EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung
(Antrag Schwedens – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

BEGRÜNDUNG

KONTEXT DES VORSCHLAGS

1. Die Regeln für die Finanzbeiträge aus dem Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) sind in der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (2014-2020) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1927/2006[1] (im Folgenden „EGF-Verordnung“) niedergelegt.

2. Am 16. September 2015 stellte Schweden den Antrag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks auf einen Finanzbeitrag aus dem EGF infolge von Entlassungen[2] bei Volvo Group Truck Operation, EMEA sowie vier Zulieferern und nachgeschalteten Herstellern in Schweden.

3. Nach Prüfung dieses Antrags gelangte die Kommission gemäß allen geltenden Bestimmungen der EGF-Verordnung zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen für einen Finanzbeitrag aus dem EGF erfüllt sind.

ZUSAMMENFASSUNG DES ANTRAGS

EGF-Antrag	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Mitgliedstaat	Schweden
Betroffene Region(en) (NUTS[3]-2-Ebene)	SE33 (Övre Norrland)
Datum der Einreichung des Antrags	16. September 2015
Datum der Bestätigung des Antragseingangs	16. September 2015
Datum des Ersuchens um zusätzliche Informationen	30. September 2015
Frist für die Übermittlung der zusätzlichen Informationen	11. November 2015
Frist für den Abschluss der Bewertung	3. Februar 2016
Interventionskriterium	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der EGF-Verordnung
Hauptunternehmen	Volvo Group Truck Operation EMEA
Zahl der betroffenen Unternehmen	5
Wirtschaftszweig(e) (NACE-Rev.-2-Abteilung)[4]	Abteilung 29 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen)
Zahl der Tochterunternehmen, Zulieferer und	4

[1] ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 855.

[2] Im Sinne des Artikels 3 der EGF-Verordnung.

[3] Verordnung (EU) Nr. 1046/2012 der Kommission vom 8. November 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) im Hinblick auf die Übermittlung der Zeitreihen für die neue regionale Gliederung (ABl. L 310 vom 9.11.2012, S. 34).

[4] ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1.

nachgeschalteten Hersteller	
Bezugszeitraum (vier Monate):	24. Februar 2015 – 24. Juni 2015
Zahl der Entlassungen im Bezugszeitraum (*a*)	647
Zahl der Entlassungen vor und nach dem Bezugszeitraum (*b*)	0
Gesamtzahl der Entlassungen (*a* + *b*)	647
Gesamtzahl der für eine Unterstützung in Frage kommenden Begünstigten	647
Gesamtzahl der zu unterstützenden Personen	500
Zahl der zu unterstützenden jungen Menschen, die weder eine Arbeit haben noch eine schulische oder berufliche Ausbildung absolvieren (NEETs)	0
Mittel für personalisierte Dienstleistungen (EUR)	2 869 938
Mittel für die Durchführung des EGF[5] (EUR)	119 580
Gesamtkosten (EUR)	2 989 518
EGF-Beitrag in EUR (60 %)	1 793 710

BEWERTUNG DES ANTRAGS

Verfahren

4. Schweden stellte den Antrag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks am 16. September 2015, also innerhalb von 12 Wochen ab dem Tag, an dem die Interventionskriterien gemäß Artikel 4 der EGF-Verordnung erfüllt waren. Die Kommission bestätigte am 16. September 2015 den Eingang des Antrags und ersuchte Schweden am 30. September 2015 um zusätzliche Informationen, also innerhalb von zwei Wochen nach dem Datum der Einreichung des Antrags. Diese zusätzlichen Informationen wurden innerhalb von sechs Wochen nach dem Ersuchen vorgelegt. Die Frist von zwölf Wochen nach Eingang des vollständigen Antrags, innerhalb der die Kommission bewerten soll, ob der Antrag die Voraussetzungen für die Bereitstellung eines Finanzbeitrags erfüllt, läuft am 3. Februar 2016 ab.

5. Die Kommission war ausnahmsweise nicht in der Lage, diese Frist einzuhalten. Die Erklärung gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 ist, dass während des Zeitraums, in dem die Kommission ihren Vorschlag ausgearbeitet hat, ausnahmsweise nicht genügend fachkundige Mitarbeiter/-innen zur Verfügung standen.

Förderfähigkeit des Antrags

Betroffene Unternehmen und Begünstigte

6. Der Antrag bezieht sich auf 470 Entlassungen bei Volvo Trucks und 177 bei vier Zulieferern und nachgeschalteten Herstellern. Das Hauptunternehmen ist im Wirtschaftszweig NACE Rev. 2, Abteilung 29 („Herstellung von Kraftwagen und

[5] Gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013.

Kraftwagenteilen“) tätig. Die Entlassungen beim Hauptunternehmen erfolgten hauptsächlich in der NUTS-2-Region SE33 (Övre Norrland).

Unternehmen und Anzahl der Entlassungen im Bezugszeitraum			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Unternehmen insgesamt: 5		**Entlassungen insgesamt:**	**647**
Gesamtzahl der Selbständigen, die ihre Tätigkeit eingestellt haben:			**0**
Gesamtzahl der förderfähigen Arbeitskräfte und Selbständigen:			**647**

Interventionskriterien

7. Die schwedischen Behörden beantragten eine Intervention gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der EGF-Verordnung, wonach es in einem Unternehmen in einem Mitgliedstaat innerhalb eines Bezugszeitraums von vier Monaten in mindestens 500 Fällen zur Entlassung von Arbeitskräften gekommen sein muss, wobei auch entlassene Arbeitskräfte und/oder Selbständige, die ihre Erwerbstätigkeit aufgegeben haben, bei Zulieferern oder nachgeschalteten Herstellern mitzählen.

