EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o uvolnění prostředků z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (žádost Švédska – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

SOUVISLOSTI NÁVRHU

1. Pravidla pro poskytování finančních prostředků z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (dále jen „EFG“) jsou stanovena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1309/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro přizpůsobení se globalizaci (2014–2020) a o zrušení nařízení (ES) č. 1927/2006[1] (dále jen „nařízení o EFG“).

2. Dne 16. září 2015 předložilo Švédsko žádost EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks o finanční příspěvek z EFG v důsledku propouštění[2] ve společnosti Volvo Group Truck Operation, EMEA a u čtyř dodavatelů a výrobců, kteří jsou ve Švédsku odběrateli uvedeného podniku.

3. Po posouzení této žádosti dospěla Komise v souladu se všemi příslušnými ustanoveními nařízení o EFG k závěru, že podmínky pro poskytnutí finančního příspěvku z EFG jsou splněny.

SHRNUTÍ ŽÁDOSTI

Žádost o prostředky z EFG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Členský stát	Švédsko
Dotčený region / dotčené regiony (úroveň NUTS[3] 2)	SE33 (Horní Norrland)
Den podání žádosti	16. září 2015
Den potvrzení příjmu žádosti	16. září 2015
Den žádosti o poskytnutí dodatečných informací	30. září 2015
Lhůta pro poskytnutí dodatečných informací	11. listopad 2015
Lhůta pro dokončení posouzení	3. únor 2016
Kritérium pro pomoc	Čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení o EFG
Primární podnik	Volvo Group Truck Operation EMEA
Počet dotčených podniků	5
Odvětví ekonomické činnosti (oddíl NACE Revize 2)[4]	Oddíl 29 (Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů)
Počet dceřiných společností, dodavatelů a výrobců, kteří jsou odběrateli uvedeného podniku	4
Referenční období (čtyři měsíce):	24. únor 2015 – 24. červen 2015

[1] Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 855.

[2] Ve smyslu článku 3 nařízení o EFG.

[3] Nařízení Komise (EU) č. 1046/2012 ze dne 8. listopadu 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS), pokud jde o předání časových řad nového regionálního rozdělení (Úř. věst. L 310, 9.11.2012, s. 34).

[4] Úř. věst. L 393, 30.12.2006, s. 1.

Počet pracovníků propuštěných během referenčního období (*a*)	647
Počet pracovníků propuštěných před referenčním obdobím nebo po něm (*b*)	0
Celkový počet propuštěných pracovníků (*a* + *b*)	647
Celkový počet způsobilých příjemců pomoci	647
Celkový počet cílových příjemců pomoci	500
Počet cílových mladých lidí, kteří nejsou zaměstnáni, ani se neúčastní vzdělávání nebo profesní přípravy (tzv. „NEET“)	0
Rozpočet na individualizované služby (v EUR)	2 869 938
Rozpočet na provádění EFG[5] (v EUR)	119 580
Celkový rozpočet (v EUR)	2 989 518
Příspěvek z EFG (60 %) (v EUR)	1 793 710

POSOUZENÍ ŽÁDOSTI

Postup

4. Švédsko podalo žádost EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks dne 16. září 2015, tedy do dvanácti týdnů ode dne, kdy byla splněna kritéria pro pomoc stanovená v článku 4 nařízení o EFG. Komise potvrdila příjem žádosti dne 16. září 2015 a dne 30. září 2015, tedy do dvou týdnů ode dne podání žádosti, požádala Švédsko o poskytnutí dodatečných informací. Tyto dodatečné informace byly poskytnuty do šesti týdnů od uvedeného požadavku. Lhůta dvanácti týdnů od obdržení úplné žádosti, během níž má Komise dokončit své posouzení, zda žádost vyhovuje podmínkám pro poskytnutí finančního příspěvku, uplyne dne 3. února 2016.

5. Komise výjimečně nebyla schopna tuto lhůtu dodržet. Vysvětlením v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení č. 1309/2013 je mimořádný nedostatek kvalifikovaného personálu v období, během kterého Komise připravovala svůj návrh.

Způsobilost žádosti

Dotčené podniky a příjemci pomoci

6. Žádost se týká 470 pracovníků propuštěných ze společnosti Volvo Trucks a 177 pracovníků u čtyř dodavatelů a výrobců, kteří jsou odběrateli uvedené společnosti. Primární podnik působí v hospodářském odvětví, které je v rámci klasifikace NACE Revize 2 řazeno do oddílu 29 (Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů). Propouštění ze strany primárního podniku postihlo především region úrovně NUTS 2, SE33 (Horní Norrland).

Podniky a počet propuštěných osob během referenčního období			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Celkový počet podniků: 5		**Celkový počet**	**647**

[5] V souladu s čl. 7 odst. 4 nařízení (EU) č. 1309/2013.

