EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Predlog

SKLEP EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o uporabi sredstev Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (vloga Švedske – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

OZADJE PREDLOGA

1. Pravila o finančnih prispevkih iz Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (ESPG) so določena v Uredbi (EU) št. 1309/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Evropskem skladu za prilagoditev globalizaciji (2014–2020) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1927/2006[1] (v nadaljnjem besedilu: uredba o ESPG).
2. Švedska je 16. septembra 2015 vložila vlogo EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks za finančni prispevek iz ESPG po odpustih[2] v podjetju Volvo Group Truck Operation, EMEA ter pri štirih dobaviteljih in proizvajalcih v poproizvodni fazi na Švedskem.
3. Po oceni vloge je Komisija v skladu z vsemi veljavnimi določbami uredbe o ESPG ugotovila, da so pogoji za finančni prispevek iz ESPG izpolnjeni.

POVZETEK VLOGE

Vloga za pomoč ESPG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Država članica	Švedska
Zadevna regija (na ravni NUTS[3] 2)	SE33 (Övre Norrland)
Datum vložitve vloge	16. september 2015
Datum potrdila o prejemu vloge	16. september 2015
Datum zahtevka za dodatne informacije	30. september 2015
Rok za predložitev dodatnih informacij	11. november 2015
Rok za zaključek ocene	3. februar 2016
Merilo za pomoč	člen 4(1)(a) uredbe o ESPG
Glavno podjetje	Volvo Group Truck Operation EMEA
Število zadevnih podjetij	5
Sektor gospodarske dejavnosti (Oddelek NACE Revizija 2)[4]	oddelek 29 (Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic)
Število hčerinskih podjetij, dobaviteljev in proizvajalcev v poproizvodni fazi	4
Referenčno obdobje (štirje meseci)	od 24. februarja 2015 do 24. junija 2015
Število odpustov v referenčnem obdobju (*a*)	647
Število odpustov pred referenčnim obdobjem ali	0

[1] UL L 347, 20.12.2013, str. 855.
[2] V smislu člena 3 uredbe o ESPG.
[3] Uredba Komisije (EU) št. 1046/2012 z dne 8. novembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS) glede pošiljanja časovnih vrst za novo regionalno razčlenitev (UL L 310, 9.11.2012, str. 34).
[4] UL L 393, 30.12.2006, str. 1.

po njem (*b*)	
Skupno število odpustov (*a* + *b*)	647
Skupno število upravičenih prejemnikov	647
Skupno število ciljnih prejemnikov	500
Število ciljnih mladih, ki niso zaposleni, se ne izobražujejo ali usposabljajo	0
Proračun za prilagojene storitve (v EUR)	2 869 938
Proračun za izvajanje ESPG[5] (v EUR)	119 580
Celotni proračun (v EUR)	2 989 518
Prispevek ESPG (60 %) (v EUR)	1 793 710

OCENA VLOGE

Postopek

4. Švedska je vlogo EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks vložila 16. septembra 2015, tj. v 12 tednih od datuma, ko so bila izpolnjena merila za pomoč iz člena 4 uredbe o ESPG. Komisija je prejem vloge potrdila 16. septembra 2015 in od Švedske zahtevala dodatne informacije 30. septembra 2015, tj. v dveh tednih od datuma vložitve vloge. Dodatne informacije so bile predložene v šestih tednih od datuma zahtevka. Komisija mora oceno skladnosti vloge s pogoji za finančni prispevek zaključiti v 12 tednih od prejema popolne vloge; ta rok se izteče 3. februarja 2016.

5. Komisija izjemoma ni mogla upoštevati tega roka. Razlaga v skladu s členom 8(4) Uredbe št. 1309/2013 je, da *je v obdobju, v katerem je Komisija pripravljala predlog, primanjkovalo strokovnega osebja.*

Upravičenost vloge

Zadevna podjetja in prejemniki

6. Vloga se nanaša na 470 delavcev, ki so postali presežni v podjetju Volvo Trucks, ter na 177 presežnih delavcev pri 4 dobaviteljih in proizvajalcih v poproizvodni fazi. Glavno podjetje deluje v gospodarskem sektorju, razvrščenem v oddelek 29 NACE Revizija 2 (Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic). Odpusti v glavnem podjetju se nanašajo zlasti na regijo na ravni NUTS 2 SE33 (Övre Norrland).

Podjetja in število odpustov v referenčnem obdobju			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Skupno število podjetij: 5		**Skupno število odpustov:**	**647**
Skupno število samozaposlenih oseb, ki so opustile dejavnost:			**0**
Skupno število upravičenih delavcev in samozaposlenih oseb:			**647**

Merila za pomoč

7. Švedska je vlogo vložila na podlagi merila za pomoč iz člena 4(1)(a), ki zahteva najmanj 500 delavcev, ki so postali presežni v štirimesečnem referenčnem obdobju v

[5] V skladu s četrtim odstavkom člena 7 Uredbe (EU) št. 1309/2013.

podjetju v državi članici, vključno z delavci, ki so postali presežni pri njegovih dobaviteljih ali proizvajalcih v poproizvodni fazi, in/ali samozaposlenimi osebami, ki so opustile dejavnost.

