COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (solicitud de Suecia – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1. Las normas aplicables a las contribuciones financieras del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) se establecen en el Reglamento (UE) nº 1309/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (2014-2020) y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1927/2006[1] (el «Reglamento del FEAG»).

2. El 16 de septiembre de 2015, Suecia presentó la solicitud EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks relativa a una contribución financiera del FEAG, a raíz de los despidos[2] que se habían producido en Volvo Group Truck Operation, EMEA y en cuatro proveedores y transformadores de productos en Suecia.

3. Tras evaluar la solicitud, la Comisión ha llegado a la conclusión de que, con arreglo a todas las disposiciones aplicables del Reglamento del FEAG, se cumplen las condiciones para conceder una contribución financiera del FEAG.

RESUMEN DE LA SOLICITUD

Solicitud de contribución del FEAG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Estado miembro	Suecia
Región afectada (nivel NUTS[3] 2)	SE33 (Norrland Septentrional)
Fecha de presentación de la solicitud	16 de septiembre de 2015
Fecha de acuse de recibo de la solicitud	16 de septiembre de 2015
Fecha de solicitud de información adicional	30 de septiembre de 2015
Plazo para la presentación de la información adicional	11 de noviembre de 2015
Plazo para completar la evaluación	3 de febrero de 2016
Criterio de intervención	Artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento del FEAG
Empresa principal	Volvo Group Truck Operation EMEA
Número de empresas afectadas	5
Sectores de actividad económica (División de la NACE Rev. 2)[4]	División 29 (Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques)
Número de filiales, proveedores y transformadores de productos de dicha empresa	4

[1] DO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

[2] A tenor del artículo 3 del Reglamento del FEAG.

[3] Reglamento (UE) nº 1046/2012 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas (NUTS), en lo relativo a la transmisión de las series temporales para el nuevo desglose regional (DO L 310 de 9.11.2012, p. 34).

[4] DO L 393 de 30.12.2006, p. 1.

Período de referencia (cuatro meses)	24 de febrero de 2015 - 24 de junio de 2015
Número de trabajadores despedidos durante el periodo de referencia (*a*)	647
Número de trabajadores despedidos antes o después del período de referencia (*b*)	0
Número total de trabajadores despedidos (*a* + *b*)	647
Número total de beneficiarios admisibles	647
Número total de beneficiarios previstos	500
Número de jóvenes beneficiarios previstos que no trabajan ni siguen estudios o formación (ninis)	0
Presupuesto para servicios personalizados (EUR)	2 869 938
Presupuesto para la ejecución del FEAG[5] (EUR)	119 580
Presupuesto total (EUR)	2 989 518
Contribución del FEAG (60 %) (EUR)	1 793 710

EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

Procedimiento

4. Suecia presentó la solicitud EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks el 16 de septiembre de 2015, dentro del plazo de doce semanas a partir de la fecha en la que se cumplieron los criterios de intervención establecidos en el artículo 4 del Reglamento del FEAG. La Comisión acusó recibo de la solicitud el 16 de septiembre de 2015 y pidió información adicional a Suecia el 30 de septiembre de 2015, dentro del plazo de dos semanas a partir de la fecha de presentación de la solicitud. Dicha información adicional se facilitó dentro del plazo de seis semanas a partir de su solicitud. El plazo de doce semanas a partir de la recepción de la solicitud completa, en el cual la Comisión debe finalizar su evaluación de la adecuación de la solicitud a las condiciones de concesión de una contribución financiera, finaliza el 3 de febrero de 2016.

5. La Comisión, de manera excepcional, no pudo cumplir este plazo. El motivo de ello, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento 1309/2013, es que se produjo una situación excepcional de falta de personal especializado durante el período en el que la Comisión preparó su propuesta.

Admisibilidad de la solicitud

Empresas y beneficiarios afectados

6. La solicitud se refiere a 470 trabajadores despedidos de Volvo Trucks y 177 en cuatro proveedores o transformadores de productos de dicha empresa. La empresa principal opera en el sector económico clasificado en la división 29 de la NACE Revisión 2 (Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques). Los

[5] De acuerdo con el artículo 7, párrafo cuarto, del Reglamento (UE) nº 1309/2013.

despidos efectuados por la empresa primaria se encuentran principalmente en la región de SE33 (Norrland Septentrional) de nivel NUTS 2.

