ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 16.2.2016 г.
COM(2016) 61 final

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията
(заявление от Швеция — EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1. Приложимите разпоредби за предоставяне на финансово участие от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) са определени в Регламент (ЕС) № 1309/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (2014 — 2020 г.) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1927/2006[1] („Регламента за ЕФПГ“).

2. На 16 септември 2015 г. Швеция подаде заявление EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ във връзка с извършени съкращения[2] във Volvo Group Truck Operation EMEA и четирима доставчици и производители надолу по веригата в Швеция.

3. След оценка на заявлението Комисията заключи в съответствие с всички приложими разпоредби на Регламента за ЕФПГ, че условията за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ са изпълнени.

ОБОБЩЕНИ ДАННИ ЗА ЗАЯВЛЕНИЕТО

Заявление по ЕФПГ	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Държава членка	Швеция
Засегнат(и) регион(и) (ниво 2 по NUTS[3])	SE33 (Upper Norrland)
Дата на подаване на заявлението	16 септември 2015 г.
Дата на потвърждението за получаване на заявлението	16 септември 2015 г.
Дата на искането за допълнителна информация	30 септември 2015 г.
Срок за предоставяне на допълнителната информация	11 ноември 2015 г.
Срок за приключване на оценката	3 февруари 2016 г.
Критерий за намеса	Член 4, параграф 1, буква а) от Регламента за ЕФПГ
Основно предприятие	Volvo Group Truck Operation EMEA
Брой на засегнатите предприятия	5
Сектор(и) на икономическа дейност (на равнище разделения по NACE Rev. 2)[4]	Разделение 29 („Производство на автомобили, ремаркета и полуремаркета“)

[1] ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

[2] По смисъла на член 3 от Регламента за ЕФПГ.

[3] Регламент (ЕС) № 1046/2012 на Комисията от 8 ноември 2012 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 1059/2003 на Европейския парламент и на Съвета за установяване на обща класификация на териториалните единици за статистически цели (NUTS) по отношение на предоставянето на динамичните редове според новото регионално деление (ОВ L 310, 9.11.2012 г., стр. 34).

[4] ОВ L 393, 30.12.2006 г., стр. 1.

Брой дъщерни предприятия, доставчици и производители надолу по веригата	4
Референтен период (четири месеца):	24 февруари 2015 г. — 24 юни 2015 г.
Брой на съкращенията през референтния период (а)	647
Брой на съкращенията преди и след референтния период (б)	0
Общ брой на съкращенията (а + б)	647
Общ брой на отговарящите на критериите бенефициери	647
Общ брой на бенефициерите от целевата група	500
Брой на младите хора от целевата група, които не работят и не са ангажирани в никаква форма на образование или обучение (NEET)	0
Бюджет за персонализирани услуги (EUR)	2 869 938
Бюджет за прилагането на ЕФПГ[5] (EUR)	119 580
Общ бюджет (EUR)	2 989 518
Финансово участие от ЕФПГ (60 %) (EUR)	1 793 710

ОЦЕНКА НА ЗАЯВЛЕНИЕТО

Процедура

4. Шведските органи подадоха заявление EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks на 16 септември 2015 г. в срок от 12 седмици от датата, на която са изпълнени критериите за намеса, определени в член 4 от Регламента за ЕФПГ. В двуседмичен срок от датата на подаването му — на 16 септември 2015 г. Комисията потвърди, че е получила заявлението, и на 30 септември поиска допълнителна информация от Швеция. Допълнителната информация бе предоставена в шестседмичен срок от датата на искането. Предвиденият 12-седмичен срок от датата на получаване на пълното заявление, в който Комисията следва да приключи оценката си за това дали то отговаря на условията за предоставяне на финансово участие, изтича на 3 февруари 2016 г.

5. По изключение Комисията не бе в състояние да спази този краен срок. В съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1309/2013 обяснението за това е, че е имало изключителен недостиг на експерти за периода, през който Комисията е изготвяла своето предложение.

Допустимост на заявлението.

Засегнати предприятия и бенефициери

6. Заявлението се отнася до 470 работници, съкратени във Volvo Trucks, и 177 работници, съкратени при 4 доставчици и производители надолу по веригата.

[5] В съответствие с член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1309/2013.

Основното предприятие осъществява дейност в икономическия отрасъл от разделение 29 по NACE Revision 2 („Производство на автомобили, ремаркета и полуремаркета“). Съкращенията, направени от основното предприятие, са основно в региона на ниво 2 по NUTS SE33 (Upper Norrland).