8. Štirimesečno referenčno obdobje za vlogo traja od 24. februarja 2015 do 24. junija 2015.

9. Odpusti v referenčnem obdobju:

– 470 presežnih delavcev v podjetju Volvo Trucks in

– 177 presežnih delavcev pri 4 dobaviteljih in proizvajalcih v poproizvodni fazi podjetja Volvo Trucks.

Izračun števila odpustov in opustitev dejavnosti

10. Število odpustov v referenčnem obdobju je bilo izračunano, kot sledi:

– 647 od datuma dejanske prekinitve pogodbe o zaposlitvi ali njenega izteka.

Upravičeni prejemniki

11. Skupno število upravičenih prejemnikov je torej 647.

Povezava med odpusti in velikimi strukturnimi spremembami v svetovnih trgovinskih tokovih zaradi globalizacije

12. Da bi Švedska dokazala povezavo med odpusti in velikimi strukturnimi spremembami v svetovnih trgovinskih tokovih zaradi globalizacije, trdi, da v proizvodnji gospodarskih vozil, ki je relativno majhen segment v veliki avtomobilski industriji, ne prevladujejo več evropski in severnoameriški proizvajalci. Medtem ko so proizvajalci s sedežem na trgih trojice (Severna Amerika razen Mehike, Evropa in Japonska) nedvomno vodilni na področju tehnologije, pa so novo nastajajoči azijski proizvajalci tovornjakov na Kitajskem in v Indiji dobili dostop do nove tehnologije zaradi združevanja z uveljavljenimi vodilnimi podjetji na zahodnem trgu.

13. Kitajska ima zdaj vodilno vlogo v svetovni proizvodnji gospodarskih vozil s 34,1-odstotnim deležem. ZDA so leta 2014 ostale drugi največji proizvajalec gospodarskih vozil (2,8 milijona enot) in imajo 15 % svetovnega deleža. EU je bila na tretjem mestu, s skoraj 2,2 milijona proizvedenih enot, kar je 12,1 % celotne svetovne proizvodnje. ZDA, EU in Kitajska skupaj predstavljajo več kot 60 % celotne svetovne proizvodnje gospodarskih vozil. Svetovna proizvodnja gospodarskih vozil je v letu 2014 ostala stabilna (–1 %) z več kot 18 milijonov proizvedenih enot in povečanjem na trgih trojice. Proizvodnja gospodarskih vozil v EU je narasla zahvaljujoč segmentu lahkih gospodarskih vozil, ki je z 1,8 milijona enot predstavljal skoraj 82 % celotne proizvodnje gospodarskih vozil. Segment proizvodnje težkih tovornih vozil na trgu gospodarskih vozil pa je zabeležil negativno gibanje v primerjavi z letom 2013[6].

14. Leta 2014 je bila zabeležena resna preusmeritev trgovine EU, ko je izvoz proizvajalcev EU upadel, uvoz vozil pa se je povečal. Izvoz gospodarskih vozil EU se je v letu 2014 zmanjšal za 3,9 milijarde EUR pri lahkih gospodarskih vozilih (–12,5 %) in za 6,3 milijarde EUR pri težkih gospodarskih vozilih in avtobusih (–10 %)[7]. To je povzročilo splošen upad izvoza EU (–11 %). Skupno število uvozov

[6] Gospodarsko in tržno predhodno poročilo Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov, ACEA (marec 2015).

[7] Eurostat, zadnji razpoložljivi podatki v predhodnem poročilu ACEA (marec 2015).

gospodarskih vozil v Evropsko unijo se je povečalo (+10,7 %)[7]. Več kot polovica uvoza gospodarskih vozil v EU je izvirala iz Turčije (+2,4 %), Kitajska pa je bila na drugem mestu (+2,4 %). Ugotovljeno je bilo znatno povečanje uvoza iz ZDA (+9,3 %) in še znatnejše s Tajske (+51,7 %)[7]. Zaradi trenda, ki ga predstavljajo zgoraj navedene številke, je trgovinska bilanca EU za gospodarska vozila, čeprav je še vedno pozitivna, za 25 % nižja kot prejšnje leto.

15. Številni azijski proizvajalci so se pojavili kot močni akterji in medtem ko večinoma oskrbujejo svoje domače trge, razvijajo tudi tehnologijo, da bi tekmovali na svetovnem prizorišču. Da bi bili evropski proizvajalci lahko konkurenčni v sektorju tovornjakov, bodo morali povečati učinkovitost proizvodnih obratov na zrelih trgih. Strategija podjetja Volvo[8] jasno ponazarja odgovor na te trende, saj podjetje Volvo začenja z optimizacijo in varčevalnimi ukrepi ter hkrati intenzivno investira v Azijo, kot je zapisano v sporazumu iz leta 2013 s kitajskim proizvajalcem Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), kar je omogočilo pridobitev 45 % hčerinskega podjetja DFG, Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. V skladu z navedenimi nedavnimi podatki postajajo neevropski proizvajalci gospodarskih vozil in dobavitelji proizvajalcev originalne opreme vedno bolj izpopolnjeni in se z izvozom lahko usmerijo na evropski trg.