8. Der Bezugszeitraum von vier Monaten für den Antrag erstreckt sich vom 24. Februar 2015 bis zum 24. Juni 2015.

9. Entlassungen während des Bezugszeitraums:

   – 470 entlassene Arbeitskräfte bei Volvo Trucks und

   – 177 entlassene Arbeitskräfte bei vier Zulieferern und nachgeschalteten Herstellern von Volvo Trucks.

Berechnung der Entlassungen und der Fälle der Aufgabe der Tätigkeit

10. Die Entlassungen im Bezugszeitraum wurden wie folgt berechnet:

   – 647 ab dem Zeitpunkt der tatsächlichen Beendigung des Arbeitsvertrags oder dessen vertragsmäßigem Ende.

Für eine Unterstützung in Frage kommende Begünstigte

11. Für eine Unterstützung kommen somit insgesamt 647 Begünstigte in Frage.

Zusammenhang zwischen den Entlassungen und den weitgehenden strukturellen Veränderungen im Welthandelsgefüge infolge der Globalisierung

12. Zur Begründung des Zusammenhangs zwischen den Entlassungen und den weitgehenden strukturellen Veränderungen im Welthandelsgefüge infolge der Globalisierung führt Schweden aus, dass die Herstellung von Nutzfahrzeugen, ein relativ kleines Segment innerhalb der gesamten Automobilindustrie, nicht mehr von den europäischen und nordamerikanischen Herstellern dominiert wird. Während die Hersteller mit Sitz in den Triade-Märkten (Nordamerika ohne Mexiko, Europa und Japan) die unbestrittenen Technologieführer sind, haben sich die neuen asiatischen Lkw-Hersteller in China und Indien durch Joint Ventures mit etablierten Marktführern im Westen Zugang zu neuen Technologien verschafft.

13. Mit einem Anteil von 34,1 % ist China mittlerweile weltweit führend in der Herstellung von Nutzfahrzeugen. Mit einem weltweiten Anteil von 15 % waren die Vereinigten Staaten im Jahr 2014 nach wie vor der zweitgrößte Hersteller von Nutzfahrzeugen (2,8 Mio. Einheiten). An dritter Stelle folgte die EU mit fast 2,2 Mio. hergestellten Einheiten, was einem weltweiten Anteil von 12,1 % entsprach. Auf die USA, die EU und China zusammen entfallen mehr als 60 % der weltweiten Gesamtproduktion von Nutzfahrzeugen. Die weltweite Herstellung von Nutzfahrzeugen blieb mit mehr als 18 Mio. Einheiten im Jahr 2014 stabil (-1 %), wobei auf den Triade-Märkten ein Anstieg zu verzeichnen war. Dank des Segments der leichten Nutzfahrzeuge, das mit seinen 1,8 Mio. Einheiten fast 82 % der gesamten Herstellung von Nutzfahrzeugen ausmachte, ist die Herstellung von Nutzfahrzeugen in der EU angestiegen. Dagegen verzeichnete das Segment der Herstellung schwerer Lastkraftwagen innerhalb des Nutzfahrzeugmarkts gegenüber 2013 einen Rückgang.[6]

14. 2014 verlagerte sich der EU-Handel drastisch: die Ausfuhren der EU-Hersteller gingen zurück, während die Einfuhr von Fahrzeugen anstieg. Im Jahr 2014 verzeichneten die EU-Ausfuhren von Nutzfahrzeugen einen Rückgang um 3,9 Mrd. EUR bei leichten Nutzfahrzeugen (-12,5 %) und um 6,3 Mrd. EUR bei schweren Nutzfahrzeugen, Linienbussen und Reisebussen (-10 %).[7] Dies führte zu einem allgemeinen Rückgang der EU-Ausfuhren (-11 %). Die Einfuhr von Nutzfahrzeugen in die Europäische Union nahm insgesamt zu (+10,7 %).[7] Mehr als die Hälfte der EU-Einfuhren von Nutzfahrzeugen stammte aus der Türkei (+2,4 %), gefolgt von China (+2,4 %). Es wurde eine erhebliche Zunahme der Einfuhren aus den USA (+9,3 %) und in noch stärkerem Maße aus Thailand (+51,7 %) beobachtet.[7] Infolge dieser anhand der vorstehenden Zahlen veranschaulichten Entwicklung ist die EU-Handelsbilanz für Nutzfahrzeuge zwar immer noch positiv, allerdings um 25 % niedriger als im Vorjahr.

15. Verschiedene asiatische Hersteller haben sich als mächtige Akteure etabliert. Im Wesentlichen beliefern sie zwar die einheimischen Märkte, aber sie entwickeln auch die Technologie, um auf den Weltmärkten zu konkurrieren. Um sich gegenüber ihren Wettbewerbern im Lkw-Bereich behaupten zu können, werden die europäischen Hersteller die Effizienz der Produktionsanlagen in den etablierten Märkten erhöhen müssen. Die Volvo-Strategie[8] veranschaulicht, wie auf diese Entwicklung reagiert werden kann. Das Unternehmen leitete Maßnahmen zur Optimierung und Kosteneinsparung ein und tätigte gleichzeitig aggressive Investitionen in Asien; ein Beispiel hierfür ist das Abkommen von 2013 mit dem chinesischen Hersteller Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), das in den Erwerb von 45 % der DFG-Tochter, Dongfeng Commercial Vehicles, mündete.[8]

16. Im Einklang mit den jüngsten Zahlen (siehe oben) entwickeln sich die Hersteller von Nutzfahrzeugen und die Zulieferer für Erstausrüster (Original Equipment Manufacturers – OEM) aus Drittstaaten immer stärker und können mit ihren Ausfuhren zunehmend den europäischen Markt anvisieren.

