemus on asetuksen (EU) N:o 1309/2013 13 artiklassa säädettyjen EGR:n rahoitustuen vahvistamista koskevien vaatimusten mukainen.

(4) Tämän vuoksi EGR:stä olisi otettava käyttöön 1 793 710 euroa rahoitustuen myöntämiseksi Ruotsin hakemuksen perusteella.

(5) Jotta EGR-rahaston varat saataisiin käyttöön mahdollisimman nopeasti, tätä päätöstä olisi sovellettava siitä päivästä, jona se hyväksytään,

---

16 EUVL L 347, 20.12.2013, s. 855.

17 EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

18 Neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 1311/2013 vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Otetaan Euroopan globalisaatiorahastosta käyttöön 1 793 710 euroa maksusitoumusmäärärahoina ja maksumäärärahoina osana varainhoitovuotta 2016 koskevaa Euroopan unionin yleistä talousarviota.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Sitä sovelletaan [...] päivästä [...]kuuta [...][*].

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puheenjohtaja	*Puheenjohtaja*

[*] Parlamentti lisää päivämäärän ennen kuin päätös julkaistaan EUVL:ssä.