Предприятия и брой на съкратените лица по време на референтния период			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Общо предприятия: 5		**Общо съкратени лица:**	**647**
Общо самостоятелно заети лица, чиято дейност е прекратена:			**0**
Общо отговарящи на критериите работници и самостоятелно заети лица:			**647**

Критерии за намеса

7. Швеция подаде заявлението в съответствие с критериите за намеса, посочени в член 4, параграф 1, буква а), съгласно които е необходимо за референтен период от четири месеца в дадено предприятие в държава членка да са били съкратени най-малко 500 работници, включително при неговите доставчици и производители надолу по веригата и/или самостоятелно заети лица, които са прекратили своята дейност.

8. Четиримесечният референтен период за заявлението започва на 24 февруари 2015 г. и приключва на 24 юни 2015 г.

9. Съкращенията по време на референтния период са, както следва:

   – 470 работници, съкратени във Volvo Trucks, и

   – 177 работници, съкратени при 4 доставчици и производители надолу по веригата.

Изчисляване на броя на съкращенията и на случаите на прекратяване на дейност

10. Съкращенията по време на референтния период са изчислени, както следва:

   – 647 от датата на фактическото прекратяване на трудовия договор или изтичането на неговия срок.

Бенефициери, отговарящи на критериите

11. Общият брой на отговарящите на критериите бенефициери е 647.

Връзка между съкращенията и големите структурни промени в моделите на световната търговия, произтичащи от глобализацията

12. С цел да се установи връзката между съкращенията и големите структурни промени в моделите на световната търговия, произтичащи от глобализацията, Швеция заяви, че производството на търговски превозни средства представлява относително малък сектор в рамките на добре развитата автомобилна промишленост и в него вече не доминират европейски и северноамерикански производители. Докато производителите, установени на пазарите на „тройката“ (Северна Америка с изключение на Мексико, Европа и Япония), са безспорни

лидери в областта на технологиите, нововъзникващите азиатски производители на тежкотоварни превозни средства в Китай и Индия са получили достъп до нови технологии от съвместни предприятия с установени пазарни лидери в западния свят.

13. Понастоящем Китай е световен лидер в производството на търговски превозни средства с дял от 34,1 %. През 2014 г. САЩ остана вторият по големина производител на търговски превозни средства (2,8 милиона единици), с 15 % световен дял. ЕС се нарежда на трето място с почти 2,2 милиона произведени единици и с 12,1 % световен дял. САЩ, ЕС и Китай заедно представляват над 60 % от общото световно производство на търговски превозни средства. През 2014 г. световното производство на търговски превозни средства е останало стабилно (- 1 %) с над 18 милиона регистрирани единици и ръст на пазарите на „тройката“. Производството на търговските превозни средства в ЕС се разрасна благодарение на сектора на леките търговски превозни средства, който със своите 1,8 милиона единици представлява почти 82 % от общия обем на производството на търговски превозни средства. Секторът на тежкотоварните превозни средства в рамките на пазара на търговски превозни средства обаче е отбелязал отрицателна тенденция в сравнение с 2013 г.[6]

14. Сериозна промяна в търговията в ЕС през 2014 г. е била отбелязана със спада в износа на производителите от ЕС, както и с увеличаването на вноса на превозни средства. През 2014 г. износът на ЕС на търговски превозни средства е отбелязал загуби в размер на 3,9 милиарда евро за леките търговски превозни средства (- 12,5 %) и на 6,3 милиарда евро за тежкотоварните превозни средства, градските и междуградските автобуси (- 10 %)[7]. Това е довело до общ спад в износа на ЕС (- 11 %). Общият внос на търговски превозни средства в Европейския съюз се е увеличил (+ 10,7 %)[7]. Повече от половината от вноса на ЕС на търговски превозни средства е от Турция (+ 2,4 %), като Китай се нарежда на второ място (+ 2,4 %). Наблюдавано бе значително увеличение на вноса от САЩ (+ 9,3 %) и дори в още по-голяма степен — от Тайланд (+ 51,7 %)[7]. С оглед на тенденцията, очертана от изложените по-горе цифри, търговският баланс на ЕС за търговски превозни средства, макар и положителен, е 25 % по-нисък от предходната година.

15. Редица производители от Азия се превърнаха в основни действащи лица и въпреки че осигуряват основно доставки за вътрешните си пазари, те разработват и технологии, които ще им позволят да се конкурират на световната сцена. За да бъдат в състояние да се конкурират в сектора на тежкотоварните превозни средства, европейските производители ще трябва да подобрят ефикасността на производствените съоръжения в развитите пазари. Стратегията на Volvo[8] има ясна цел да отговори на тези тенденции: Volvo предприе мерки за оптимизиране и намаляване на разходите, като същевременно инвестира изключително активно в Азия, както се вижда от сключеното през 2013 г. споразумение с китайския производител Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), довело до придобиването на 45 % от дъщерното предприятие на DFG, Dongfeng Commercial Vehicles[8].