17. Laut der Beratungsgesellschaft Deloitte[9] bauen die Niedrigkostensegmente des Lkw-Markts nun allmählich Kapazitäten auf und dringen in die Segmente mit höheren

---

6 Economic and Market ACEA outlook report, ACEA (März 2015).

7 Eurostat, letzte verfügbare Daten aus dem Prospektivbericht der Europäischen Vereinigung der Automobilhersteller, ACEA (März 2015).

8 Volvo Jahresbericht 2014, S. 2: www.volvogroup.com (2014).

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

Standards vor, oftmals durch Joint Ventures mit Herstellern und/oder wichtigen Zulieferern der Triade-Märkte. Strukturelle Veränderungen sind erforderlich, um die Rentabilität des europäischen Lkw-Markts aufrechtzuerhalten.

18. In den letzten Jahren waren eine Konsolidierung der Industrie sowie die Anpassung ihres Aktionsradius auf globaler Ebene zu beobachten. Ziel ist eine bessere Abstimmung auf eine weltweit reduzierte Nachfrage. Die Übernahme von Scania durch MAN und Volkswagen Nutzfahrzeuge ist eines der jüngsten Beispiele für Bemühungen zur Schaffung einer führenden Gruppe für Nutzfahrzeuge. Das IBM Institute for Business Values hält fest:[10] „Struktureller Wandel ist eine Realität für die heutige Lkw-Industrie, die mit tiefgreifenden Veränderungen bei den Geschäftsmodellen konfrontiert ist."

19. Für die Lkw-Industrie, die einer starken Regulierung unterliegt und durch stark zyklische Märkte charakterisiert ist, war es schwierig, größere Transformationen anzugehen und die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen. Insofern ist die Globalisierung eine der wichtigsten äußeren Kräfte, die derzeit auf die Lkw-Industrie einwirken. Laut dem ACEA-Bericht[6] ist die Lkw-Industrie in den vergangenen Jahrzehnten immer „globaler" geworden, da die verschiedenen Entwicklungen in diesem Sektor mit der Globalisierung in Zusammenhang stehen und von dieser beeinflusst werden. Diese Entwicklung wird den Wettbewerb erhöhen. Es wird allgemein erwartet, dass die Erstausrüster (OEM) der aufstrebenden Märkte bis 2030 in die westlichen Märkte vordringen werden, was den Preisdruck erhöhen wird. Die westlichen OEM werden der Stagnation auf ihren Märkten durch eine intensivere Zusammenarbeit entgegenwirken, um ihre Investitionskosten zu senken, zu wachsen und Risiken durch neue Wettbewerber zu begegnen.

20. Price Waterhouse Cooper (PWC) legt in einem Bericht[11] dar, dass die Entwicklung preisgünstiger Lkw ein Umdenken in Bezug auf die Geschäftsmodelle erfordert, was möglicherweise zu einer Verlagerung der Produktion in die wachsenden aufstrebenden Märkte führen könnte. Aufgrund des globalen Wettbewerbs ist die Zahl von Konsolidierungen und Kooperationen oder Partnerschaften in den letzten Jahrzehnten ständig gestiegen. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen, vor allem bei den westlichen OEM und den OEM der aufstrebenden Märkte. Er folgt damit dem Pkw-Sektor, bei dem in den späten 1990er Jahren eine vergleichbare Neuorientierung erfolgte. Es wird erwartet, dass die Hersteller der aufstrebenden Märkte bis 2030 in die westlichen Märkte vorgedrungen sein werden, was den Preisdruck erhöhen wird.

21. Es gibt einige wichtige Entwicklungen, die sich in den kommenden Jahren auf den weltweiten Wettbewerb in der Nutzfahrzeugindustrie auswirken und diesen erhöhen werden. Der demografische Wandel und eine immer stärkere Urbanisierung, Regulierungsaspekte wie Mauten, Steuern, Handelshemmnisse durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften, Umweltauflagen, Kraftstoffeffizienz, Sicherheit usw.: All diese Faktoren werden die Kosten in die Höhe treiben, insbesondere im Bereich F&E, und den Wettbewerb erhöhen. Die Hersteller in der EU müssen sich auf diese Trends einstellen.

22. Durch die Verlagerung von Teilen der internationalen Lieferketten und der Produktion der Hersteller der Triade-Märkte hat die Globalisierung bereits die Beschäftigungsmuster und Löhne beeinflusst. Die jüngsten Erhebungen durch

[10] „Truck 2020 transcending turbulence", IBM Global Business Service (Mai 2015).

[11] „The truck industry in 2020", PwC (2014).

KPMG[12], PwC[11] und Tillväxtverket[13] stimmen darin überein, dass hohe Produktionskosten angesichts des globalen Wettbewerbs nicht mehr vertretbar sind.

23. Die schwedischen Behörden machen daher geltend, dass die teilweise Verlagerung des Standorts Volvo Umeå durch die Notwendigkeit bedingt ist, die Effizienz zu erhöhen und die Kosten zu senken, um dem bestehenden und erwarteten weltweiten Wettbewerb zu begegnen.[8]

24. Bislang wurden für die Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" 22 EGF-Anträge, einschließlich des vorliegenden, eingereicht, 12 davon auf Grundlage der Globalisierung des Handels und 10 wegen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise.