Empresas y número de trabajadores despedidos durante el período de referencia			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Número total de empresas: 5		**Número total de despidos:**	**647**
Número de trabajadores por cuenta propia cuya actividad ha cesado:			**0**
Número total de trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia admisibles:			**647**

Criterios de intervención

7. Suecia presentó la solicitud con arreglo al criterio de intervención del artículo 4, apartado 1, letra a), a saber, el despido o el cese de la actividad, respectivamente, durante un período de referencia de cuatro meses, de como mínimo 500 trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia de una empresa de un Estado miembro, incluido el despido de los asalariados o el cese de la actividad de los trabajadores por cuenta propia de sus proveedores o transformadores de los productos de dicha empresa.

8. El período de referencia de cuatro meses para la solicitud abarca del 24 de febrero de 2015 al 24 de junio de 2015.

9. Durante el período de referencia se produjeron los siguientes despidos:

– 470 trabajadores despedidos en Volvo Trucks, y

– 177 trabajadores despedidos en cuatro proveedores o transformadores de productos de Volvo Trucks.

Cálculo de los despidos y del cese de actividad

10. Los despidos durante el período de referencia se han calculado de la manera siguiente:

– 647 a partir de la fecha de la rescisión de facto del contrato laboral o su extinción.

Beneficiarios que pueden acogerse a las medidas

11. Por consiguiente, el número total de beneficiarios que pueden acogerse a las medidas es de 647.

Relación entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial a causa de la globalización

12. Para establecer la relación entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial como consecuencia de la globalización, Suecia alega que la fabricación de vehículos comerciales, un segmento relativamente pequeño dentro de la industria del automóvil en general, ya no está dominada por los fabricantes europeos y norteamericanos. Si bien los fabricantes con sede en los mercados de la tríada (América del Norte sin México, Europa y Japón) son los líderes tecnológicos indiscutibles, los nuevos fabricantes de camiones emergentes de

Asia, en concreto de China y la India, han podido acceder a nuevas tecnologías a través de empresas conjuntas con los líderes occidentales consolidados del mercado.

13. En la actualidad, China es el líder en la producción mundial de vehículos comerciales, con una cuota del 34,1 %. En 2014, los Estados Unidos siguieron siendo el segundo mayor fabricante de vehículos comerciales (2,8 millones de unidades), lo que representa un 15 % del total mundial. La UE ocupó el tercer lugar, con una producción de casi 2,2 millones de unidades, el 12,1 % del total mundial. Los Estados Unidos, la UE y China representan juntos más del 60 % de la producción mundial total de vehículos comerciales. La producción mundial de vehículos comerciales se mantuvo estable en 2014 (-1 %), con más de 18 millones de unidades producidas y un incremento en los mercados de la tríada. La producción de vehículos comerciales en la UE se incrementó gracias al segmento de los vehículos comerciales ligeros que, con 1,8 millones de unidades, representaba casi el 82 % de la producción total de vehículos comerciales. Sin embargo, dentro del segmento de mercado de los vehículos comerciales se registró una tendencia negativa en la producción de camiones pesados en comparación con 2013[6].

14. En 2014 se registró un cambio importante en el comercio de la UE, ya que se produjo una disminución de las exportaciones de los fabricantes de la UE y un incremento de la importación de vehículos. En 2014, las exportaciones de vehículos comerciales ligeros de la UE disminuyeron en 3 900 millones de euros (-12,5 %) y las de vehículos industriales pesados, autobuses y autocares en 6 300 millones de euros (-10 %)[7]. Como consecuencia de ello, se produjo una disminución global de las exportaciones de la UE (-11 %). Las importaciones totales de vehículos comerciales en la Unión Europea se incrementaron (+ 10,7 %)[7]. Más de la mitad de las importaciones de vehículos industriales en la UE procedían de Turquía (+ 2,4 %), mientras que China ocupaba el segundo lugar (+ 2,4 %). También se ha observado un incremento significativo de las importaciones procedentes de los EE.UU. (+ 9,3 %) y, aún más, de Tailandia (+ 51,7 %)[7]. Como consecuencia de la tendencia que muestran las cifras mencionadas, la balanza comercial de la UE en lo que respecta a los vehículos comerciales, si bien sigue siendo positiva, es un 25 % inferior a la del año anterior.