---

6 „Economic and Market“, прогнозен доклад на Европейската асоциация на производителите на автомобили (ACEA) (март 2015 г.).

7 Евростат, последни налични данни в прогнозния доклад на ACEA (март 2015 г.)

8 Годишен доклад на Volvo, 2014 г., стр. 2: www.volvogroup.com (2014)

16. Както се вижда от представените по-горе най-нови данни, производителите на търговски превозни средства и доставчиците на производителите на оригинално оборудване (ПОО), установени извън ЕС, добиват все по-високотехнологично ниво на развитие и са в състояние на насочат своя износ към европейския пазар.

17. Според консултантското дружество Deloitte[9] нискотарифният сектор на пазара на тежкотоварни превозни средства постепенно увеличава своя капацитет и навлиза на сектора на превозни средства от висок клас, в много случаи чрез съвместни предприятия с производители и/или ключови доставчици на пазари на „тройката“. Необходими са структурни промени, за да се запази рентабилността на европейския пазар на тежкотоварни превозни средства.

18. През изминалите няколко години станахме свидетели на консолидирането на промишлеността и на приспособяването на производствения ѝ капацитет в световен мащаб към намаленото международно търсене. Придобиването на Scania от MAN и Volkswagen Commercial Vehicles е един от последните примери за усилията за създаване на водеща група в сектора на търговските превозни средства. Както посочва IBM Institute for Business Values[10]: „в наши дни структурните промени са неизменна реалност за промишлеността на тежкотоварни превозни средства, изправена пред основни промени в бизнес моделите“.

19. Обект на съществено регламентиране и изложена на силно циклични пазари, промишлеността на тежкотоварни превозни средства срещна трудности да възприеме дълбоките промени и необходимостта от адаптация. Следователно глобализацията е сред основните външни фактори, които оказват отражение върху промишлеността на тежкотоварни превозни средства в наши дни. Според доклада на ACEA[6] през последните десетилетия промишлеността на тежкотоварни превозни средства е придобила още по-глобални измерения, тъй като различни настъпили в нея промени са свързани и повлияни от глобализацията. Тези промени ще подобрят нейната конкурентоспособност, тъй като се очаква ПОО от нововъзникващите пазари да навлязат на западните пазари до 2030 г., което ще доведе до по-голям ценови натиск. Западните ПОО ще компенсират стагнацията на пазарите си чрез задълбочаване на сътрудничеството, което ще доведе до намаляване на инвестиционните разходи, до отбелязване на растеж и до отстраняване на рисковете от появата на нови конкуренти.

20. В доклад на PricewaterhouseCoopers (PwC)[11] се посочва, че разработването на тежкотоварни превозни средства от ниския ценови сегмент ще наложи промяна в експлоатационните модели. Тази промяна може да доведе до изнасяне на производството към разрастващите се нововъзникващи пазари. През последните десетилетия световната конкуренция доведе до все повече случаи на консолидация, сътрудничество или партньорство. Очаква се тази тенденция да продължи, особено между западните ПОО и ПОО на нововъзникващите пазари. По този начин секторът следва сектора на пътническите автомобили,

---

9 „Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market“ („Пазарът на тежкотоварни превозни средства през 2024 г., устойчив растеж на световния пазар“), Deloitte (2014 г.).

10 „Truck 2020 transcending turbulence“ („Тежкотоварните превозни средства през 2020 г., преодоляване на сътресенията“), IBM Global Business Service (май 2015 г.)

11 „The truck industry in 2020“ („Промишлеността на тежкотоварни превозни средства през 2020 г.“), PwC (2014 г.).

който премина през подобна трансформация в края на 90-те години. Очаква се до 2030 г. производителите на нововъзникващите пазари да навлязат на западните пазари и да причинят още по-голям ценови натиск.

21. През идните години някои основни тенденции ще окажат въздействие върху глобалната конкуренция в рамките на промишлеността на тежкотоварни превозни средства и ще я задълбочат: демографските промени и повишената урбанизация, регулаторните въпроси, като например пътните и други такси, пречките пред търговията, наложени от националното законодателство, изискванията за опазване на околната среда, горивната ефективност, безопасността и сигурността и др. Всички тези елементи ще доведат до повишаване на разходите, предимно за разработка и научноизследователска и развойна дейност, и ще увеличат конкуренцията. Производители от ЕС трябва да се подготвят за тези промени.