Podniky a počet propuštěných osob během referenčního období	
	propuštěných osob:
Celkový počet osob samostatně výdělečně činných, které přestaly vykonávat svou činnost:	**0**
Celkový počet způsobilých pracovníků a osob samostatně výdělečně činných:	**647**

Kritéria pro pomoc

7. Švédsko podalo žádost podle kritéria pro pomoc stanoveným v čl. 4 odst. 1 písm. a), podle nějž během referenčního období v délce čtyř měsíců dosáhne počet propuštěných pracovníků nejméně 500 v jednom podniku v členském státě, včetně pracovníků propuštěných dodavateli uvedeného podniku a výrobci, kteří jsou jeho odběrateli, a/nebo osob samostatně výdělečně činných, které přestaly vykonávat svou činnost.

8. Čtyřměsíční referenční období v případě této žádosti trvalo od 24. února 2015 do 24. června 2015.

9. Počet propuštěných pracovníků během referenčního období:

   – 470 pracovníků propuštěných ve společnosti Volvo Trucks a

   – 177 pracovníků propuštěných u čtyř dodavatelů a výrobců, kteří jsou odběrateli společnosti Volvo Trucks.

Stanovení počtu propuštěných pracovníků a případů ukončení činnosti

10. Počet propuštěných pracovníků během referenčního období byl vypočítán následovně:

   – 647 ode dne skutečného skončení pracovního poměru nebo uplynutí sjednané doby jeho trvání.

Způsobilí příjemci pomoci

11. Celkový počet způsobilých příjemců pomoci je tedy 647.

Vztah mezi propouštěním a významnými změnami ve struktuře světového obchodu způsobenými globalizací

12. Švédsko zdůvodňuje vztah mezi propouštěním a významnými změnami ve struktuře světového obchodu způsobenými globalizací tím, že výrobě užitkových vozidel, která je poměrně malou částí v rámci rozsáhlého automobilového průmyslu, již nedominují evropští a severoameričtí výrobci. Zatímco výrobci působící na trzích triády (Severní Amerika kromě Mexika, Evropa, Japonsko) zaujímají nezpochybnitelné vedoucí postavení v oblasti technologií, nově vznikající asijští výrobci nákladních vozidel v Číně a Indii získali prostřednictvím společných podniků v čele s hlavními západními výrobci přístup k novým technologiím.

13. Čína je nyní hlavním celosvětovým producentem užitkových vozidel s podílem 34,1 %. V roce 2014 byly Spojené státy s 15 % světového podílu i nadále druhým největším výrobcem užitkových vozidel (2,8 milionu kusů). Evropská unie se umístila na třetím místě s téměř 2,2 milionu vyrobených kusů a podílem 12,1 % na celkové světové výrobě. USA, EU a Čína dohromady představují více než 60 % celkové světové výroby užitkových vozidel. Celosvětová výroba užitkových vozidel

zůstala v roce 2014 s více než 18 miliony kusů vyrovnaná (–1 %), přičemž na trzích triády byl zaznamenán nárůst. Výroba užitkových vozidel v EU vzrostla díky segmentu lehkých užitkových vozidel, který s 1,8 milionu kusů představoval 82 % celkové výroby užitkových vozidel. Nicméně v segmentu výroby těžkých nákladních vozidel v rámci trhu s užitkovými vozidly byl ve srovnání s rokem 2013 zaznamenán negativní vývoj[6].

14. Významný posun v obchodě EU byl zaznamenán v roce 2014, kdy klesl vývoz výrobců EU a zvýšil se dovoz vozidel. V roce 2014 vykázal vývoz pokles o 3,9 miliardy EUR (–12,5 %) u lehkých užitkových vozidel a o 6,3 miliardy EUR u těžkých užitkových vozidel, autobusů a autokarů (–10 %)[7]. To vedlo k celkovému poklesu ve vývozu EU (–11 %). Celkový dovoz užitkových vozidel do Evropské unie se zvýšil (+10,7 %)[7]. Více než polovina dovozu užitkových vozidel do EU pocházela z Turecka (+2,4 %), na druhém místě se umístila Čína (+2,4 %). Byl zaznamenán významný nárůst dovozu z USA (+9,3 %) a ještě významnější z Thajska (+51,7 %)[7]. Trend doložený výše uvedenými údaji má za výsledek, že obchodní bilance EU u užitkových vozidel, ačkoli je stále pozitivní, byla o 25 % nižší než předchozí rok.

15. Z některých asijských výrobců vyrostli silní aktéři a ačkoli zásobují především své domácí trhy, rozvíjejí taktéž technologie, které jim umožní soupeřit na mezinárodní scéně. Aby mohli evropští výrobci konkurovat v odvětví nákladních vozidel, budou muset zvýšit efektivnost výrobních provozů na vyspělých trzích. Reakci na tyto trendy jasne ilustruje strategie společnosti Volvo[8] zahájit optimalizaci a úsporná opatření a současně směle investovat v Asii, jak bylo patrné u dohody v roce 2013 s čínským výrobcem Dongfeng Motor Group Company Limited, (DFG), která vedla k převzetí 45% podílu dceřiné společnosti Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. V souladu s výše uvedenými aktuálními údaji se výrobci užitkových vozidel a dodavatelé výrobců původního zařízení (OEM) ze států mimo EU stávají čím dál sofistikovanější a schopnější cílit svůj vývoz na evropský trh.