17. Svetovalna družba Deloitte navaja[9], da poceni segmenti trga tovornjakov zdaj postopno krepijo zmogljivosti in vstopajo v segmente višjega standarda, v številnih primerih z ustanavljanjem skupnih podjetjih s proizvajalci trga trojice in/ali ključnimi dobavitelji. Za ohranitev dobičkonosnosti evropskega trga tovornjakov so potrebne strukturne spremembe.

18. V zadnjih nekaj letih smo bili priča utrditvi industrije in prilagoditvi njenega proizvodnega odtisa na svetovni ravni, da bi bil bolj usklajen z zmanjšanim povpraševanjem po vsem svetu. Pridobitev podjetja Scania s strani podjetij MAN in Volkswagen Commercial Vehicles je eden najnovejših primerov prizadevanj za oblikovanje vodilne skupine na področju gospodarskih vozil. Kot meni Institute for Business Values podjetja IBM[10]: „strukturne spremembe so resničnost v današnji industriji tovornjakov, ki se sooča z bistvenimi preobrati poslovnih modelov“.

19. Industrija tovornjakov je zaradi obsežne zakonodaje in močno cikličnih trgov težko sprejela velike spremembe in potrebo po prilagajanju. Zato je danes globalizacija med glavnimi zunanjimi silami, ki vplivajo na industrijo tovornjakov. Glede na poročilo ACEA[6] je industrija tovornjakov postala še bolj „globalna“ v zadnjih desetletjih, saj so številne spremembe v tej industriji povezane z globalizacijo, ki na njih vpliva. Ta razvoj bo povečal konkurenco, saj se na splošno pričakuje, da bodo proizvajalci originalne opreme s trgov v razvoju do leta 2030 vstopili na zahodne trge, kar bo povzročilo večji pritisk na cene. Zahodni proizvajalci originalne opreme bodo izravnali stagnacijo na svojih trgih z več sodelovanja, da bi zmanjšali stroške investicij, se povečali in odpravili tveganja novih konkurentov.

20. Podjetje Price Waterhouse Cooper (PwC)[11] v poročilu prikazuje, da bo razvoj poceni tovornjakov zahteval spremembo operativnih modelov. Ta sprememba lahko privede do zunanjega izvajanja proizvodnje na rastočih trgih v razvoju. Svetovna konkurenca je povzročila stalno povečevanje števila konsolidacij in sodelovanj ali partnerstev v

8 Letno poročilo podjetja Volvo 2014, str. 2: www.volvogroup.com (2014).

9 „Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market“, Deloitte (2014).

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

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

zadnjih desetletjih. Ta trend se bo predvidoma nadaljeval, zlasti med zahodnimi proizvajalci originalne opreme in proizvajalci originalne opreme s trgov v razvoju. Pri tem sledi sektorju osebnih avtomobilov, ki se je podobno preoblikoval v poznih 90. letih prejšnjega stoletja. Po pričakovanjih naj bi do leta 2030 na zahodne trge vstopili proizvajalci s trgov v razvoju, kar bo povzročilo večji pritisk na cene.

21. Obstaja nekaj glavnih trendov, ki bodo v prihodnjih letih vplivali na globalno konkurenco v industriji gospodarskih vozil in jo povečali. Demografske spremembe in večja urbanizacija, regulativna vprašanja, kot so cestnine, davki, ovire za trgovino zaradi nacionalne zakonodaje, okoljske zahteve, izkoristek goriva, varnost in zaščita itn. Vsi ti dejavniki bodo zvišali stroške, zlasti na področju razvoja in raziskav, ter povečali konkurenco. Proizvajalci EU se morajo na te dogodke pripraviti.

22. Globalizacija s preseljevanjem delov mednarodnih dobavnih verig in proizvodnje proizvajalcev trga trojice že vpliva na vzorce zaposlitve in plače. Najnovejše raziskave, ki so jih opravili KPMG[12], PWC[11] in Tillväxtverket[13], poudarjajo, da visoki proizvodni stroški v razmerah svetovne konkurence ne bodo več trajnostni.

23. Švedski organi zato trdijo, da je preselitev delov oddelka Volvo Umeå potrebna za povečanje učinkovitosti in zmanjšanje stroškov, da bi se soočili z obstoječo in pričakovano svetovno konkurenco[8].

24. Doslej je bilo v zvezi s sektorjem proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic vloženih 22 vlog za pomoč iz ESPG, vključno s to, od tega 12 na podlagi sprememb v trgovinskih tokovih zaradi globalizacije, deset pa na podlagi svetovne finančne in gospodarske krize.