Ereignisse, die die Entlassungen und die Einstellung der Tätigkeit ausgelöst haben

25. Volvo Group zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Lkw, Bussen, Baumaschinen sowie Antriebssystemen für Schifffahrt und Industrie. Der Konzern bietet auch umfassende Lösungen für Finanzierungen und Dienstleistungen an. Der Hauptsitz des Unternehmens ist in Göteborg. Die Volvo-Unternehmensgruppe beschäftigt rund 100 000 Mitarbeiter/-innen, verfügt über Produktionsstätten in 19 Ländern und vertreibt ihre Produkte auf mehr als 190 Märkten.

26. Seit 1999 ist Volvo Car Corporation nicht mehr Teil von Volvo Group, aber der Markenname wird nach wie vor von Volvo Group und Volvo Cars gemeinsam genutzt. Zur Verwaltung der Marke Volvo wurde 1999 eine neue Gesellschaft gegründet, die Volvo Trademark Holding AB. Volvo Cars und Volvo Group bleiben getrennte Einrichtungen, arbeiten jedoch in der Forschung und Entwicklung sowie bei Sponsoringaktivitäten, etwa der Volvo Ocean Race, zusammen.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) umfasst die gesamte Produktion von Antriebsmaschinen und Getrieben der Gruppe sowie die gesamte Produktion von Volvo, Renault, Mack und UD Trucks. GTO liefert auch Ersatzteile an die Kunden der Gruppe und gewährleistet die Logistik. In den letzten zehn Jahren hat das Unternehmen sich durch seinen Expansionskurs via Übernahme u. a. von Renault Trucks, Mack, UD Trucks und SDLG Zugang zu neuen Marken und neuen Märkten verschafft. Ein Schritt im Rahmen dieser Strategie war die Übernahme von 45 % des chinesischen Unternehmens Dongfeng Commercial Vehicles im Januar 2015.

28. GTO muss nun die Produktionskette effizienter gestalten. Dies hat Auswirkungen auf den Betrieb der Produktionsstätte in Umeå. Die Volvo Group hat ihr Personal weltweit um etwa 10 % abgebaut (von 110 000 auf ca. 100 000 Beschäftigte). In Schweden wurde in den vergangenen vier Jahren die Zahl der Beschäftigten von 25 000 auf 21 000 reduziert, dazu gehören auch die dieses Jahr in der Produktionsstätte in Umeå abgebauten Stellen.

29. Die Produktionsstätte in Umeå gehört zu GTO, die weltweit ca. 33 000 Mitarbeiter/-innen beschäftigt. Von den Entlassungen im Werk in Umeå sind auch Beschäftigte bei Volvo Logistics and Parts betroffen, die innerhalb von GTO organisiert sind.

30. In der Produktionsstätte in Umeå, die Teil des globalen Industriesystems der Volvo Group ist, werden Lkw-Fahrerhäuser der Marke Volvo für Europa hergestellt, bestimmte Fahrerhäuser für Montagewerke in Übersee, in denen teil- oder komplett zerlegte Fahrzeuge gefertigt werden, und alle Pressteile für Volvo-Fahrerhäuser für

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

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

andere Teile der Welt (Brasilien, Asien). Die Ausstattung von Fahrerhäusern dagegen erfolgt im Werk Tuve in der Nähe von Göteborg.

31. Das europäische Optimierungsprogramm der Volvo-Group wird 2015 umgesetzt. Als Folge dieses Programms wird die auf das Stanzen, Schweißen, Lackieren sowie die Ausstattung von Lkw-Fahrerhäusern spezialisierte Abteilung des Werks Umeå in das Werk Tuve in die Nähe des Lkw-Endmontagewerks verlagert.

32. Volvo kündigte des Weiteren Entlassungen in Göteborg und Eskilstuna an. Die in Umeå entlassenen Arbeitskräfte stellen den größten Teil der zu unterstützenden Begünstigten dar, zu denen auch die entlassenen Arbeitskräfte aus Göteborg und Eskilstuna gehören. Von Volvos Effizienzprogramm sind außerdem Unterauftragnehmer betroffen, vor allem in Umeå.

33. Die Diskussionen über eine mögliche Unterstützung aus dem EGF wurden im März 2014 in Umeå eingeleitet. Zu diesem Zeitpunkt war jede Arbeitskraft persönlich von dem verantwortlichen Manager und dem Gewerkschaftsvertreter über die geplanten Entlassungen in Kenntnis gesetzt worden. In einer ersten Sitzung, die am 18. März 2014 stattfand, stimmten die Interessenträger und die Sozialpartner der Region darin überein, dass die Entlassungen bei Volvo erhebliche negative Auswirkungen auf die Region haben und auch andere Unternehmen betreffen würden, und dass daher gezielte Maßnahmen ergriffen werden müssten.

34. Die ersten Entlassungsschreiben an Arbeitskräfte bei GTO Göteborg ergingen am 14. April 2014, weitere folgten am 19. Mai. Am 16. Juni 2014 wurde den Arbeitskräften in Elskilstuna ihre Entlassung mitgeteilt.