22. Глобализацията вече оказва отражение върху моделите на заетост и възнагражденията посредством преместване на части от международните вериги за доставки и производството на производителите от пазарите на „тройката“. Последните проучвания, проведени от KPMG[12], PWC[11] и Tillväxtverket[13], подчертават, че в условията на глобална конкуренция поддържането на високи производствени разходи вече няма да бъде възможно.

23. Шведските органи твърдят, че отделът на Volvo в Умео е извършил частично преместване вследствие на нуждата от увеличаване на ефективността и намаляване на разходите с цел справяне със съществуващата и бъдещата глобална конкуренция[8].

24. Към днешна дата за сектора на производството на автомобили, ремаркета и полуремаркета са подадени 22 заявления за подкрепа от ЕФПГ, включително и настоящото, 12 от които се основават на свързана с търговията глобализация, а 10 — на световната финансова и икономическа криза.

Събития, довели до съкращенията и до прекратяването на дейността

25. Volvo Group е един от водещите производители на тежкотоварни превозни средства, автобуси, строителна техника, корабни и промишлени двигатели в света. Групата също така предоставя цялостни решения за финансиране и експлоатация. Седалището на групата е в Гьотеборг и в нея работят около 100 000 души. Тя разполага с производствени съоръжения в 19 държави и продава своите продукти на повече от 190 пазара.

26. От 1999 г. насам Volvo Car Corporation вече не е част от Volvo Group, но Volvo Group и Volvo Cars още споделят една и съща търговска марка. През 1999 г. бе създадено ново дружество, Volvo Trademark Holding AB, което се занимава със свързаните с търговската марка въпроси на двете дружества. Volvo Cars и Volvo Group остават отделни субекти, но си сътрудничат в областта на научноизследователската и развойна дейност и свързаните с търговската марка инвестиции, като например Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) отговаря за цялото производство на двигателите и предавателните механизми на групата, както и за цялото производство на тежкотоварните превозни средства на Volvo, Renault, Mack и

12 „Competing in the global truck Industry“ („Конкурентоспособност в глобалната промишленост на тежкотоварни превозни средства“), KPMG (2014 г.).

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

UD. GTO се занимава и с доставката на резервни части за клиентите на групата, както и с логистиката. През изминалото десетилетие развитието на Volvo Group, ориентирано към придобивания, в това число на Renault Trucks, Mack, UD Trucks и SDLG, осигури на дружеството достъп до нови търговски марки и нови пазари. Придобиването на 45 % от китайското дружество Dongfeng Commercial Vehicles, което приключи през януари 2015 г., представлява един етап от стратегията.

28. Сега GTO трябва да повиши ефективността на производствената верига, което оказва своето отражение върху операциите в завода в Умео. Volvo Group намали своя персонал в световен мащаб с около 10 % — от 110 000 на около 100 000. В Швеция броят на работниците бе намален от 25 000 на 21 000 през последните четири години, в това число тазгодишните съкращения на работни места в завода в Умео.

29. Заводът в Умео е част от GTO, в която работят около 33 000 служители по света. Съкращенията в Умео засегнаха и работници във Volvo Logistics and Parts, които са част от GTO.

30. Заводът в Умео, като част от глобалната индустриална система на Volvo Group, произвежда кабини за тежкотоварни превозни средства с марката Volvo за Европа, някои кабини за отвъдморските монтажни заводи и всички щамповани части за кабини с марката Volvo за други континенти (Бразилия, Азия). Тапицирането на кабините обаче става в завода в Туве, близо до Гьотеборг.

31. Европейската програма за оптимизиране на Volvo Group бе лансирана през 2015 г. В рамките на тази програма департаментът на завода в Умео, специализиран в щамповането, заваряването, боядисването и тапицирането на кабините на тежкотоварните превозни средства, е преместен в завода в Туве, за да бъде в близост до монтажния завод, в който се извършва окончателното сглобяване.

32. Volvo обяви съкращения и в Гьотеборг и в Ескилстюна. Въпреки че по-голямата част от бенефициерите от целевата група обхващат съкращенията в Умео, съкратените работници в Гьотеборг и Ескилстюна също са включени. Програмата за подобряване на ефективността на Volvo засегна и подизпълнители, по-специално в Умео.

33. Обсъжданията относно получаването на потенциална подкрепа от страна на ЕФПГ започнаха в Умео през март 2014 г. Към тази дата всеки работник е бил лично информиран за планираните съкращения от отговорния ръководител и от представителя на синдикатите. На първото си заседание, проведено на 18 март 2014 г., заинтересованите страни и социалните партньори в региона бяха единодушни, че съкращенията във Volvo биха оказали значително отрицателно въздействие в региона и биха засегнали и други дружества и че е налице необходимост от предприемане на мерки.