17. Poradenská společnost Deloitte je názoru[9], že nízkonákladové segmenty trhu s nákladními vozidly nyní postupně budují kapacity a pronikají do vyšších segmentů, v mnoha případech vytvářením společných podniků s výrobci působícími na trzích triády a/nebo s klíčovými dodavateli. Aby evropský trh s nákladními vozidly zůstal ziskový, jsou zapotřebí strukturální změny.

18. V posledních letech jsme byli svědky konsolidace odvětví a přizpůsobení výroby snížené poptávce po celém světě. Jedním z posledních případů snahy vytvořit vedoucí skupinu v oblasti užitkových vozidel je převzetí společnosti Scania společností MAN a společností Volkswagen Commercial Vehicles. Jak uvádí IBM Institute for Business Values[10]: „Strukturální změny jsou realitou současného odvětví nákladních vozidel, které čelí zásadním posunům v obchodních modelech“.

---

6 Výhledová zpráva ekonomiky a trhu, Sdružení evropských automobilových výrobců (ACEA) (březen 2015).

7 Eurostat, poslední dostupné údaje ve výhledové zprávě ACEA, ACEA (březen 2015).

8 Výroční zpráva společnosti Volvo 2014, s.2: www.volvogroup.com (2014).

9 „Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market“ (Trh s nákladními vozidly 2024, udržitelný rozvoj na globálním trhu), Deloitte (2014).

10 „Truck 2020 transcending turbulence“ (Nákladní vozidla v roce 2020 a překonávání turbulencí), IBM Global Business Service (květen 2015).

19. Pro odvětví nákladních vozidel, které podléhá přísné regulaci a je vystaveno silně cyklickým tržním procesům, je obtížné akceptovat zásadní transformaci a potřebu přizpůsobit se. Globalizace tak patří mezi vnější síly, které v dnešní době na odvětví nákladních vozidel nejvíce dopadají. Podle zprávy sdružení ACEA[6] odvětví nákladních vozidel získává v posledních desetiletích stále globálnější rozměr, jelikož řada událostí v tomto odvětví s globalizací souvisí a jsou jí ovlivněny. Tento vývoj zvýší konkurenci, neboť jak je často předpokládáno, výrobci původního zařízení působící na rozvíjejících se trzích vstoupí do roku 2030 na západní trhy, což povede k vyššímu tlaku na cenu. Západní výrobci původního zařízení budou vyrovnávat stagnaci na svých trzích větší spoluprací, jejímž smyslem bude snižování investičních nákladů, růst a eliminace rizika nových konkurentů.

20. Zpráva společnosti Price Waterhouse Cooper (PwC)[11] ukazuje, že rozvoj nízkorozpočtových nákladních vozidel bude vyžadovat změnu v provozních modelech. Tato změna může vést k tomu, že výroba bude externě zajišťována na rostoucích rozvíjejících se trzích. Celosvětová konkurence vede v posledních desetiletích k neustále rostoucímu počtu konsolidací a spolupracím nebo partnerstvím. Předpokládá se, že tento trend bude pokračovat, obzvláště mezi západními výrobci původního zařízení a výrobci původního zařízení působícími na rozvíjejících se trzích. Obdobnou reorganizací přitom prošlo koncem 90. let 20. století i odvětví osobních automobilů. Očekává se, že výrobci působící na rozvíjejících se trzích vstoupí do roku 2030 na západní trhy, což povede k vyšším cenovým tlakům.

21. V nadcházejících letech bude celosvětovou konkurenci v odvětví nákladních vozidel ovlivňovat a zvyšovat několik hlavních trendů. Demografické změny a rozvoj měst, otázky regulace jako je mýtné, daně, obchodní překážky prostřednictvím vnitrostátních právních předpisů, ekologické požadavky, účinnost paliv, bezpečnost atd. To jsou faktory, které povedou ke zvýšení nákladů, zejména v oblasti rozvoje, výzkumu a vývoje, a ke zvýšení konkurence. Výrobci Unie se na tyto události musí připravit.

22. Globalizace už vlivem přemisťování částí mezinárodního dodavatelského řetězce a výroby výrobců působících na trzích triády ovlivňuje způsoby organizace práce a mzdy. Nejnovější průzkumy společností KPMG[12], PwC[11] a Švédské agentury pro hospodářský a regionální růst (Tillväxtverket)[13] shodně zdůrazňují, že v situaci celosvětové konkurence nebudou vysoké výrobní náklady udržitelné.