Dogodki, ki so povzročili odpuste in opustitev dejavnosti

25. Skupina Volvo Group je eden vodilnih svetovnih proizvajalcev tovornjakov, avtobusov, gradbene opreme ter motorjev za plovila in industrijskih motorjev. Skupina ponuja tudi celovite rešitve za financiranje in storitve. Sedež ima v Göteborgu in zaposluje približno 100 000 ljudi, ima proizvodne obrate v 19 državah in svoje proizvode prodaja na več kot 190 trgih.

26. Podjetje Volvo Car Corporation od leta 1999 ni več del skupine Volvo Group, vendar imata Volvo Group in Volvo Cars še vedno isto blagovno znamko. Leta 1999 je bilo ustanovljeno novo podjetje Volvo Trademark Holding AB za reševanje zadev v zvezi z blagovno znamko za ti dve podjetji. Volvo Cars in Volvo Group ostajata ločena subjekta, vendar sodelujeta pri raziskavah in razvoju ter naložbah, povezanih z znamko, kot je Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) zajema vso proizvodnjo motorjev in menjalnikov skupine, kot tudi vso proizvodnjo tovornjakov Volvo, Renault, Mack in UD. GTO vključuje tudi dobavo nadomestnih delov strankam skupine in logistiko. V zadnjem desetletju je širitev podjetja Volvo Group s prevzemi, vključno s prevzemi podjetij Renault Trucks, Mack, UD Trucks in SDLG, podjetju omogočila dostop do novih blagovnih znamk in novih trgov. Korak v tej strategiji je bil nakup 45 % kitajskega podjetja Dongfeng Commercial Vehicles, ki je bil sklenjen januarja 2015.

28. GTO mora zdaj narediti učinkovitejšo proizvodno verigo, kar vpliva na dejavnosti v tovarni Umeå. Skupina Volvo Group je na svetovni ravni svoje osebje zmanjšala za približno 10 %, s 110 000 na približno 100 000 zaposlenih. Na Švedskem se je

[12] „Competing in the global truck Industry“, KPMG (2014).

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

število zaposlenih zmanjšalo s 25 000 na 21 000 v zadnjih štirih letih, vključno z letošnjim zmanjšanjem v tovarni Umeå.

29. Tovarna Umeå je del GTO, ki zaposluje približno 33 000 delavcev po vsem svetu. Odpusti v tovarni Umeå so prizadeli tudi zaposlene pri Volvo Logistics and Parts, ki spada pod GTO.

30. Tovarna Umeå, kot del svetovnega industrijskega sistema Volvo Group, proizvaja kabine za težka vozila blagovne znamke Volvo za Evropo, nekatere kabine za proizvodne tovarne v čezmorskih državah ter vse štancane dele za kabine podjetja Volvo za druge celine (Brazilija, Azija). Opremljanje kabin pa se izvaja v tovarni Tuve blizu Göteborga.

31. Evropski program za optimizacijo skupine Volvo Group se izvaja v letu 2015. Kot posledica tega programa je oddelek tovarne Umeå, specializiran za štancanje, varjenje, barvanje in opremljanje kabin za težka vozila, prenesen v tovarno Tuve, da bi se nahajal blizu tovarne, kjer poteka končno sestavljanje tovornjakov.

32. Podjetje Volvo je tudi napovedalo odpuščanja v Göteborgu in mestu Eskilstuna. Odpusti v mestu Umeå predstavljajo glavni delež ciljnih prejemnikov, vendar so vključeni tudi presežni delavci iz Göteborga in Eskilstuna. Program za učinkovitost podjetja Volvo je prizadel tudi podizvajalce, zlasti v mestu Umeå.

33. Razprave o morebitni podpori iz ESPG so se marca 2014 začele v mestu Umeå. Odgovorni direktor in predstavnik sindikatov sta do takrat vsakega delavca osebno obvestila o načrtovanih odpustih. Na prvem srečanju 18. marca 2014 so se deležniki in socialni partnerji v regiji strinjali, da bo imelo odpuščanje v podjetju Volvo znaten negativen učinek na regijo in bo vključevalo tudi druga podjetja ter da je zato potrebno ukrepanje.

34. Prva obvestila so bila podana v GTO v Göteborgu 14. aprila 2014, še več tamkajšnjih delavcev pa je obvestilo prejelo 19. maja. Delavci v mestu Elskilstuna so uradno obvestilo o odpustu prejeli 16. junija 2014.

Pričakovani učinek odpustov na lokalno, regionalno ali državno gospodarstvo in zaposlenost

35. V okrožju Västerbotten (katerega glavno mesto je Umeå) je bilo v začetku leta 2014 okoli 262 360 prebivalcev, kar je približno 2,7 % celotnega prebivalstva države (delež se zmanjšuje). Na splošno so arktični trgi dela, tako kot trgi dela na drugih redko poseljenih območjih, občutljivejši zaradi geografske izoliranosti, zaradi ostrih podnebnih razmer pa sta ustvarjanje delovnih mest in zaposlovanje dražja kot v drugih regijah.