15. Varios productores asiáticos se han convertido en unos importantísimos actores y, aunque se dediquen esencialmente a suministrar a sus mercados nacionales, también están desarrollando la tecnología para competir a escala mundial. A fin de poder competir en el sector de los camiones, los fabricantes europeos deberán incrementar la eficiencia de las instalaciones de producción en los mercados maduros. La estrategia de Volvo[8] es un claro ejemplo de respuesta a estas tendencias, ya que esta empresa está poniendo en marcha medidas de optimización y reducción de costes, a la vez que invierte de manera agresiva en Asia, tal como pudo observarse en el acuerdo de 2013 con el fabricante chino Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), que desembocó en la adquisición del 45 % de Dongfeng Commercial Vehicles[8], una filial de DFG.

16. En consonancia con estas cifras recientes que se presentan, los fabricantes de vehículos comerciales no pertenecientes a la UE y los suministradores de los

6 Informe de perspectivas económicas y de mercado de la ACEA, marzo de 2015.
7 Eurostat, datos más recientes disponibles del informe de perspectivas de la ACEA (marzo de 2015).
8 Informe anual de Volvo de 2014, p. 2: www.volvogroup.com (2014)

fabricantes de equipos originales son cada vez más sofisticados y tienen capacidad para exportar al mercado europeo.

17. La empresa de consultoría Deloitte[9] apunta a que los segmentos de bajo coste del mercado de camiones están desarrollando sus capacidades de forma gradual y se están introduciendo en los segmentos de gama mayor, en muchos casos mediante la participación en empresas conjuntas con fabricantes o proveedores clave del mercado de la tríada. Se necesitan cambios estructurales para mantener la rentabilidad en el mercado europeo de camiones.

18. En los últimos años, se ha observado que la industria ha consolidado y ajustado su capacidad de producción a escala mundial con el fin de que se corresponda en mayor medida con una menor demanda en todo el mundo. La adquisición de Scania por MAN y Volkswagen Commercial Vehicles es uno de los ejemplos más recientes de los esfuerzos para crear un grupo de vehículos comerciales que sea líder del mercado. Tal como señala el IBM Institute for Business Values[10]: «los cambios estructurales son una realidad concreta para la actual industria del camión, que se enfrenta a cambios fundamentales de los modelos empresariales».

19. La industria del camión, que está sometida a una normativa estricta y a unos mercados muy cíclicos, ha tenido dificultades para asumir grandes transformaciones y la necesidad de realizar ajustes. Así pues, la globalización se encuentra entre las principales fuerzas exteriores que tienen repercusiones en la actual industria del camión. Según el informe de la ACEA[6], la industria del camión se ha ido haciendo cada vez más «global» en las últimas décadas, debido a que una serie de cambios en este sector están relacionados con la globalización y se ven influidos por ella. Esta situación incrementará la competencia, ya que se considera generalmente que los fabricantes de equipos originales de los mercados emergentes se introducirán en los mercados occidentales hacia 2030, lo que provocará una mayor presión sobre los precios. Los fabricantes de equipos originales occidentales compensarán el estancamiento en sus mercados con una mayor cooperación para reducir los costes de inversión, crecer y eliminar los riesgos de nuevos competidores.

20. Price Waterhouse Cooper (PwC) muestra en un informe[11] que el desarrollo de camiones de bajo presupuesto hará necesaria una reorientación de los modelos operativos, lo que podría dar lugar a la deslocalización de la producción a mercados emergentes en expansión. La competencia mundial ha provocado un incremento continuo del número de consolidaciones y cooperaciones o asociaciones en las últimas décadas. Se espera que esta tendencia continúe, especialmente entre los fabricantes de equipos originales occidentales y los de mercados emergentes. De esta manera, sigue los pasos del sector de los vehículos de turismo, que experimentó una reconfiguración similar a finales de los años 1990. Se espera que, de aquí a 2030, los productores de los mercados emergentes se hayan introducido en los mercados occidentales, provocando de esta manera mayores presiones sobre los precios.