23. Švédské orgány proto uvádějí, že částečné přemístění pobočky společnosti Volvo Umeå je vedeno potřebou zvýšení efektivnosti a snížení nákladů za účelem vypořádání se s existující a očekávanou celosvětovou konkurencí.

24. Dosud bylo odvětví výroby motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů předmětem dvaadvaceti žádostí (včetně této) o příspěvek z EFG, z nichž dvanáct je odůvodněno globalizací v souvislosti s obchodem a deset celosvětovou finanční a hospodářskou krizí.

---

11 „The truck industry in 2020“ (Odvětví nákladních vozidel v roce 2020), PwC (2014).

12 „Competing in the global truck Industry“ (Konkurence v globálním odvětví nákladních vozidel), KPMG (2014).

13 „Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv“ (Globální automobilový průmysl v roce 2010 ze švédské perspektivy), Tillväxtverket.

Události vedoucí k propouštění a ukončení činnosti

25. Skupina Volvo Group je jedním z předních světových výrobců nákladních vozidel, autobusů, stavebních strojů a motorů pro námořní dopravu a průmysl. Skupina taktéž poskytuje kompletní řešení pro financování a služby. Skupina se sídlem v Göteborgu zaměstnává okolo 100 000 lidí, vlastní výrobní provozy v 19 zemích a své výrobky prodává na více než 190 trzích.

26. Od roku 1999 není společnost Volvo Car Corporation součástí skupiny Volvo Group, ale skupina Volvo Group a společnost Volvo Cars stále sdílejí stejnou obchodní značku. V roce 1999 byla založena nová společnost Volvo Trademark Holding AB, která se u obou společností stará o záležitosti týkající se obchodní značky. Společnost Volvo Cars a skupina Volvo Group zůstávají samostatnými subjekty, ale spolupracují v oblastech výzkumu a vývoje a investic souvisejících s obchodní značkou, jako v případě závodu Volvo Ocean Race.

27. Společnost Volvo Group Truck Operations (GTO) pokrývá veškerou výrobu motorů a převodovek skupiny a taktéž nákladních vozidel značek Volvo, Renault, Mack a UD. Společnost GTO také zajišťuje náhradní díly zákazníkům skupiny a logistiku. Dynamický rozmach skupiny Volvo Group v posledním desetiletí, jehož součástí byly akvizice takových společností jako Renault Trucks, Mack, UD Trucks a SDLG, poskytl společnosti přístup k novým obchodním značkám a trhům. Jedním z kroků této strategie bylo převzetí 45 % čínské společnosti Dongfeng Commercial Vehicles, které bylo dokončeno v lednu 2015.

28. Společnost GTO momentálně potřebuje účinnější výrobní řetězec. To má dopad na fungování závodu ve městě Umeå. Skupina Volvo Group celosvětově snížila stav personálu o přibližně 10 % ze 110 000 zaměstnanců na asi 100 000. Ve Švédsku byl počet pracovníků snížen během posledních čtyř let z 25 000 na 21 000, včetně letošního snižování v závodě ve městě Umeå.

29. Závod ve městě Umeå je součástí společnosti GTO, která celosvětově zaměstnává přibližně 33 000 lidí. Propuštění pracovníků v závodě ve městě Umeå taktéž postihlo zaměstnance společnosti Volvo Logistics and Parts, kteří jsou sdruženi v rámci společnosti GTO.

30. Závod ve městě Umeå jakožto součást globálního průmyslového systému skupiny Volvo Group vyrábí vysokozátěžové kabiny označené logem Volvo pro evropský trh, některé rozložené kabiny pro výrobní zařízení v zámoří a všechny části kabin značky Volvo k vyražení pro ostatní kontinenty (Brazílie, Asie). Ohraňování kabin se však provádí v závodě ve městě Tuve poblíž Göteborgu.

31. V roce 2015 byl realizován evropský optimalizační program skupiny Volvo Group. V důsledku tohoto programu se závod ve městě Umeå, který se specializuje na ražení, svařování, natírání a ohraňování kabin, přesouvá do závodu ve městě Tuve tak, aby byl blíže závodu provádějícímu konečnou montáž nákladních vozidel.

32. Společnost Volvo rovněž oznámila propouštění ve městech Göteborg a Eskilstuna. Ačkoli hlavní část cílových příjemců pomoci tvoří propuštění pracovníci z města Umeå, propuštění pracovníci z měst Göteborg a Eskilstuna jsou zahrnuti také. Program společnosti Volvo na zvýšení efektivnosti navíc ovlivňuje subdodavatele, hlavně ve městě Umeå.

33. Debata o možné podpoře z EFG začala ve městě Umeå v březnu 2014. Tou dobou už byl každý pracovník osobně informován odpovědným vedoucím pracovníkem a zástupcem odborů o plánovaném propouštění. Na svém prvním zasedání dne 18.

března 2014 se zúčastněné strany a sociální partneři v regionu shodli, že by propouštění ve společnosti Volvo mělo výrazný negativní dopad na region a týkalo by se rovněž dalších společností, a z tohoto důvodu se shodli na potřebě konat.