36. Konec novembra 2014 je bilo v okrožju brezposelnih 9 400 ljudi (7,2 % registrirane delovne sile), kar je približno 1 000 manj ljudi v primerjavi z istim obdobjem v letu 2013. Stopnja brezposelnosti na nacionalni ravni je v istem času znašala 7,9 %.

37. Regija Västerbotten je v nedavnem poročilu z naslovom „Do leta 2025 potrebnih 40 000 novih delavcev v regiji Västerbotten“ izrazila te izzive: zmanjšanje delovne sile, povezano z nizko ravnjo naložb v MSP. Glede na poročilo se vsako leto na trgu dela upokoji približno 3 000 posameznikov. V regiji so prosta delovna mesta večinoma v zdravstvu in na področjih za visokokvalificirane delavce. Potrebni so inženirji, operativni in organizacijski menedžerji ter tehnični strokovnjaki. Povpraševanje po kvalificirani delovni sili je vse večje in obstaja očitno pomanjkanje v mnogih poklicnih skupinah, predvsem tistih, ki zahtevajo visoko specializirano izobrazbo in visoko raven strokovnega znanja.

38. Posledice izgube delovnih mest v podjetju Volvo bodo prizadele sektor in regijo. Odpust 647 delavcev je izziv, zlasti za starejše delavce v ciljni skupini. Presežni delavci bodo imeli verjetno težave pri iskanju zaposlitve, saj nimajo kompetenc, potrebnih za regionalni trg dela. Večina ciljnih delavcev ima samo srednješolsko izobrazbo, medtem ko so pričakovana nova delovna mesta namenjena visoko usposobljenemu osebju in inženirjem z ustrezno visokošolsko izobrazbo. V okviru projekta bo zato potrebno tesno sodelovanje z organizacijami za izobraževanje in zaposlovanje. Projekt lahko spodbuja ustanavljanje podjetij ter izboljša spretnosti in kompetence iskalcev zaposlitve, ki so relevantne za potrebe prihodnjih delodajalcev. Ker je regija velika, bodo prejemniki morda morali veliko potovali.

Manjše število ciljnih prejemnikov se nahaja v regijah Sörmland (Vzhodna Švedska) in Västergötland (Zahodna Švedska). Trg dela na teh območjih je močen v primerjavi z regijo Västerbotten, toda tudi v Göteborgu bo verjetno potreba po nadaljnjem izobraževanju in pridobivanju kompetenc v drugih sektorjih. V primeru mesta Eskilstuna morda obstaja možnost iskanja zaposlitve v širšem geografskem območju, ki bi lahko vključevalo Stockholm.

Ciljni prejemniki in predlagani ukrepi

Ciljni prejemniki

39. Po oceni naj bi v ukrepih sodelovalo 500 presežnih delavcev. Razčlenitev teh delavcev po spolu, državljanstvu in starostni skupini:

Kategorija		Število ciljnih prejemnikov	
Spol:	moški:	387	(77,4 %)
	ženske:	113	(22,6 %)
Državljanstvo:	državljani EU:	500	(100,0 %)
	državljani nečlanic EU:	0	(0,0 %)
Starostna skupina:	15–24 let	55	(11,0 %)
	25–29 let	75	(15,0 %)
	30–54 let	300	(60,0 %)
	55–64 let	61	(12,2 %)
	starejši od 64 let	9	(1,8 %)

Upravičenost predlaganih ukrepov

40. Prilagojene storitve, ki jih bo presežnim delavcem zagotovil Arbetsförmedlingen (švedska javna služba za zaposlovanje), vključujejo naslednje ukrepe, ki presegajo tiste, ki bi bili običajno na voljo brez podpore iz ESPG:

– Podrobna ocena in posamični načrti: Ta postopek registracije vključuje pregled predhodnih izkušenj in usposabljanja ter je pospešen za prejemnike sredstev ESPG. Vključuje lahko več posameznih in prilagojenih srečanj, ki so lahko tudi s podjetji za pomoč presežnim delavcem (*outplacement companies*).

– Različne dejavnosti pri iskanju zaposlitve in kovčing: Standardne dejavnosti, ki jih ponuja Arbetsförmedlingen, bodo kombinirane z ukrepi ESPG, kot so individualna podpora v neposrednem stiku s potencialnimi delodajalci, motivacijska srečanja in konference, na katerih bo predstavljen trg dela v regiji. To bo še zlasti pomembno za tiste ciljne delavce, ki menijo, da je njihova stopnja izobrazbe nezadostna za prosta delovna mesta v regiji. Na voljo bodo individualne in skupinske dejavnosti, nekatere od njih na spletu.

– Motivacija in zdravstveni ukrepi: Prejemniki sredstev ESPG bodo imeli dostop do terapevtov, psihologov in strokovnjakov s področja kognitivne terapije, da bi okrepili njihovo motivacijo in pomagali tistim, katerih zdravje je bilo načeto zaradi odpusta po dolgem obdobju zaposlitve v enem podjetju.