Erwartete Auswirkungen der Entlassungen auf die lokale, regionale oder nationale Wirtschafts- und Beschäftigungslage

35. Die Bevölkerung der Provinz Västerbotten (deren Hauptstadt Umeå ist) zählte Anfang 2014 etwa 262 360 Einwohner, d. h. ca. 2,7 % der Bevölkerung des Landes (rückläufiger Anteil). Im Allgemeinen sind die Arbeitsmärkte in der Arktis ebenso wie diejenigen in anderen dünn besiedelten Gebieten fragiler, da die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Beschäftigung durch die geografische Isolation und das raue Klima teurer als in anderen Regionen sind.

36. Ende November 2014 lag die Arbeitslosigkeit in der Provinz insgesamt bei 9400 Personen (7,2 % der registrierten Erwerbspersonen), was einem Rückgang von etwa 1000 Personen im Vorjahresvergleich entspricht. Die landesweite Arbeitslosenquote betrug zum selben Zeitpunkt 7,9 %.

37. In einem kürzlich veröffentlichten Bericht der Region Västerbotten, der sich mit der Tatsache befasst, dass bis 2025 in Västerbotten 40 000 neue Beschäftigte gebraucht werden, wird die Herausforderung beim Namen genannt: eine sinkende Zahl von Erwerbspersonen, gekoppelt mit geringen Investitionen in den KMU. Dem Bericht zufolge scheiden jährlich etwa 3000 Personen aus dem Arbeitsmarkt aus. Stellenangebote in der Region konzentrieren sich im Gesundheitswesen und in Bereichen, die eine hohe Qualifikation erfordern. Gebraucht werden Ingenieure, operative Führungskräfte, Manager und technische Fachkräfte. Die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften steigt, und bei zahlreichen Berufsgruppen besteht ein eindeutiger Arbeitskräftemangel, vor allem bei denjenigen, für die eine hochspezialisierte Ausbildung und hochwertiges Fachwissen erforderlich sind.

38. Die Arbeitsplatzverluste bei Volvo werden sich auf den Sektor und die Region auswirken. Die Entlassung von 647 Arbeitskräften wirft Probleme auf, insbesondere

für die älteren Personen der Zielgruppe. Die entlassenen Arbeitskräfte dürften bei der Arbeitsuche auf Schwierigkeiten stoßen, da sie nicht über die auf dem regionalen Arbeitsmarkt erforderlichen Kompetenzen verfügen. Die meisten der zu unterstützenden Arbeitskräfte haben lediglich eine Sekundarausbildung, während die erwarteten Stellenangebote sich an hoch qualifiziertes Personal und Ingenieure mit einschlägiger Hochschulbildung wenden. Das Projekt setzt daher eine enge Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Arbeitsvermittlungsstellen voraus. Im Rahmen des Projekts können Unternehmensgründungen gefördert und die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitsuchenden dahingehend verbessert werden, dass sie dem Bedarf künftiger Arbeitgeber entsprechen. Da die Region groß ist, müssen die Begünstigten möglicherweise weite Wege in Kauf nehmen.

Eine kleinere Zahl der zur Zielgruppe gehörenden Begünstigten wohnt in Sörmland (Ostschweden) und Västergötland (Westschweden). Im Vergleich zu Västerbotten ist der Arbeitsmarkt in diesen Gebieten stark, aber selbst in Göteborg werden wahrscheinlich Fortbildungsmaßnahmen oder der Erwerb von Kompetenzen in anderen Sektoren erforderlich sein. Im Falle von Eskilstuna könnte die Arbeitsuche möglicherweise auf ein größeres geografisches Gebiet ausgedehnt werden, zu dem auch Stockholm gehören könnte.

Zur Zielgruppe gehörende Begünstigte und vorgeschlagene Maßnahmen

Zur Zielgruppe gehörende Begünstigte

39. Voraussichtlich nehmen 500 entlassene Arbeitskräfte an den Maßnahmen teil. Nachstehend die Aufschlüsselung dieser Arbeitskräfte nach Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Altersgruppe:

	Kategorie	Zahl der zu unterstützenden Begünstigten	
Geschlecht:	Männer:	387	(77,4 %)
	Frauen:	113	(22,6 %)
Staatsangehörigkeit:	EU-Bürger/-innen:	500	(100,0 %)
	Nicht-EU-Bürger/-innen:	0	(0,0 %)
Altersgruppe:	15-24 Jahre:	55	(11,0 %)
	25-29 Jahre:	75	(15,0 %)
	30-54 Jahre:	300	(60,0 %)
	55-64 Jahre:	61	(12,2 %)
	über 64 Jahre:	9	(1,8 %)

Förderfähigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen

40. Bei den personalisierten Dienstleistungen, die den entlassenen Arbeitskräften von der schwedischen öffentlichen Arbeitsverwaltung (Arbetsförmedlingen) angeboten werden sollen, handelt es sich um folgende Maßnahmen, von denen jede über das hinausgeht, was normalerweise ohne EGF-Unterstützung möglich wäre:

– Eingehende Bewertung und individuelle Planung: Dieser Registrierungsprozess umfasst eine Bestandsaufnahme der bisherigen Erfahrung und Fortbildung und wird für EGF-Begünstigte beschleunigt. Er kann mehrere individuelle, auf den Einzelnen zugeschnittene Sitzungen umfassen, von denen einige mit Outplacement-Unternehmen stattfinden können.