34. První výpovědi byly předány ve společnosti GTO v Göteborgu dne 14. dubna 2014 a další pracovníci zde dostali výpověď dne 19. května. Ve městě Elskilstuna bylo pracovníkům propuštění oznámeno dne 16. června 2014.

Očekávaný dopad propouštění na místní, regionální a národní hospodářství a zaměstnanost

35. Počet obyvatel regionu Västerbotten (jehož hlavní město je Umeå) činil začátkem roku 2014 přibližně 262 360 t.j. okolo 2,7 % obyvatelstva země (klesající podíl). Pracovní trhy v arktických oblastech jsou stejně jako trhy v jiných řídce zalidněných oblastech zranitelnější, poněvadž kvůli své zeměpisné izolaci a drsnému podnebí je zde vytváření pracovních míst a zaměstnávání nákladnější než v jiných regionech.

36. Na konci listopadu 2014 bylo nezaměstnaných v regionu 9 400 (7,2 % registrovaného aktivního obyvatelstva), což je přibližně o 1 000 lidí méně než ve stejném období v roce 2013. Celostátní míra nezaměstnanosti byla ve stejném období 7,9 %.

37. Nedávná zpráva regionu Västerbotten nazvaná „40 000 new employees needed by 2025 in Västerbotten“ (Do roku 2025 bude v regionu Västerbotten nutných 40 000 nových zaměstnanců) vyjadřuje tyto obavy: ubývající pracovní síla spolu s nízkými investicemi pro malé a střední podniky. Podle zprávy odchází z pracovního trhu do důchodu přibližně 3 000 lidí každý rok. Volná pracovní místa v regionu jsou soustředěna v sektoru zdravotnictví a v oborech vyžadujících vysokou kvalifikaci. Jsou zapotřebí inženýři, operační a organizační vedoucí pracovníci a odborníci technických oborů. Poptávka po kvalifikované pracovní síle se zvyšuje a v mnoha skupinách povolání je jí výrazný nedostatek, a to především v těch, které vyžadují vysoce kvalifikované vzdělání a vysokou úroveň odborných znalostí.

38. Následky vyplývající ze ztráty pracovních míst ve společnosti Volvo ovlivní sektor a region. Propuštění 647 pracovníků představuje problém zejména pro starší pracovníky v cílové skupině. Propuštění pracovníci budou mít obtíže s hledáním zaměstnání, jelikož nemají odbornou způsobilost vyžadovanou regionálním trhem práce. Většina pracovníků cílové skupiny má pouze sekundární vzdělání, zatímco očekávaná nová pracovní místa budou nabízena vysoce kvalifikovanému personálu a inženýrům s příslušným vysokoškolským vzděláním. V rámci projektu bude proto zapotřebí úzké spolupráce se vzdělávacími organizacemi a organizacemi zprostředkovávajícími práci. To může pomoci při zakládání podniků a u uchazečů o zaměstnání zlepšení dovedností a zvýšení odborné způsobilosti důležité pro potřeby budoucích zaměstnavatelů. Protože je region rozlehlý, budou příjemci pomoci zřejmě muset hodně cestovat.

Menší počet příjemců pomoci se nachází ve městě Sörmland (východní Švédsko) a ve městě Västergötland (západní Švédsko). Pracovní trh v těchto oblastech je ve srovnání s regionem Västerbotten velký, ale i ve městě Göteborg bude pravděpodobně potřeba další vzdělávání nebo získání odborné způsobilosti v dalších sektorech. V případě města Eskilstuna existuje možnost hledání zaměstnání v širší zeměpisné oblasti, což by mohlo zahrnout Stockholm.

Cíloví příjemci pomoci a navržené akce

Cíloví příjemci pomoci

39. Odhadovaný počet propuštěných pracovníků, u nichž se očekává, že se budou účastnit opatření, je 500. Rozdělení těchto pracovníků podle pohlaví, státního občanství a věkových skupin je následující:

Kategorie		Počet cílových příjemců pomoci	
Pohlaví:	Muži:	387	(77,4 %)
	Ženy:	113	(22,6 %)
Státní občanství:	Občané EU:	500	(100,0 %)
	Občané zemí, které nejsou členy EU:	0	(0,0 %)
Věková 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 %)
	Nad 64 let:	9	(1,8 %)

Způsobilost navržených akcí

40. Individualizované služby, které mají být poskytnuty propuštěným pracovníkům švédskými veřejnými službami zaměstnanosti Arbetsförmedlingen, spočívají v následujících akcích, přičemž každá z nich překračuje rámec, který by byl dosažitelný bez podpory EFG:

– Hloubkové posouzení a individuální plánování: tento proces registrace je pro příjemce pomoci z EFG urychlen a zahrnuje dotazník o předchozích zkušenostech a profesní přípravě. Proces může zahrnovat několik individuálních a přizpůsobených schůzek, z nichž některé mohou být vedeny se společnostmi zabývajícími se outplacementem.