34. Първите уведомления са били дадени в GTO в Гьотеборг на 14 април 2014 г., като повечето работници са получили своите уведомления на 19 май. На 16 юни 2014 г. работниците в Ескилстюна са били уведомени за съкращенията си.

Очаквано въздействие на съкращенията върху местната, регионалната или националната икономика и върху заетостта

35. В началото на 2014 г. населението на област Västerbotten (с областен център Умео) е било около 262 360 души, т.е. около 2,7 % от населението на страната

(намаляващ дял). Като цяло пазарите на труда в арктиктическите райони, както тези в други слабонаселени райони, са по-уязвими, тъй като географската изолация и суровият климат правят създаването и поддържането на работни места по-скъпо, отколкото в други региони.

36. В края на ноември 2014 г. общият брой на безработните лица в областта е бил 9400 души (7,2 % от регистрираната работна сила), което е с около 1000 души по-малко в сравнение със същия период през 2013 г. Процентът на безработицата на национално равнище в същото време е възлизал на 7,9 %.

37. В неотдавнашен доклад на област Västerbotten, озаглавен „2025: търсят се 40 000 нови служители във Västerbotten“ се прави преглед на предизвикателствата: намаляване на работната сила в съчетание с ниските нива на инвестиции в МСП. Според доклада всяка година от пазара на труда се оттеглят около 3000 души. Свободните работни места в района са концентрирани в здравния сектор и в области с висококвалифицирана работна ръка. Търсят се инженери, оперативни ръководители, отговорници по организацията и технически специалисти. Търсенето на квалифицирана работна ръка се увеличава и съществува подчертан недостиг в много професионални групи, предимно тези, които се нуждаят от високоспециализирана подготовка и високо ниво на експертни знания.

38. Последиците от загубата на работни места във Volvo ще окажат своето отражение върху сектора и региона. Съкращенията на 647 работници представлява предизвикателство, особено за по-възрастните работници в целевата група. Вероятно е съкратените работници да срещнат трудности при търсенето на работа, тъй като не разполагат с уменията, които се търсят на регионалния пазар на труда. По-голямата част от работниците в целевата група имат само средно образование, докато работните места, които се очаква да бъдат открити, ще бъдат за висококвалифициран персонал и инженери с подходящо висше образование. Поради това в рамките на проекта ще е необходимо тясно сътрудничество с организациите в областта на образованието и заетостта. С негова помощ може да насърчи създаването на нови предприятия и подобряването на уменията и компетенциите на търсещите работа лица, които отговарят на потребностите на бъдещите работодатели. Тъй като площта на региона е много голяма, може да се наложи бенефициерите да пътуват много.

По-малък брой бенефициери от целевата група се намират в Sörmland (Източна Швеция) и Västergötland (Западна Швеция). Пазарът на труда в тези области е по-динамичен в сравнение с този във Västerbotten, но дори и в Гьотеборг може да се наложи търсещите работа лица да получат допълнително образование или да придобият компетенции в други сектори. В случая на Ескилстюна работниците може да се наложи да разширят географския обхват на търсене на работа дори и до Стокхолм.

Бенефициери от целевата група и предложени действия

Бенефициери от целевата група

39. Прогнозният брой на съкратените работници, които се очаква да вземат участие в мерките, е 500. Разпределението им по пол, гражданство и възрастова група е следното:

Категория		Брой бенефициери от целевата група	
Пол:	Мъже:	387	(77,4 %)
	Жени:	113	(22,6 %)
Гражданство:	Граждани на държави — членки на ЕС:	500	(100,0 %)
	Граждани на държави извън ЕС:	0	(0,0 %)
Възрастова група:	15 — 24 години:	55	(11,0 %)
	25 — 29 години:	75	(15,0 %)
	30 — 54 години:	300	(60,0 %)
	55 — 64 години:	61	(12,2 %)
	над 64 години:	9	(1,8 %)

Допустимост на предложените действия

40. Персонализираните услуги, които трябва да бъдат предоставени на съкратените работници от Arbetsförmedlingen (шведската публична служба по заетостта), се състоят от следните действия, всяко от които надхвърля това, което обикновено би било възможно без подкрепа от страна на ЕФПГ:

– Задълбочена оценка и индивидуално планиране: процедурата по регистрация включва проучване на предишния опит и обучение и е ускорена за бенефициерите по ЕФПГ. Тя може да включва няколко индивидуални и персонализирани срещи, някои от които могат да бъдат с дружества за професионално пренасочване.