– Verschiedene Aktivitäten zur Arbeitsuche und Coaching: Die Standardaktivitäten der öffentlichen Arbeitsverwaltung werden mit EGF-Maßnahmen kombiniert, etwa individuelle Unterstützung beim direkten Kontakt mit potenziellen Arbeitgebern, Motivierungssitzungen und Konferenzen mit Erläuterungen zum regionalen Arbeitsmarkt. Von besonderer Bedeutung ist dies für die betroffenen Arbeitskräfte, deren Bildungsniveau als unzureichend für die freien Stellen in der Region erachtet wird. Es werden sowohl Einzel- als auch Gruppenaktivitäten angeboten, von denen einige online verfügbar sein werden.

– Motivation und gesundheitsbezogene Maßnahmen: Für die EGF-Begünstigten stehen Therapeuten, Psychologen und Experten der kognitiven Therapie bereit, um Motivationsarbeit zu leisten und denjenigen zu helfen, die gesundheitliche Probleme haben, weil sie nach vielen Jahren in ein und demselben Unternehmen entlassen wurden.

– Unternehmertum und Existenzgründung: In Vorbereitungskursen bieten externe Experten Beratung für diejenigen an, die eine Unternehmensgründung beabsichtigen.

– Die Begünstigten können einen Zuschuss zur Unternehmensgründung erhalten, nachdem ihre Geschäftsidee von Beratern geprüft und genehmigt wurde. Der Zuschuss wird über einen Zeitraum von 6 Monaten ausgezahlt; dieser Zeitraum kann auf Anraten des Beraters auf 12 Monate verlängert werden. Übernehmen die Begünstigten ein Unternehmen, dessen Eigentümer kurz vor dem Ruhestand steht, kann der EGF-Zuschuss ihnen ermöglichen, das Unternehmen während einer Übergangszeit zusammen mit diesem zu führen.

– Allgemeine und berufliche Bildung: Den EGF-Begünstigten werden Bildungsmaßnahmen angeboten, zu denen sie normalerweise keinen Zugang hätten. Einige dieser Maßnahmen sind maßgeschneidert und werden in Zusammenarbeit mit der Universität von Umeå, Hochschulen und Unternehmen in der Region durchgeführt. Die Zielgruppe wird ermutigt, sich für nicht geschlechtsspezifische Maßnahmen zu entscheiden, z. B. eine Ausbildung im Gesundheitswesen.

– Die Fortbildungsmaßnahmen können Praktika und Lehrgänge (für alle Altersgruppen) umfassen, die auch denjenigen angeboten werden können, die sich auf die Gründung oder Übernahme eines Unternehmens vorbereiten.

– Validierung von Kompetenzen: Den Teilnehmer(inne)n wird die Validierung ihrer Kompetenzen angeboten. Da solche Leistungen möglicherweise nicht vor Ort erbracht werden können, können die Begünstigten zu den betreffenden Zentren fahren.

– Unterstützung bei der Arbeitsuche durch private Dienstleister: Private von der öffentlichen Arbeitsverwaltung benannte Dienstleister können der Zielgruppe wichtige Hilfe bei der Arbeitsuche und der Validierung von Kompetenzen bieten.

– Reisekosten und damit verbundene Kosten: Die Region Västerbotten deckt ein großes Gebiet ab; der Zugang zu Dienstleistungen setzt Mobilität voraus und ist mit Kosten verbunden. Reise- und Umzugskosten im Zusammenhang mit einem arbeitsplatzbedingten Umzug in einen anderen Teil des Landes können übernommen werden, ebenso die Reisekosten für Langstrecken im Fall von Interviews. Ausgaben dieser Art müssen im Voraus genehmigt und durch Quittungen belegt werden und überprüfbar sein.

– Beihilfe für die Arbeitsuche: Diese wird den Begünstigten gewährt, die an einer der oben beschriebenen aktiven Maßnahmen teilnehmen. Die Höhe der Beihilfe richtet sich nach individuellen Faktoren; die Obergrenze wurde durch einen Parlamentsbeschluss auf 910 SEK (ca. 97 EUR) pro Tag festgesetzt und sinkt nach den ersten 100 Tagen auf 760 SEK (ca. 81 EUR) pro Tag. Der durchschnittliche veranschlagte Betrag von 12 000 EUR würde somit eine Beihilfe pro Arbeitskraft für etwa 128 Tage zum Höchstsatz erlauben.

41. Die hier beschriebenen vorgeschlagenen Maßnahmen stellen aktive Arbeitsmarktmaßnahmen dar, die zu den förderfähigen Maßnahmen nach Artikel 7 der EGF-Verordnung zählen. Diese Maßnahmen treten nicht an die Stelle passiver Sozialschutzmaßnahmen.

42. Die schwedischen Behörden haben die erforderlichen Informationen zu den Maßnahmen vorgelegt, die für das betreffende Unternehmen aufgrund des nationalen Rechts oder aufgrund von Tarifverträgen zwingend vorgeschrieben sind. Sie bestätigten, dass der Finanzbeitrag aus dem EGF nicht an die Stelle solcher Maßnahmen tritt.

Veranschlagte Haushaltsmittel

Die Gesamtkosten werden auf 2 989 518 EUR geschätzt, wovon die Kosten für personalisierte Dienstleistungen mit 2 869 938 EUR und die Ausgaben für Vorbereitung, Verwaltung, Information und Werbung sowie Kontrolle und Berichterstattung mit 119 580 EUR veranschlagt werden.