21. Existen algunas grandes tendencias que afectarán, en los próximos años, a la competencia mundial en el sector de los vehículos comerciales, y la incrementarán. Una serie de factores, como el cambio demográfico y el incremento de la urbanización, cuestiones reglamentarias tales como los peajes, los impuestos, los obstáculos al comercio a través de la legislación nacional, los requisitos

9 «Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market», Deloitte (2014).
10 «Truck 2020 transcending turbulence», IBM Global Business Service (mayo de 2015).
11 «The truck industry in 2020», PwC (2014)

medioambientales, la eficiencia energética, la seguridad y la protección, etc., harán que se incrementen los costes, en particular en desarrollo y I+D, y harán que aumente la competencia. Los fabricantes de la UE deben prepararse para estas circunstancias.

22. Mediante la deslocalización de partes de las cadenas de suministro internacionales y la producción de los fabricantes del mercado de la tríada, la globalización ya ha afectado a los patrones de empleo y los salarios. Los estudios más recientes de KPMG[12], PwC[11] y Tillväxtverket[13] destacan en todos los casos que no seguirá siendo sostenible tener unos costes de producción elevados en una situación de competencia global.

23. Por consiguiente, las autoridades suecas alegan que la deslocalización parcial del departamento de Volvo en Umeå se debe a la necesidad de incrementar la eficiencia y reducir los costes para hacer frente a la competencia global existente y prevista[8].

24. Hasta la fecha, el sector de la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques ha sido objeto de 22 solicitudes de intervención del FEAG, incluida la presente, 12 de ellas basadas en la globalización del comercio y 10 en la crisis económica y financiera mundial.

Hechos que provocaron los despidos y el cese de la actividad

25. Volvo Group es uno de los principales fabricantes mundiales de camiones, autobuses, equipos de construcción y motores marinos e industriales. Asimismo, proporciona soluciones completas para financiación y servicio. Con sede en Gotemburgo, emplea a aproximadamente 100 000 personas, tiene instalaciones de producción en 19 países y vende sus productos en más de 190 mercados.

26. Desde 1999, Volvo Car Corporation ya no forma parte de Volvo Group, pero Volvo Group y Volvo Cars todavía comparten la misma marca comercial. En 1999 se creó una nueva empresa, Volvo Trademark Holding AB, para que abordara las cuestiones relacionadas con la marca para las dos empresas. Volvo Cars y Volvo Group siguen siendo entidades diferentes, pero cooperan en materia de investigación y desarrollo, así como en inversiones relacionadas con la marca, tales como la Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) es responsable de toda la producción de motores y mecanismos de transmisión del grupo, así como de toda la producción de camiones Volvo, Renault, Mack y UD. GTO también se encarga del suministro de piezas de recambio a los clientes del grupo, así como de la logística. En la última década, la expansión de Volvo Group mediante adquisiciones, entre las que se incluyen las de Renault Trucks, Mack, UD Trucks y SDLG, ha dado acceso a la empresa a nuevas marcas y nuevos mercados. Un paso de esta estrategia fue la adquisición del 45 % de la empresa china Dongfeng Commercial Vehicles, que concluyó en enero de 2015.

28. Ahora, GTO debe conseguir que la cadena de producción sea más eficaz, y esto repercute en las operaciones de la planta de Umeå. Volvo Group ha reducido aproximadamente el 10 % de su personal en todo el mundo, pasando de 110 000 empleados a unos 100 000. En Suecia, el número de trabajadores se ha reducido de 25 000 a 21 000 durante los últimos cuatro años, incluida la reducción del año en curso en la planta de Umeå.

---

12 «Competing in the global truck Industry», KPMG (2014).

13 «Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv», Tillväxtverket.

29. La planta de Umeå forma parte de GTO, que emplea a unas 33 000 personas en todo el mundo. Los despidos en la planta de Umeå también han afectado a los empleados de Volvo Logistics and Parts, que están organizados dentro de GTO.

30. La planta de Umeå, como parte del sistema industrial global de Volvo Group, produce las cabinas de camiones pesados de marca Volvo para Europa, algunas cabinas para plantas de montaje en otras partes del mundo, y todas las piezas estampadas para cabinas Volvo destinadas a otros continentes (Brasil y Asia). Por otra parte, el tapizado de las cabinas se lleva a cabo en la planta de Tuve, cerca de Gotemburgo.