– Различни дейности, свързани с търсенето на работа, и индивидуално обучение: стандартните дейности, предлагани от Arbetsförmedlingen, ще бъдат комбинирани с мерки по ЕФПГ като индивидуална подкрепа при пряк контакт с потенциални работодатели, заседания за мотивиране и конференции за представяне на пазара на труда в региона. Това ще бъде особено важно за онези работници от целевата група, които определят образователното си равнище за недостатъчно за свободните работни места в региона. Ще се предлагат както индивидуални, така и групови дейности, някои от които ще бъдат достъпни онлайн.

– Мотивация и мерки, свързани със здравословното състояние: бенефициерите по ЕФПГ ще имат достъп до терапевти, психолози и експерти по когнитивна терапия за повишаване на тяхната мотивация и оказване на помощ на лица, чието здраве е влошено в резултат на съкращение след дълъг период на заетост в рамките на едно и също дружество.

– Предприемачество и създаване на предприятия: външни експерти, които предоставят консултации на бъдещи предприемачи, ще организират подготвителни курсове за тези, които възнамеряват да създадат свое предприятие.

– Бенефициерите ще имат достъп до безвъзмездни средства за започване на стопанска дейност след като тяхната предприемаческа идея е била проверена и одобрена от консултанти. Безвъзмездните средства ще бъдат изплащани за период от 6 месеца, като този период може да бъде удължен до 12 месеца по съвет на консултанта. В случай че бенефициерите поемат предприятия, чиито собственици са близо до пенсионна възраст, безвъзмездните средства по ЕФПГ могат да им позволят да управляват предприятието заедно с пенсионерите по време на преходен период.

– Образование и обучение: на бенефициерите по ЕФПГ ще бъде осигурено образование и обучение, което обикновено не би било достъпно за тях. Някои от дейностите по тази програма ще бъдат съобразени с всеки човек индивидуално, в сътрудничество с Университета в Умео, висши учебни заведения и предприятия в региона. Работниците от целевата група ще бъдат насърчавани да приемат работа, без да се влияят от стереотипите от гледна точка на пола, например в сектора на здравеопазването.

– Обучението може да включва професионален опит и професионална подготовка (за всяка възрастова група), които могат да се предоставят и на онези работници, които се подготвят за създаване или поемане на съществуващо предприятие.

– Удостоверяване на компетенциите: на участниците ще бъде предложено удостоверяване на компетенциите. Тъй като тези услуги не могат да бъдат предоставяни на местно равнище, бенефициерите ще могат да пътуват до съответните центрове.

– Помощ при търсене на работа, предоставяна от частни доставчици на услуги: частните доставчици на услуги, чието участие е осигурено от Arbetsförmedlingen, могат значително да подпомогнат бенефициерите от целевата група при намирането на работа и удостоверяването на компетенциите.

– Пътни разходи и свързани с тях разходи: площта на региона на Västerbotten е много голяма, поради което достъпът до услуги налага проявяването на мобилност и изисква допълнителни разходи. Разходите по прехвърляне и преместване, свързани със започването на нова работа в друга част на страната могат да бъдат покрити, както и разходите за пътувания на дълги разстояния за явяване на интервюта за работа. Тези разходи ще трябва да бъдат договорени предварително, да бъдат удостоверени с документи и да бъдат проверими.

– Помощ при търсене на работа: тази помощ се предоставя на бенефициерите, които участват в някоя от активните мерки, описани по-горе. Размерът на помощта зависи от отделни фактори, като таванът е фиксиран с решение на парламента на 910 SEK (около 97 EUR) на ден и спада след първите 100 дни на 760 SEK (около 81 EUR) на ден. Следователно при посочения по-горе таван вписаната в бюджета средна

стойност в размер на 12 000 EUR ще предостави надбавка на всеки работник в продължение на около 128 дни.

41. Предложените действия, описани в настоящия документ, представляват активни мерки на пазара на труда в рамките на допустимите действия, посочени в член 7 от Регламента за ЕФПГ. Тези действия не заместват пасивните мерки за социална закрила.

42. Швеция предостави поисканата информация относно действията, които са задължителни за засегнатото предприятие по силата на националното законодателство или в съответствие с колективни споразумения. Те потвърдиха, че финансовото участие от страна на ЕФПГ няма да замени тези действия.

Прогнозен бюджет

Общите прогнозни разходи са в размер на 2 989 518 EUR, като в тях се включват разходи за персонализирани услуги на стойност 2 869 938 EUR и разходи за дейности по подготовка, управление, информиране и публичност, контрол и докладване в размер на 119 580 EUR.

43. Общият размер на заявеното финансово участие от ЕФПГ възлиза на 1 793 710 EUR (60 % от общия размер на разходите).