– Podjetništvo in ustanavljanje podjetij: Zunanji strokovnjaki bodo organizirali pripravljalne tečaje za tiste, ki načrtujejo ustanovitev podjetja, in svetovali bodočim podjetnikom.

– Upravičenci bodo imeli dostop do nepovratnih zagonskih sredstev, ko bodo njihovo poslovno zamisel pregledali svetovalci in jo odobrili. Nepovratna sredstva bodo izplačana v šestmesečnem obdobju, ki ga je na podlagi mnenja svetovalca mogoče podaljšati na 12 mesecev. V primeru, da prejemniki prevzamejo podjetja, katerih lastniki so tik pred upokojitvijo, jim lahko nepovratna sredstva ESPG omogočijo vodenje podjetja skupaj z upokojenci v obdobju primopredaje.

– Izobraževanje in usposabljanje: Prejemnikom sredstev ESPG bo na voljo izobraževanje in usposabljanje, ki jim sicer ne bi bilo dostopno. Del te ponudbe bo prilagojen v sodelovanju z univerzo Umeå, s srednjimi šolami in podjetji v regiji. Ciljna skupina bo pozvana, naj se odloči za poklice, ki jih običajno opravlja nasprotni spol, npr. v zdravstvenem sektorju.

– Usposabljanje lahko vključuje delovne izkušnje ali vajeništvo (za vse starostne skupine), ki so lahko na voljo tudi za tiste, ki se pripravljajo na ustanovitev ali prevzem podjetja.

– Potrjevanje kompetenc: Udeležencem bo na voljo potrjevanje kompetenc. Ker takšne storitve niso nujno na voljo na lokalni ravni, bodo lahko prejemniki potovali do zadevnih centrov.

– Pomoč zasebnih ponudnikov storitev pri iskanju zaposlitve: Zasebni ponudniki storitev, ki jih zagotavlja Arbetsförmedlingen, lahko ciljni skupini ponudijo znatno pomoč pri iskanju zaposlitve in potrjevanju kompetenc.

– Potni stroški in s tem povezani stroški: Regija Västerbotten zavzema obsežno območje, na katerem dostop do storitev zahteva mobilnost in dodatne stroške. Stroški selitve, povezani z novim delovnim mestom v drugem delu države, so lahko pokriti, kot tudi potovanja na dolge razdalje zaradi razgovorov. Taki odhodki bodo morali biti dogovorjeni vnaprej, dokazani z računi in preverljivi.

– Nadomestilo za iskanje zaposlitve: To nadomestilo dobijo prejemniki, ki sodelujejo v katerem koli od opisanih aktivnih ukrepov. Višina nadomestila je odvisna od posameznih dejavnikov, pri čemer je zgornja meja z odločitvijo Parlamenta določena na 910 SEK (približno 97 EUR) na dan in se po prvih 100 dneh zmanjša na 760 SEK (približno 81 EUR) na dan. Povprečni znesek 12 000 EUR, predviden v proračunu, bi tako zagotovil nadomestilo na zaposlenega za približno 128 dni po najvišji dovoljeni stopnji.

41. Tukaj opisani predlagani ukrepi so aktivni ukrepi na trgu dela v okviru upravičenih ukrepov iz člena 7 uredbe o ESPG. Ti ukrepi ne nadomeščajo pasivnih ukrepov socialne zaščite.

42. Švedska je predložila zahtevane informacije o ukrepih, ki so za zadevno podjetje obvezni v skladu z nacionalno zakonodajo ali kolektivnimi pogodbami. Potrdila je, da finančni prispevek iz ESPG ne bo nadomestil takšnih ukrepov.

Ocena proračuna

Predvideni skupni stroški znašajo 2 989 518 EUR, kar vključuje izdatke za prilagojene storitve v višini 2 869 938 EUR in izdatke za pripravo, upravljanje, širjenje informacij in obveščanje javnosti ter dejavnosti nadzora in poročanja v višini 119 580 EUR.

43. Skupni zaprošeni finančni prispevek iz ESPG znaša 1 793 710 EUR (60 % skupnih stroškov).

Ukrepi	Predvideno število udeležencev	Predvideni stroški na udeleženca *(v EUR, zaokroženo)*	Predvideni skupni stroški *(v EUR)*
Prilagojene storitve (ukrepi na podlagi člena 7(1)(a) in (c) uredbe o ESPG)			
Podrobna ocena in posamični načrti	500	28,51	14 254
Različne dejavnosti pri iskanju zaposlitve in kovčing	250	644,42	161 106
Pomoč zasebnih ponudnikov storitev pri iskanju zaposlitve	55	1 109,91	61 045
Motivacija in zdravstveni ukrepi	10	521,70	5 217
Priprava na podjetništvo	25	573,92	14 348
Nepovratna sredstva za podjetništvo in ustanavljanje podjetij	20	15 000,00	300 000
Izobraževanje in usposabljanje	180	6 869,72	1 236 551
Potrjevanje kompetenc	25	2 921,80	73 045
Vmesni seštevek (a) Odstotek svežnja prilagojenih storitev	–		1 865 566 (65,00 %)
Nadomestila in spodbude (ukrepi na podlagi člena 7(1)(b) uredbe o ESPG)			