31. En 2015 se estaba aplicando el programa europeo de optimización de Volvo Group. Como consecuencia de este programa, el departamento de la planta de Umeå especializado en estampación, soldadura, pintura y tapizado de cabinas de camiones pesados se transfirió a la planta de Tuve, a fin de que estuviera ubicado cerca de la planta de montaje final de los camiones.

32. Volvo también anunció despidos en Gotemburgo y Eskilstuna. Si bien los trabajadores despedidos en Umeå constituyen la mayor parte de los beneficiarios previstos, también están incluidos los trabajadores despedidos de Gotemburgo y Eskilstuna. El programa de eficiencia de Volvo ha afectado asimismo a los subcontratistas, especialmente en Umeå.

33. Los debates sobre la posibilidad de recibir ayudas del FEAG empezaron en Umeå en marzo de 2014. En ese momento, ya se había informado personalmente a todos los trabajadores sobre los despidos previstos por el gestor responsable y el representante de los sindicatos. En su primera reunión celebrada el 18 de marzo de 2014, las partes interesadas y los interlocutores sociales de la región estuvieron de acuerdo en que los despidos en Volvo iban a tener un importante impacto negativo en la región y que también iban a afectar a otras empresas, por lo que era necesario tomar medidas.

34. Las primeras notificaciones de despido se comunicaron en la planta de GTO en Gotemburgo el 14 de abril de 2014, y el 19 de mayo otros trabajadores recibieron las notificaciones. El 16 de junio de 2014 se notificaron los despidos a los trabajadores de Eskilstuna.

Impacto previsto de los despidos en la economía y el empleo a nivel local, regional y nacional

35. La población del distrito de Västerbotten (de la que Umeå es la capital) era de unas 262 360 personas a principios de 2014, es decir, aproximadamente un 2,7 % de la población del país, un porcentaje en disminución. En general, los mercados de trabajo de las zonas árticas, al igual que los de otras zonas poco pobladas, son más frágiles, ya que el aislamiento geográfico y un clima riguroso hacen que la creación de puestos de trabajo y el empleo sean más caros que en otras regiones.

36. A finales de noviembre de 2014 había en este distrito un total de 9 400 personas en paro (el 7,2 % de la mano de obra registrada), una disminución de aproximadamente 1 000 personas en comparación con el mismo período de 2013. Al mismo tiempo, la tasa de desempleo nacional se elevaba al 7,9 %.

37. En un reciente informe de la región de Västerbotten que lleva por título «Se necesitan 40 000 nuevos trabajadores de aquí a 2025 en Västerbotten» se describen estos retos: una mano de obra en disminución, que se suma a un bajo nivel de inversión en las pymes. Según este informe, alrededor de 3 000 personas se jubilan cada año y abandonan el mercado de trabajo. Las vacantes de empleo de esta región se concentran en el sector sanitario y en ámbitos altamente cualificados. Se necesitan

ingenieros y gestores operativos y de organización. Se está incrementando la demanda de mano de obra cualificada y existen casos concretos de escasez de mano de obra en muchos grupos profesionales, principalmente los que requieren una educación muy especializada y un elevado nivel de conocimientos especializados.

38. Las consecuencias de las pérdidas de empleo en Volvo afectarán al sector y a la región. El despido de 647 trabajadores representa un desafío, en particular para los trabajadores de más edad del grupo destinatario. Es probable que los trabajadores despedidos encuentren dificultades en su búsqueda de empleo, ya que no tienen las competencias necesarias en el mercado de trabajo regional. La mayor parte de los trabajadores beneficiarios solamente tienen educación secundaria, mientras que los puestos de trabajo que se espera que se creen están destinados a personal altamente cualificado e ingenieros con los correspondientes estudios de enseñanza superior. Por consiguiente, el proyecto deberá colaborar estrechamente con las organizaciones de educación y de empleo. Puede fomentar la creación de empresas y mejorar las aptitudes y las competencias de los solicitantes de empleo que se correspondan con las futuras necesidades de los empresarios. Dado que se trata de una extensa región, es posible que los beneficiarios tengan que desplazarse a grandes distancias.