Действия	Прогнозен брой участници	Прогнозни разходи за един участник *(EUR, закръглено)*	Общо прогнозни разходи *(EUR)*
Персонализирани услуги (действия по член 7, параграф 1, букви а) и в) от Регламента за ЕФПГ)			
Задълбочена оценка и индивидуално планиране	500	28,51	14 254
Различни дейности, свързани с търсенето на работа, и индивидуално обучение	250	644,42	161 106
Помощ при търсене на работа, предоставяна от частни доставчици на услуги	55	1109,91	61 045
Мотивация и мерки, свързани със здравословното състояние	10	521,70	5217
Подготовка за стопанска дейност	25	573,92	14 348
Помощ за предприемачество и създаване на предприятия	20	15 000,00	300 000
Образование и обучение	180	6869,72	1 236 551

Удостоверяване на компетенциите	25	2921,80	73 045
Междинен сбор (а): Процент от пакета от персонализирани услуги	—		1 865 566 (65,00 %)
Помощи и стимули (действия по член 7, параграф 1, буква б) от Регламента за ЕФПГ)			
Пътни разходи и свързани с тях разходи	50	521,76	26 088
Помощ при търсене на работа	80	12 228,55	978 284
Междинен сбор (б): Процент от пакета от персонализирани услуги:	—		1 004 372 (35,00 %)
Действия по член 7, параграф 4 от Регламента за ЕФПГ			
1. Подготовка	—		0
2. Управление	—		116 971
3. Информиране и публичност	—		2609
4. Контрол и докладване	—		0
Междинен сбор (в): Процент от общите разходи:	—		119 580 (4,00 %)
Общо разходи (а + б + в):	—		2 989 518
Финансово участие от ЕФПГ (60 % от общия размер на разходите)	—		1 793 710

44. Разходите за действията, определени в таблицата по-горе като дейности по член 7, параграф 1, буква б) от Регламента за ЕФПГ, не надвишават 35 % от общите разходи за съгласувания пакет от персонализирани услуги. Швеция потвърди, че тези действия са обвързани с активното участие на бенефициерите от целевата група в дейности по търсене на работа или обучение.

45. Швеция потвърди, че разходите за инвестиции за самостоятелна заетост, започване на стопанска дейност и придобиване от служителите няма да надхвърлят сумата от 15 000 EUR за бенефициер.

Период на допустимост на разходите

46. Шведските органи са започнали да предоставят персонализирани услуги на бенефициерите от целевата група на 30 януари 2015 г. С оглед на това разходите за тези дейности ще бъдат допустими за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ от 30 януари 2015 г. до 16 септември 2017 г., с изключение на разходите за обучение в областта на висшето образование, които ще бъдат допустими за финансово участие до 16 март 2018 г.

47. Шведските органи са започнали да извършват административни разходи по прилагането на ЕФПГ на 30 януари 2015 г. С оглед на това разходите за дейностите по подготовка, управление, информиране и публичност, контрол и докладване са допустими за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ през периода от 30 януари 2015 г. до 16 март 2018 г.

Съфинансиране и допълване с действия, финансирани с национални средства или със средства от Съюза

48. Шведското правителство съфинансира мерките по ЕФПГ със средства на службата по заетостта (Arbetsförmedlingen) .

49. Шведските органи са потвърдили, че за описаните по-горе мерки, за които се предоставя финансово участие от ЕФПГ, няма да получат финансова подкрепа от други финансови инструменти на Съюза.

Процедури за провеждане на консултации с бенефициерите от целевата група, с техни представители или със социалните партньори, както и със съответните органи на местно и регионално равнище

50. Съгласуваният пакет от персонализирани услуги е изготвен след консултации с бенефициерите от целевата група и техните представители, както и с местните публични органи. Заседания на съответните местни органи се провеждат веднъж месечно и съкращенията във Volvo са били обсъдени за пръв път през юли 2014 г. Отдел „Човешки ресурси“ на Volvo оказа съдействие при събирането на данните и планирането на мерките.

51. Заинтересованите страни, участващи в планирането и прилагането, са община Умео, окръжният административен съвет, регион Västerbotten, профсъюзите, бизнес центърът в областта на технологиите, търговската камара, бизнес организацията „Företagarna“, Университета в Умео, Arbetsförmedlingen и Volvo. Взети са различни мерки, за да се гарантира, че целевата група (както и отделът за човешки ресурси и представителите на профсъюзите) са наясно с възможностите, предлагани от ЕФПГ.