Potni stroški in s tem povezani stroški	50	521,76	26 088
Nadomestilo za iskanje zaposlitve	80	12 228,55	978 284
Vmesni seštevek (b) Odstotek svežnja prilagojenih storitev	–		1 004 372 (35,00 %)
Ukrepi na podlagi člena 7(4) uredbe o ESPG			
1. Priprava	–		0
2. Upravljanje	–		116 971
3. Širjenje informacij in obveščanje javnosti	–		2 609
4. Nadzor in poročanje	–		0
Vmesni seštevek (c) Odstotek skupnih stroškov	–		119 580 (4,00 %)
Stroški skupaj (a + b + c):	–		2 989 518
Prispevek ESPG (60 % skupnih stroškov)	–		1 793 710

44. Stroški ukrepov, ki so v zgornji preglednici opredeljeni kot ukrepi na podlagi člena 7(1)(b) uredbe o ESPG, ne presegajo 35 % skupnih stroškov usklajenega svežnja prilagojenih storitev. Švedska je potrdila, da so ti ukrepi pogojeni z aktivno udeležbo ciljnih prejemnikov v dejavnostih iskanja zaposlitve ali usposabljanja.

45. Švedska je potrdila, da stroški naložb za samozaposlitev, ustanavljanje podjetij in delavske prevzeme ne bodo presegli 15 000 EUR na prejemnika.

Obdobje upravičenosti izdatkov

46. Švedska je prilagojene storitve za ciljne prejemnike začela izvajati 30. januarja 2015. Izdatki za ukrepe bodo torej upravičeni do finančnega prispevka iz ESPG od 30. januarja 2015 do 16. septembra 2017, razen za visokošolsko izobraževanje, ki bo upravičeno do 16. marca 2018.

47. Upravni izdatki Švedske za izvajanje ESPG so se začeli 30. januarja 2015. Izdatki za dejavnosti priprave, upravljanja, širjenja informacij in obveščanja javnosti ter nadzora in poročanja so torej upravičeni do finančnega prispevka iz ESPG od 30. januarja 2015 do 16. marca 2018.

Sofinanciranje in dopolnjevanje ukrepov, ki se financirajo z nacionalnimi sredstvi ali sredstvi Unije

48. Švedska vlada sofinancira ukrepe ESPG prek proračuna Arbetsförmedlingen.

49. Švedska je potrdila, da opisani ukrepi, ki prejmejo finančni prispevek iz ESPG, ne bodo financirani tudi iz drugih finančnih instrumentov Unije.

Postopki za posvetovanje s ciljnimi prejemniki ali njihovimi predstavniki ali socialnimi partnerji ter lokalnimi in regionalnimi organi

50. Usklajeni sveženj prilagojenih storitev je bil pripravljen v posvetovanju s ciljnimi prejemniki, njihovimi predstavniki in lokalnimi javnimi akterji. Srečanja zadevnih

lokalnih akterjev potekajo enkrat mesečno in o odpustih v podjetju Volvo se je prvič razpravljalo julija 2014. Kadrovski oddelek podjetja Volvo je sodeloval pri zbiranju podatkov in načrtovanju ukrepov.

51. Deležniki, ki sodelujejo pri načrtovanju in izvajanju, so mestna občina Umeå, okrajni upravni odbor, regija Västerbotten, sindikati, poslovno središče za tehnologijo, gospodarska zbornica, poslovna organizacija „Företagarna“, univerza Umeå, Arbetsförmedlingen in podjetje Volvo. Različni ukrepi so bili sprejeti za zagotovitev, da se ciljna skupina (kot tudi kadrovska služba in predstavniki sindikatov) zaveda priložnosti, ki jih ponuja ESPG.

Sistemi upravljanja in nadzora

52. Vloga vsebuje opis sistema upravljanja in nadzora, ki opredeljuje odgovornosti vključenih organov. Švedska je Komisijo obvestila, da bo finančni prispevek upravljal Arbetsförmedlingen, ki je bil uradno imenovan za organ upravljanja in plačilni organ. Računovodske izkaze projekta bo preverila notranja revizijska enota, ki je ločeno telo, priključeno odboru Arbetsförmedlingena. Njena naloga je preučiti proces notranjega nadzora in preverjanja v javni službi za zaposlovanje in predlagati izboljšave ter zagotavljati nasvete in podporo odboru in generalnemu direktorju. Revizija projekta se bo redno izvajala.