– Hledání zaměstnání a odborné vedení: běžné činnosti nabízené službami zaměstnanosti Arbetsförmedlingen budou spojeny s opatřeními EFG, jako je individuální podpora při přímém kontaktu s případnými zaměstnavateli, při motivačních schůzkách a na konferencích prezentujících trh práce v regionu. To bude obzvláště důležité pro ty cílové pracovníky, kteří pokládají svou úroveň dosaženého vzdělání za nedostatečnou pro volná pracovní místa nabízená v regionu. Budou nabízeny individuální i skupinové činnosti, z nichž některé budou dostupné on-line.

– Motivace a opatření v oblasti zdraví: příjemci pomoci z EFG budou mít přístup k terapeutům, psychologům a odborníkům na kognitivní terapii za účelem zvýšení jejich motivace a poskytnutí pomoci těm, jejichž zdraví bylo poškozeno propuštěním ze společnosti, ve které dlouhodobě pracovali.

– Podnikání a zakládání podniků: přípravné kurzy pro ty, kteří uvažují o založení podniku, budou vedeny externími odborníky, kteří budou budoucím podnikatelům poskytovat poradenství.

– Příjemci pomoci budou mít přístup ke grantům na zakládání podniků poté, co byl jejich podnikatelský záměr prověřen poradci a schválen. Grant bude vyplácen po dobu 6 měsíců a na doporučení poradenské společnosti může být tato doba prodloužena na 12 měsíců. V případě, že příjemci pomoci převezmou podniky, jejichž vlastníci jsou v předdůchodovém věku, umožní jim grant EFG vést podnik během období předávání spolu s těmito vlastníky-penzisty.

– Vzdělávání a odborná příprava: příjemcům pomoci z EFG bude poskytnuto vzdělávání a odborná příprava, které by pro ně jinak nebyly dostupné. Část aktivit bude individuálně uzpůsobena ve spolupráci s univerzitou Umeå, středními školami a společnostmi v regionu. Cílová skupina bude podporována v tom, aby se rozhodovala bez genderových předsudků, např. v odvětví zdravotní péče.

– Odborná příprava může zahrnovat pracovní zkušenosti a učňovskou přípravu (pro jakoukoli věkovou skupinu) a může být poskytnuta také těm, kteří se připravují na založení nebo převzetí podniku.

– Uznání dovedností: účastníkům bude nabídnuto uznání dovedností. Jelikož tyto služby nemusí být v daném místě dostupné, příjemci pomoci budou moci cestovat do příslušných center.

– Pomoc při hledání zaměstnání poskytovaná soukromými poskytovateli služeb: soukromí poskytovatelé služeb zajištení službami zaměstnanosti Arbetsförmedlingen mohou cílové skupině významně pomoci při hledání zaměstnání a uznání dovedností.

– Cestovní výdaje a s nimi spojené náklady: region Västerbotten je rozlehlé území, kde přístup ke službám vyžaduje mobilitu a doplňkové náklady. Náklady spojené se stěhováním při přesunu za novým zaměstnáním do jiné části země mohou být proplacené, stejně jako doprava na dlouhé vzdálenosti za účelem pohovorů. Tyto výdaje musí být dohodnuty předem, dosvědčené stvrzenkami a ověřitelné.

– Příspěvek při hledání zaměstnání: příspěvek je poskytován příjemcům pomoci, kteří se zúčastní některého z aktivních opatření popsaných výše. Výše příspěvku závisí na individuálních faktorech, přičemž rozhodnutím parlamentu je maximální výše stanovena na 910 SEK (přibližně 97 EUR) za den a po prvních 100 dnech klesá na 760 SEK (přibližně 81 EUR) za den. Průměrná částka ve výši 12 000 EUR na jednoho pracovníka, se kterou počítá rozpočet, by tedy stačila na poskytnutí příspěvku v maximální výši na dobu přibližně 128 dní.

41. Navržené akce, které jsou zde popsány, představují aktivní opatření na trhu práce v rámci způsobilých akcí stanovených v článku 7 nařízení o EFG. Tyto akce nenahrazují pasivní opatření sociální ochrany.

42. Švédsko poskytlo požadované informace o akcích, které jsou pro dotyčný podnik povinné podle vnitrostátních právních předpisů nebo kolektivních smluv. Švédské orgány potvrdily, že finanční příspěvek z EFG nebude takové akce nahrazovat.

Odhadovaný rozpočet

Celkové odhadované náklady činí 2 989 518 EUR a zahrnují výdaje na individualizované služby ve výši 2 869 938 EUR a výdaje na přípravné, řídící, informační, propagační, kontrolní a vykazovací činnosti ve výši 119 580 EUR.