Системи за управление и контрол

52. В заявлението е описана системата за управление и контрол и са посочени отговорностите на съответните органи. Швеция уведоми Комисията, че финансовото участие ще бъде управлявано и контролирано от Arbetsförmedlingen, която е официално определена за управляващ и разплащателен орган. Счетоводните сметки на проекта ще бъдат проверявани от отдела за вътрешен одит, който е отделен орган на подчинение на управителния съвет на Arbetsförmedlingen. Неговата задача е да подложи на проверка процеса по вътрешен контрол и проверка в ПСЗ и да предлага подобрения, както и да предоставя консултации и помощ на ръководството и генералния директор. Проектът ще бъде подлаган на редовен одит.

Ангажименти, поети от засегнатата държава членка

53. Шведските органи са предоставили всички необходими гаранции за това, че:

– при достъпа до предложените действия и тяхното изпълнение ще се спазват принципите на равнопоставеност и недискриминация;

– са спазени изискванията, определени в националното законодателство и в законодателството на ЕС относно колективните съкращения;

– предприятието Volvo Trucks, което е продължило дейността си след освобождаването на работниците, е спазило своите правни задължения във връзка със съкращенията и е предприело съответните действия във връзка с работниците си;

– за предложените действия няма да бъде получена финансова помощ от други фондове или финансови инструменти на Съюза и няма да бъде допуснато дублиране на финансирането;

– предложените действия ще допълват други действия, финансирани от структурните фондове;

– финансовото участие от ЕФПГ ще бъде съобразено с процедурните и материалноправните разпоредби на Съюза относно държавните помощи.

ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Бюджетно предложение

54. В съответствие с предвиденото в член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014 — 2020[14] ЕФПГ не може да надхвърля максимален годишен размер от 150 милиона евро (по цени от 2011 г.).

55. След като проучи заявлението с оглед на условията, определени в член 13, параграф 1 от Регламента за ЕФПГ, и като отчете броя на бенефициерите от целевата група, предложените действия и прогнозните разходи, Комисията предлага да бъдат мобилизирани средства от ЕФПГ в размер на 1 793 710 EUR, което представлява 60 % от общите разходи за предложените действия, за предоставяне на финансово участие по заявлението.

56. Предложеното решение за мобилизиране на средства от ЕФПГ ще бъде взето съвместно от Европейския парламент и Съвета в съответствие с предвиденото в точка 13 от Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление[15].

Свързани актове

57. Едновременно с предложението за решение за мобилизиране на средства от ЕФПГ Комисията ще представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за прехвърляне на сумата от 1 793 710 EUR към съответния бюджетен ред.

58. Едновременно с приемането на настоящото предложение за решение за мобилизиране на средства от ЕФПГ Комисията ще приеме решение за предоставяне на финансово участие посредством акт за изпълнение, който ще влезе в сила на датата, на която Европейският парламент и Съветът приемат предложеното решение за мобилизиране на средства от ЕФПГ.

---

14 [14]ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884.

15 [15]ОВ C 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията
(заявление от Швеция — EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Регламент (ЕС) № 1309/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (2014 — 2020 г.) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1927/2006[16], и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като взеха предвид Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление[17], и по-специално точка 13 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като имат предвид, че:

(1) Европейският фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) е създаден с цел оказване на подкрепа на съкратени работници и самостоятелно заети лица, чиято дейност е прекратена в резултат на големи структурни промени в моделите на световната търговия вследствие на глобализацията, в резултат на продължаване на световната финансова и икономическа криза или в резултат на нова световна финансова и икономическа криза, както и с цел подпомагане на тяхната реинтеграция на пазара на труда.

(2) В съответствие с предвиденото в член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета[18] ЕФПГ не може да надхвърля максимален годишен размер от 150 милиона евро (по цени от 2011 г.).

(3) На 16 септември 2015 г. Швеция подаде заявление EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ във връзка с извършени съкращения във Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation EMEA) и четирима доставчици и производители надолу по веригата в Швеция. и предостави допълнителна информация към заявлението, както е предвидено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1309/2013. Заявлението отговаря на изискванията за определяне на финансово участие от ЕФПГ, установени в член 13 от Регламент (ЕС) № 1309/2013.

16 [16]ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

17 ОВ C 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

18 Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014 — 2020 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

(4) Поради това, за да бъде удовлетворено подаденото от Швеция заявление, следва да бъдат мобилизирани средства за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ в размер на 1 793 710 EUR.

(5) С цел да се сведе до минимум времето, необходимо за мобилизиране на средства от ЕФПГ, настоящото решение следва да се прилага от датата на приемането му,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

В рамките на общия бюджет на Европейския съюз за финансовата 2016 година от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията се мобилизират средства за предоставяне на сумата от 1 793 710 EUR под формата на бюджетни кредити за поети задължения и бюджетни кредити за плащания.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. То се прилага от [*датата на приемането му*][*].

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

[*] Да се попълни от Парламента преди публикуването в ОВ.