Zaveze zadevne države članice

53. Švedska je predložila vsa potrebna zagotovila v zvezi z naslednjim:

- pri dostopu do predlaganih ukrepov in njihovem izvajanju bosta upoštevani načeli enakosti obravnave in nediskriminacije;
- zahteve nacionalne zakonodaje in zakonodaje EU o kolektivnih odpustih so bile upoštevane;
- podjetje Volvo Trucks, ki je po odpustih nadaljevalo svoje dejavnosti, je izpolnilo svoje pravne obveznosti v zvezi z odpusti in ustrezno poskrbelo za svoje delavce;
- predlagani ukrepi ne bodo prejeli finančne podpore iz drugih skladov ali finančnih instrumentov Unije in preprečeno bo vsakršno dvojno financiranje;
- predlagani ukrepi bodo dopolnjevali ukrepe, financirane iz strukturnih skladov;
- finančni prispevek iz ESPG bo v skladu s postopkovnimi in materialnopravnimi pravili Unije o državni pomoči.

PRORAČUNSKE POSLEDICE

Proračunski predlog

54. Sredstva ESPG ne presegajo najvišjega letnega zneska 150 milijonov EUR (cene iz leta 2011), kot je določeno v členu 12 Uredbe Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013 z dne 2. decembra 2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020[14].

55. Komisija po preučitvi vloge v zvezi s pogoji iz člena 13(1) uredbe o ESPG ter ob upoštevanju števila ciljnih prejemnikov, predlaganih ukrepov in predvidenih stroškov predlaga uporabo sredstev ESPG v znesku 1 793 710 EUR, kar pomeni 60 % skupnih stroškov predlaganih ukrepov, da se zagotovi finančni prispevek za vlogo.

[14] UL L 347, 20.12.2013, str. 884.

56. Predlagani sklep o uporabi sredstev ESPG bosta skupaj sprejela Evropski parlament in Svet v skladu s točko 13 Medinstitucionalnega sporazuma z dne 2. decembra 2013 med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo o proračunski disciplini, sodelovanju v proračunskih zadevah in dobrem finančnem poslovodenju[15].

Povezani akti

57. Komisija bo s tem predlogom sklepa o uporabi sredstev ESPG Evropskemu parlamentu in Svetu hkrati predložila tudi predlog za prerazporeditev zneska v višini 1 793 710 EUR v ustrezno proračunsko vrstico.

58. Ko bo Komisija sprejela ta predlog sklepa o uporabi sredstev ESPG, bo hkrati z izvedbenim aktom sprejela sklep o finančnem prispevku, ki bo začel veljati na datum, ko bosta Evropski parlament in Svet sprejela predlagani sklep o uporabi sredstev ESPG.

[15] UL C 373, 20.12.2013, str. 1.

Predlog

SKLEP EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o uporabi sredstev Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (vloga Švedske – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1309/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Evropskem skladu za prilagoditev globalizaciji (2014–2020) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1927/2006[16], in zlasti člena 15(4) Uredbe,

ob upoštevanju Medinstitucionalnega sporazuma z dne 2. decembra 2013 med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo o proračunski disciplini, sodelovanju v proračunskih zadevah in dobrem finančnem poslovodenju[17], in zlasti točke 13 Sporazuma,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Namen Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (ESPG) je zagotavljanje podpore delavcem, ki so postali presežni zaradi velikih strukturnih sprememb v svetovnih trgovinskih tokovih, ki so posledica globalizacije, zaradi še vedno trajajoče svetovne finančne in gospodarske krize ali nove svetovne finančne in gospodarske krize, in samozaposlenim osebam, ki so iz istih razlogov opustile dejavnost, ter pomoč pri njihovi ponovni vključitvi na trg dela.

(2) Sredstva ESPG ne smejo presegati najvišjega letnega zneska 150 milijonov EUR (cene iz leta 2011), kot je določeno v členu 12 Uredbe Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013[18].

(3) Švedska je 16. septembra 2015 vložila vlogo EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks za finančni prispevek iz ESPG po odpustih v podjetju Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) ter pri štirih dobaviteljih in proizvajalcih v poproizvodni fazi na Švedskem. Vloga je bila dopolnjena z dodatnimi informacijami, predloženimi v skladu s členom 8(3) Uredbe (EU) št. 1309/2013. Vloga izpolnjuje zahteve za določitev finančnega prispevka iz ESPG v skladu s členom 13 Uredbe (EU) št. 1309/2013.

(4) Zato bi bilo treba uporabiti sredstva ESPG, da se zagotovi finančni prispevek v višini 1 793 710 EUR za vlogo, ki jo je vložila Švedska.

(5) Da bi čim bolj skrajšali čas, potreben za uporabo sredstev ESPG, bi se moral ta sklep uporabljati od datuma sprejetja –

[16] UL L 347, 20.12.2013, str. 855.
[17] UL C 373, 20.12.2013, str. 1.
[18] Uredba Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 (UL L 347, 20.12.2013, str. 884).

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

V okviru splošnega proračuna Evropske unije za proračunsko leto 2016 se iz Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji uporabi vsota 1 793 710 EUR v odobritvah za prevzem obveznosti in odobritvah plačil.

Člen 2

Ta sklep začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*. Uporablja se od [*the date of its adoption*][*].

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

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