43. Celkový požadovaný finanční příspěvek z EFG činí 1 793 710 EUR (60 % celkových nákladů).

Akce	Odhadovaný počet účastníků	Odhadované náklady na účastníka *(v EUR, zaokrouhleno)*	Odhadované celkové náklady *(v EUR)*
Individualizované služby (akce podle čl. 7 odst. 1 písm. a) a c) nařízení o EFG)			
Hloubkové posouzení a individuální plánování	500	28,51	14 254
Hledání zaměstnání a odborné vedení	250	644,42	161 106
Pomoc při hledání zaměstnání poskytovaná soukromými poskytovateli služeb	55	1 109,91	61 045
Motivace a opatření v oblasti zdraví	10	521,70	5 217
Příprava na podnikání	25	573,92	14 348
Granty na podnikání a zakládání podniků	20	15 000,00	300 000
Vzdělávání a odborná příprava	180	6 869,72	1 236 551
Uznání dovedností	25	2 921,80	73 045
Mezisoučet a): Procento balíčku individualizovaných služeb:	–		1 865 566 (65,00 %)
Příspěvky a pobídky (akce podle čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení o EFG)			
Cestovní výdaje a s nimi spojené náklady	50	521,76	26 088
Příspěvek při hledání zaměstnání	80	12 228,55	978 284
Mezisoučet b): Procento balíčku individualizovaných služeb:	–		1 004 372 (35,00 %)

Akce podle čl. 7 odst. 4 nařízení o EFG		
1. Přípravné činnosti	–	0
2. Řízení	–	116 971
3. Informační a propagační činnosti	–	2 609
4. Kontrola a vykazování	–	0
Mezisoučet c): Procentní podíl na celkových nákladech:	–	119 580 (4,00 %)
Celkové náklady (a + b + c):	–	2 989 518
Příspěvek z EFG (60 % celkových nákladů)	–	1 793 710

44. Náklady na akce uvedené v tabulce výše jakožto akce podle čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení o EFG nepřesahují 35 % celkových nákladů na koordinovaný balíček individualizovaných služeb. Švédsko potvrdilo, že tyto akce jsou podmíněny aktivní účastí cílových příjemců pomoci při hledání zaměstnání nebo profesní přípravě.

45. Švédsko potvrdilo, že náklady na investice do samostatně výdělečné činnosti, zakládání podniků a převzetí podniků zaměstnanci nepřekročí částku 15 000 EUR na příjemce.

Období způsobilosti výdajů

46. Švédsko začalo poskytovat individualizované služby cílovým příjemcům pomoci dne 30. ledna 2015. Výdaje na akce jsou proto způsobilé pro finanční příspěvek z EFG od 30. ledna 2015 do 16. září 2017, s výjimkou terciárního vzdělávání, které bude způsobilé do 16. března 2018.

47. Švédsku začaly vznikat administrativní výdaje spojené s prováděním EFG dne 30. ledna 2015. Výdaje na přípravné, řídící, informační, propagační, kontrolní a vykazovací činnosti jsou proto způsobilé pro finanční příspěvek z EFG od 30. ledna 2015 do 16. března 2018.

Spolufinancování a doplňkovost s akcemi financovanými z vnitrostátních fondů nebo fondů Unie

48. Švédská vláda spolufinancuje opatření EFG prostřednictvím rozpočtu služeb zaměstnanosti Arbetsförmedlingen.

49. Švédsko potvrdilo, že výše popsaná opatření, která získají finanční příspěvek z EFG, neobdrží zároveň finanční příspěvky z jiných finančních nástrojů Unie.

Postupy pro konzultaci s cílovými příjemci pomoci nebo jejich zástupci, se sociálními partnery a s místními a regionálními orgány

50. Koordinovaný balíček individualizovaných služeb byl vypracován na základě konzultací s cílovými příjemci pomoci a jejich zástupci a s místními veřejnými subjekty. Schůzky příslušných místních subjektů se konají jednou měsíčně a propouštění ve společnosti Volvo bylo poprvé probíráno v červenci 2014. Oddělení lidských zdrojů společnosti Volvo spolupracovalo při shromažďování údajů a plánování opatření.

51. Zúčastněnými stranami zahrnutými do plánování a provádění jsou obec Umeå, zemská správní rada, region Västerbotten, odborové svazy, obchodní centrum pro technologie, obchodní komora, obchodní organizace „Företagarna“, univerzita

Umeå, služby zaměstnanosti Arbetsförmedlingen a společnost Volvo. Byla přijata různá opatření, aby byla zajištěna informovanost cílové skupiny (i oddělení lidských zdrojů a zástupců odborových svazů) o příležitostech poskytovaných EFG.