    Un número más reducido de los beneficiarios previstos se encuentran en Sörmland (Suecia Oriental) y Västergötland (Suecia Occidental). El mercado de trabajo de estas zonas se encuentra en mejores condiciones que el de Västerbotten, pero, incluso en Gotemburgo, es probable que se necesiten cursos de reciclaje o bien la adquisición de competencias en otros sectores. En el caso de Eskilstuna existiría la posibilidad de buscar trabajo en una zona geográfica más amplia, que podría incluir Estocolmo.

Beneficiarios previstos y acciones propuestas

Beneficiarios previstos

39. Se calcula que participarán en las medidas 500 trabajadores despedidos. El desglose de estos trabajadores por sexo, nacionalidad y grupo de edad es el siguiente:

Categoría		Número de beneficiarios previstos	
Sexo:	Hombres:	387	(77,4 %)
	Mujeres:	113	(22,6 %)
Nacionalidad:	Ciudadanos de la UE:	500	(100,0 %)
	Ciudadanos de terceros países:	0	(0,0 %)
Grupo de edad:	15-24 años:	55	(11,0 %)
	25-29 años:	75	(15,0 %)
	30-54 años:	300	(60,0 %)
	55-64 años:	61	(12,2 %)

	Mayores de 64 años:	9	(1,8 %)

Admisibilidad de las acciones propuestas

40. Los servicios personalizados que prestará el Servicio Público de Empleo de Suecia (Arbetsförmedlingen) a los trabajadores despedidos consisten en las medidas siguientes, cada una de las cuales va más allá de lo que normalmente podría hacerse sin las ayudas del FEAG:

– Evaluación exhaustiva y planificación individual: Este procedimiento de registro incluye un examen de la experiencia y la formación previa, y se acelera para los beneficiarios del FEAG. Puede incluir varias reuniones individuales y personalizadas, algunas de las cuales pueden realizarse con empresas de recolocación.

– Diversas actividades de búsqueda de empleo y tutoría: Las actividades que ofrece habitualmente el Arbetsförmedlingen se combinarán con medidas del FEAG, tales como apoyo individual en contacto directo con posibles empleadores, reuniones de motivación y conferencias en las que se describa el mercado de trabajo en la región. Esto será especialmente importante para los trabajadores destinatarios que consideren que su nivel educativo es insuficiente para cubrir las vacantes que existen en la región. Se ofrecerán tanto actividades individuales como en grupo, algunas de las cuales estarán disponibles en línea.

– Medidas relativas a la motivación y la salud: Los beneficiarios del FEAG podrán acceder a terapeutas, psicólogos y expertos en terapia cognitiva para reforzar su motivación y ayudar a las personas cuya salud se haya visto dañada por haber sido despedidas tras un largo período de empleo en la misma empresa.

– Emprendimiento y creación de empresas: Expertos externos, a través de la orientación a futuros empresarios, impartirán cursos preparatorios a los trabajadores que deseen crear una empresa.

– Los beneficiarios tendrán acceso a una subvención para la creación de una empresa, una vez los consultores hayan examinado y aprobado su idea empresarial. Esta subvención se pagará a lo largo de un período de 6 meses, y podrá ampliarse a 12 meses si así lo aconseja el consultor. En caso de que los beneficiarios adquieran empresas cuyos propietarios vayan a jubilarse próximamente, las ayudas del FEAG pueden permitirles gestionar la empresa junto con los propietarios en cuestión durante un período transitorio.

– Educación y formación: Los beneficiarios del FEAG podrán acceder a programas de educación y formación que no están normalmente destinados a ellos. Algunos de estos programas estarán especialmente concebidos para ellos, en cooperación con la Universidad de Umeå, centros de enseñanza secundaria y empresas de la región. Se alentará al grupo destinatario a optar por programas sin tener en cuenta los estereotipos de género, por ejemplo en el sector de la atención sanitaria.

– La formación puede incluir experiencia laboral y aprendizaje (para cualquier grupo de edad), que también puede impartirse a los que se preparen para hacerse cargo de una empresa o para crearla.

– Validación de las competencias: Se ofrecerá a los participantes la posibilidad de validar sus competencias. Cuando no se disponga de estos servicios a nivel local, los beneficiarios podrán viajar a los centros de que se trate.

– Asistencia en la búsqueda de empleo con proveedores de servicios privados: Los proveedores de servicios privados propuestos por el Arbetsförmedlingen pueden ofrecer al grupo destinatario una ayuda importante para encontrar trabajo y validar sus competencias.