43. Insgesamt wird ein Finanzbeitrag aus dem EGF in Höhe von 1 793 710 EUR (60 % der Gesamtkosten) beantragt.

Maßnahmen	Geschätzte Teilnehmerzahl	Geschätzte Kosten pro Teilnehmer/-in *(in EUR, gerundet)*	Geschätzte Gesamtkosten *(in EUR)*
Personalisierte Dienstleistungen (Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und c der EGF-Verordnung)			
Eingehende Bewertung und individuelle Planung	500	28,51	14 254
Verschiedene Aktivitäten zur Arbeitsuche und Coaching	250	644,42	161 106
Unterstützung bei der Arbeitsuche durch private Dienstleister	55	1 109,91	61 045

Motivation und gesundheitsbezogene Maßnahmen	10	521,70	5 217
Vorbereitung für künftige Unternehmer	25	573,92	14 348
Unternehmertum und Existenzgründungszuschüsse	20	15 000,00	300 000
Allgemeine und berufliche Bildung	180	6 869,72	1 236 551
Validierung von Kompetenzen	25	2 921,80	73 045
Zwischensumme (a): Prozentsatz des Pakets personalisierter Dienstleistungen	–		1 865 566 (65,00 %)
Beihilfen und Anreize (Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b der EGF-Verordnung)			
Reisekosten und damit verbundene Kosten	50	521,76	26 088
Beihilfe für die Arbeitsuche	80	12 228,55	978 284
Zwischensumme (b): Prozentsatz des Pakets personalisierter Dienstleistungen	–		1 004 372 (35,00 %)
Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 4 der EGF-Verordnung			
1. Vorbereitungsmaßnahmen	–		0
2. Verwaltung	–		116 971
3. Information und Werbung	–		2 609
4. Kontrolle und Berichterstattung	–		0
Zwischensumme (c): Prozentsatz der Gesamtkosten	–		119 580 (4,00 %)
Gesamtkosten (a + b + c):	–		2 989 518
EGF-Beitrag (60 % der Gesamtkosten)	–		1 793 710

44. Die Kosten der in der vorstehenden Tabelle aufgeführten Maßnahmen, die als Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b der EGF-Verordnung ausgewiesen werden, übersteigen 35 % der Gesamtkosten des koordinierten Pakets personalisierter Dienstleistungen nicht. Die schwedischen Behörden haben bestätigt, dass die aktive Teilnahme der zu unterstützenden Personen an den Aktivitäten zur Arbeitsuche bzw. Weiterbildung Vorbedingung für die Durchführung der Maßnahmen ist.

45. Die schwedischen Behörden haben bestätigt, dass die Kosten von Investitionen in die Selbständigkeit, in Unternehmensgründungen und in die Übernahme von Unternehmen durch die Beschäftigten 15 000 EUR pro Begünstigten nicht übersteigen.

Zeitraum, in dem Ausgaben für einen Finanzbeitrag in Frage kommen

46. Die schwedischen Behörden leiteten am 30. Januar 2015 die personalisierten Dienstleistungen zugunsten der zu unterstützenden Personen ein. Die Ausgaben für die Maßnahmen kommen somit im Zeitraum vom 30. Januar 2015 bis zum 16. September 2017 für einen Finanzbeitrag aus dem EGF in Frage; abweichend hiervon sind Maßnahmen im tertiären Bildungsbereich bis zum 16. März 2018 förderfähig.

47. Den schwedischen Behörden entstanden ab dem 30. Januar 2015 Verwaltungsausgaben für den Einsatz des EGF. Die Ausgaben für Vorbereitung, Verwaltung, Information und Werbung sowie Kontrolle und Berichterstattung kommen somit im Zeitraum vom 30. Januar 2015 bis zum 16. März 2018 für einen Finanzbeitrag aus dem EGF in Frage.

Kofinanzierung und Komplementarität mit aus nationalen Mitteln oder Unionsmitteln geförderten Maßnahmen

48. Die schwedische Regierung kofinanziert die EGF-Maßnahmen aus dem Haushalt der Arbetsförmedlingen.

49. Die schwedischen Behörden haben bestätigt, dass die vorgenannten Maßnahmen, für die ein Finanzbeitrag aus dem EGF bereitgestellt wird, nicht auch aus anderen Finanzinstrumenten der Union unterstützt werden.

Verfahren für die Anhörung der zu unterstützenden Personen oder ihrer Vertreter oder der Sozialpartner sowie lokaler und regionaler Gebietskörperschaften

50. Das koordinierte Paket personalisierter Dienstleistungen ist in Absprache mit den zu unterstützenden Personen, ihren Vertretern sowie lokalen öffentlichen Akteuren geschnürt worden. Sitzungen der einschlägigen lokalen Akteure finden einmal im Monat statt, und die Entlassungen bei Volvo wurden zum ersten Mal im Juli 2014 erörtert. Die Abteilung Humanressourcen von Volvo hat kooperiert und die Datenerfassung und die Planung von Maßnahmen erleichtert.

51. Die an der Planung und Durchführung beteiligten Interessenträger sind die Stadt Umeå, der Verwaltungsrat der Provinz, die Region Västerbotten, die Gewerkschaften, das Business Centre for Technology, die Handelskammer, die Unternehmensorganisation „Företagarna“, die Universität Umeå, die Arbetsförmedlingen und Volvo selbst. Es wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um zu gewährleisten, dass die Zielgruppe sowie die Vertreter der Abteilung Humanressourcen und der Gewerkschaften über die vom EGF angebotenen Möglichkeiten informiert sind.