Řídicí a kontrolní systémy

52. Žádost obsahuje popis řídicích a kontrolních systémů, který specifikuje povinnosti dotčených orgánů. Švédsko oznámilo Komisi, že finanční příspěvek bude řízen službami zaměstnanosti Arbetsförmedlingen, které jsou formálně ustanoveny řídícím a výplatním orgánem. Účetnictví projektu bude kontrolovat útvar vnitřního auditu, který je samostatným subjektem přidruženým k řídící radě veřejných služeb zaměstnanosti Arbetsförmedlingen. Jeho úkolem je ve veřejných službách zaměstnanosti kontrolovat postup vnitřní kontroly a ověřování a navrhovat zlepšení, jakož i poskytovat poradenství a podporu řídící radě a generálnímu řediteli. Audit projektů bude prováděn pravidelně.

Závazky přijaté dotčeným členským státem

53. Švédsko poskytlo všechny nezbytné záruky týkající se těchto bodů:

- budou dodržovány zásady rovného zacházení a nediskriminace při přístupu k navrženým akcím a jejich provádění,
- byly splněny požadavky stanovené vnitrostátními právními předpisy a právními předpisy EU, které se týkají hromadného propouštění,
- společnost Volvo Trucks, která pokračovala po propuštění pracovníků ve své činnosti, dodržela své zákonné povinnosti upravující propouštění a své pracovníky příslušným způsobem zabezpečila,
- navržené akce neobdrží finanční podporu z jiných fondů či finančních nástrojů Unie a zamezí se jakémukoliv dvojímu financování,
- navržené akce se budou doplňovat s opatřeními financovanými prostřednictvím strukturálních fondů,
- finanční příspěvek z EFG bude v souladu s procesními a hmotněprávními pravidly Unie pro státní podporu.

ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtový návrh

54. EFG nepřekročí maximální roční částku 150 milionů EUR (v cenách roku 2011), jak je stanoveno v článku 12 nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013 ze dne 2. prosince 2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020[14].

55. Po posouzení žádosti s ohledem na podmínky stanovené v čl. 13 odst. 1 nařízení o EFG a při zohlednění počtu cílových příjemců pomoci, navržených akcí a odhadovaných nákladů navrhuje Komise uvolnit z EFG částku 1 793 710 EUR, která představuje 60 % celkových nákladů na navržené akce, aby byl v souvislosti s dotčenou žádostí poskytnut finanční příspěvek.

56. Návrh rozhodnutí o uvolnění prostředků z EFG přijme společně Evropský parlament a Rada, jak stanoví bod 13 interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi

[14] Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 884.

Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázni, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení[15].

Související akty

57. Současně s tímto návrhem rozhodnutí o uvolnění prostředků z EFG předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh na převod prostředků ve výši 1 793 710 EUR do příslušné rozpočtové položky.

58. Současně s přijetím tohoto návrhu rozhodnutí o uvolnění prostředků z EFG přijme Komise rozhodnutí o poskytnutí finančního příspěvku, a to prostřednictvím prováděcího aktu, který vstoupí v platnost dnem, kdy Evropský parlament a Rada přijmou navržené rozhodnutí o uvolnění prostředků z EFG.

[15] Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o uvolnění prostředků z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (žádost Švédska – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1309/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro přizpůsobení se globalizaci (2014–2020) a o zrušení nařízení (ES) č. 1927/2006[16], a zejména na čl. 15 odst. 4 uvedeného nařízení,

s ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázni, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení[17], a zejména na bod 13 uvedené dohody,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci (dále jen „EFG“) má za cíl poskytovat podporu pracovníkům, kteří byli propuštěni, a osobám samostatně výdělečně činným, které přestaly vykonávat svou činnost v důsledku významných změn ve struktuře světového obchodu způsobených globalizací, v důsledku pokračující celosvětové finanční a hospodářské krize, nebo v důsledku nové celosvětové finanční a hospodářské krize, a pomáhat těmto osobám při jejich opětovném začlenění na trh práce.

(2) EFG nepřekročí maximální roční částku 150 milionů EUR (v cenách roku 2011), jak je stanoveno v článku 12 nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013[18].

(3) Dne 16. září 2015 předložilo Švédsko žádost EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks o finanční příspěvek z EFG v důsledku propouštění ve společnosti Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) a u čtyř dodavatelů a výrobců, kteří jsou ve Švédsku odběrateli uvedeného podniku. Tato žádost byla doplněna o další informace poskytnuté v souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení (EU) č. 1309/2013. Žádost splňuje požadavky na stanovení výše finančního příspěvku z EFG podle článku 13 nařízení (EU) č. 1309/2013.

(4) V souvislosti s uvedenou žádostí Švédska by proto měly být z EFG uvolněny prostředky na poskytnutí finančního příspěvku ve výši 1 793 710 EUR.

(5) Aby byly příspěvky z EFG uvolněny co nejdříve, mělo by být toto rozhodnutí použitelné ode dne jeho přijetí,

---

16 Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 855.

17 Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

18 Nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 884).

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

V rámci souhrnného rozpočtu Evropské unie na rozpočtový rok 2016 se z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci uvolňuje částka ve výši 1 793 710 EUR v prostředcích na závazky a na platby.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Použije se ode dne [*the date of its adoption*][*].

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*

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