– Gastos de viaje y costes conexos: La región de Västerbotten es una zona muy extensa en la que el acceso a los servicios requiere movilidad y conlleva costes adicionales. Pueden sufragarse los costes de traslado y mudanza que conlleva aceptar un nuevo puesto de trabajo en otra parte del país, así como los viajes de larga distancia para realizar entrevistas. Estos gastos deberán autorizarse previamente, certificarse mediante facturas y ser verificables.

– Asignación para búsqueda de empleo: Esta medida se proporciona a los beneficiarios que participan en cualquiera de las medidas activas descritas más arriba. El nivel de la asignación depende de factores individuales, con un límite máximo fijado por decisión parlamentaria en 910 SEK (unos 97 EUR) al día, que disminuye tras los cien primeros días a 760 SEK (unos 81 EUR) al día. Por consiguiente, la media de 12 000 EUR presupuestados proporcionaría una asignación por trabajador de unos 128 días al tipo máximo.

41. Las acciones propuestas descritas constituyen medidas activas del mercado de trabajo que entran dentro de las acciones admisibles expuestas en el artículo 7 del Reglamento del FEAG. Estas acciones no sustituyen a las medidas pasivas de protección social.

42. Suecia ha proporcionado la información requerida sobre las acciones obligatorias para la empresa afectada en virtud de la legislación nacional o con arreglo a convenios colectivos. Las autoridades suecas han confirmado que la contribución financiera del FEAG no sustituirá a estas acciones.

Presupuesto estimado

Los costes totales estimados ascienden a 2 989 518 EUR, que incluyen gastos de servicios personalizados por valor de 2 869 938 EUR y gastos de actividades preparatorias, de gestión, de información y publicidad, de control y de presentación de informes por un importe de 119 580 EUR.

43. La contribución total solicitada al FEAG asciende a 1 793 710 EUR (el 60 % de los costes totales).

Acciones	Número estimado de participantes	Coste estimado por participante *(cifras redondeadas en EUR)*	Coste total estimado *(en EUR)*
Servicios personalizados [acciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento del FEAG]			
Evaluación exhaustiva y planificación individual	500	28,51	14 254

Diversas actividades de búsqueda de empleo y tutoría	250	644,42	161 106
Asistencia en la búsqueda de empleo con proveedores de servicios privados	55	1 109,91	61 045
Medidas relativas a la motivación y la salud	10	521,70	5 217
Preparación al emprendimiento	25	573,92	14 348
Subvenciones para el emprendimiento y la creación de empresas	20	15 000,00	300 000
Educación y formación	180	6 869,72	1 236 551
Validación de las competencias	25	2 921,80	73 045
Subtotal (a): Porcentaje del paquete de servicios personalizados	–		1 865 566 (65,00 %)
Subsidios e incentivos [acciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento del FEAG]			
Gastos de viaje y costes conexos	50	521,76	26 088
Asignación para búsqueda de empleo	80	12 228,55	978 284
Subtotal (b): Porcentaje del paquete de servicios personalizados:	–		1 004 372 (35,00 %)
Acciones con arreglo al artículo 7, apartado 4, del Reglamento del FEAG			
1. Actividades preparatorias	–		0
2. Gestión	–		116 971
3. Información y publicidad	–		2 609
4. Control y presentación de informes	–		0
Subtotal (c): Porcentaje de los costes totales:	–		119 580 (4,00 %)
Coste total (a + b + c):	–		2 989 518
Contribución del FEAG (60 % del coste total)	–		1 793 710

44. El coste de las acciones identificadas en el cuadro anterior como acciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento del FEAG, no supera el 35 % del coste total del paquete coordinado de servicios personalizados. Suecia ha confirmado que estas acciones están condicionadas a la participación activa de los beneficiarios previstos en las actividades de búsqueda de empleo o de formación.

45. Suecia ha confirmado que los costes de las inversiones para el empleo por cuenta propia, la creación de empresas y la compra de empresas por los trabajadores no superarán los 15 000 EUR por beneficiario.