Verwaltungs- und Kontrollsysteme

52. Der Antrag enthält eine Beschreibung des Verwaltungs- und Kontrollsystems, in der die Zuständigkeiten der beteiligten Stellen dargelegt sind. Schweden hat der Kommission mitgeteilt, dass der Finanzbeitrag von der Arbetsförmedlingen verwaltet wird, die offiziell als Verwaltungsbehörde und Zahlstelle benannt wird. Die Rechnungsführung wird vom Referat Interne Rechnungsprüfung geprüft; dieses Referat ist eine dem Vorstand der öffentlichen Arbeitsverwaltung

(Arbetsförmedlingen) zugeordnete selbständige Stelle. Seine Aufgabe besteht darin, das interne Kontroll- und Überprüfungsverfahren bei der öffentlichen Arbeitsverwaltung zu prüfen, Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten und den Vorstand und den Generaldirektor mit Rat und Tat zu unterstützen. Es wird regelmäßig eine Projektprüfung durchgeführt.

Verpflichtungszusagen des betreffenden Mitgliedstaats

53. Schweden hat – wie vorgeschrieben – folgende Zusicherungen gegeben:

- Die Grundsätze der Gleichstellung der Geschlechter und der Nichtdiskriminierung werden beim Zugang zu den vorgeschlagenen Maßnahmen und bei ihrer Durchführung beachtet.
- Die nationalen und die Unionsrechtsvorschriften über Massenentlassungen wurden eingehalten.
- Volvo Trucks, das nach den Entlassungen seine Tätigkeit fortgesetzt hat, ist seinen rechtlichen Verpflichtungen im Hinblick auf die Entlassungen nachgekommen und hat für seine Arbeitnehmer/-innen entsprechende Vorkehrungen getroffen.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden nicht durch andere Fonds oder Finanzinstrumente der Union unterstützt, und es werden Maßnahmen getroffen, um jegliche Doppelfinanzierung auszuschließen.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind komplementär zu Maßnahmen, die aus den Strukturfonds finanziert werden.
- Der Finanzbeitrag aus dem EGF entspricht den verfahrensrechtlichen und materiellen Rechtsvorschriften der Union über staatliche Beihilfen.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Haushaltsvorschlag

54. Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020[14] darf die Mittelausstattung des EGF einen jährlichen Höchstbetrag von 150 Mio. EUR (zu Preisen von 2011) nicht überschreiten.

55. Nach Prüfung des Antrags hinsichtlich der Bedingungen von Artikel 13 Absatz 1 der EGF-Verordnung und unter Berücksichtigung der Zahl der zu unterstützenden Personen, der vorgeschlagenen Maßnahmen und der geschätzten Kosten schlägt die Kommission vor, den EGF für einen Betrag von 1 793 710 EUR (60 % der Gesamtkosten der vorgeschlagenen Maßnahmen) in Anspruch zu nehmen, damit ein Finanzbeitrag für den Antrag bereitgestellt werden kann.

56. Der vorgeschlagene Beschluss über die Inanspruchnahme des EGF wird gemäß Nummer 13 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung[15] vom Europäischen Parlament und vom Rat einvernehmlich erlassen.

---

[14] ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884.

[15] ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

Verwandte Rechtsakte

57. Zeitgleich mit ihrem Vorschlag für einen Beschluss zur Inanspruchnahme des EGF legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag für die Übertragung des Betrags von 1 793 710 EUR auf die entsprechende Haushaltslinie vor.

58. Zum selben Zeitpunkt, zu dem die Kommission diesen Vorschlag für einen Beschluss über die Inanspruchnahme des EGF annimmt, erlässt sie im Wege eines Durchführungsrechtsakts einen Beschluss über einen Finanzbeitrag, der an dem Tag in Kraft tritt, an dem das Europäische Parlament und der Rat den vorgeschlagenen Beschluss über die Inanspruchnahme des EGF erlassen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung
(Antrag Schwedens – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (2014-2020) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1927/2006[16], insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,

gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung[17], insbesondere auf Nummer 13,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) zielt darauf ab, Arbeitnehmer/-innen und Selbstständige, die infolge weitreichender Strukturveränderungen im Welthandelsgefüge aufgrund der Globalisierung, infolge eines Andauerns der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise oder infolge einer erneuten globalen Finanz- und Wirtschaftskrise arbeitslos geworden sind bzw. ihre Erwerbstätigkeit aufgegeben haben, zu unterstützen und ihnen bei der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt Hilfestellung zu leisten.

(2) Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates[18] darf die Mittelausstattung des EGF einen jährlichen Höchstbetrag von 150 Mio. EUR (zu Preisen von 2011) nicht überschreiten.

(3) Am 16. September 2015 stellte Schweden den Antrag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks auf einen Finanzbeitrag aus dem EGF infolge von Entlassungen bei Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) sowie vier Zulieferern und nachgeschalteten Herstellern in Schweden. Der Antrag wurde gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 durch zusätzliche Informationen ergänzt. Der Antrag erfüllt die gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 geltenden Voraussetzungen für die Festsetzung eines Finanzbeitrags aus dem EGF.

(4) Der EGF sollte folglich in Anspruch genommen werden, um einen Finanzbeitrag in Höhe von 1 793 710 EUR für den Antrag Schwedens bereitzustellen.

---

16 ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 855.

17 ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

18 Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

(5) Damit der EGF möglichst schnell in Anspruch genommen werden kann, sollte dieser Beschluss ab dem Datum seines Erlasses gelten —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Im Rahmen des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2016 wird der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung in Anspruch genommen, um den Betrag von 1 793 710 EUR an Mitteln für Verpflichtungen und Zahlungen bereitzustellen.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Er gilt ab dem [*the date of its adoption*][*].

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

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