Período de admisibilidad de los gastos

46. Suecia empezó a ofrecer servicios personalizados a los beneficiarios previstos el 30 de enero de 2015. Por consiguiente, los gastos de estas acciones cumplen los requisitos para recibir una contribución financiera del FEAG desde el 30 de enero de 2015 hasta el 16 de septiembre de 2017, con excepción de la educación terciaria, que podrá recibir una contribución financiera hasta el 16 de marzo de 2018.

47. Suecia empezó a realizar los gastos administrativos de ejecución del FEAG el 30 de enero de 2015. Los gastos de preparación, gestión, información, publicidad, control y presentación de informes podrán, por lo tanto, optar a una contribución financiera del FEAG desde el 30 de enero de 2015 hasta el 16 de marzo de 2018.

Cofinanciación y complementariedad con acciones financiadas con fondos nacionales o de la Unión

48. El Gobierno sueco está cofinanciando las medidas del FEAG a través del presupuesto del Arbetsförmedlingen.

49. Suecia ha confirmado que las medidas descritas anteriormente que reciban una contribución financiera del FEAG no recibirán ninguna otra contribución financiera de otros instrumentos financieros de la Unión.

Procedimientos para consultar a los beneficiarios previstos o sus representantes, o a los interlocutores sociales, así como a las autoridades locales y regionales

50. El paquete coordinado de servicios personalizados se ha elaborado en consulta con los beneficiarios previstos y sus representantes, así como con los agentes públicos locales. Se celebran reuniones cada mes con los agentes locales pertinentes y los despidos de Volvo se debatieron por primera vez en julio de 2014. El departamento de recursos humanos de Volvo se ha mostrado cooperativo a la hora de facilitar la recopilación de los datos y la planificación de las medidas.

51. Las partes interesadas que participan en la planificación y la puesta en práctica son el municipio de Umeå, el Consejo de Administración del distrito, la región de Västerbotten, los sindicatos, el centro de negocios para la tecnología, la Cámara de Comercio, la organización empresarial Företagarna, la Universidad de Umeå, el Arbetsförmedlingen y la propia empresa Volvo. Se han tomado varias medidas para garantizar que el grupo destinatario (así como el servicio de recursos humanos y los representantes sindicales) conozcan las oportunidades que ofrece el FEAG.

Sistemas de gestión y control

52. La solicitud contiene una descripción del sistema de gestión y control que especifica las responsabilidades de los organismos participantes. Suecia ha notificado a la Comisión que la contribución financiera será gestionada por el Arbetsförmedlingen, que ha sido designado oficialmente como la autoridad de gestión y pagadora. Las

cuentas del proyecto serán examinadas por la Unidad de Auditoría Interna, que es un órgano separado adjunto al órgano de dirección del Arbetsförmedlingen. Su tarea consiste en examinar el proceso de verificación y control interno en el Servicio Público de Empleo y proponer mejoras, así como en ofrecer asesoramiento y apoyo al órgano de dirección y al director general. El proyecto se auditará periódicamente.

Compromisos contraídos por el Estado miembro afectado

53. Suecia ha proporcionado todas las garantías necesarias con respecto a lo siguiente:

- se respetarán los principios de igualdad de trato y de no discriminación en el acceso a las acciones propuestas y su aplicación;
- se han cumplido los requisitos establecidos en la legislación nacional y de la UE sobre despidos colectivos;
- Volvo Trucks, que ha continuado con sus actividades después de los despidos, ha cumplido con sus obligaciones legales en materia de despidos y ha atendido a sus trabajadores en consecuencia;
- las acciones propuestas no recibirán contribuciones financieras de otros fondos o instrumentos financieros de la Unión y se evitará toda doble financiación;
- las acciones propuestas serán complementarias de las acciones financiadas con cargo a los Fondos Estructurales;
- la contribución financiera del FEAG cumplirá las normas procedimentales y de fondo de la Unión sobre ayudas públicas.

REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Propuesta presupuestaria

54. El FEAG no puede superar la cantidad máxima anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020[14].

55. Tras examinar la solicitud con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento del FEAG, y teniendo en cuenta el número de beneficiarios previstos, las acciones propuestas y los costes estimados, la Comisión propone movilizar el FEAG por un importe de 1 793 710 EUR, que representa el 60 % del coste total de las acciones propuestas, a fin de proporcionar una contribución financiera a la solicitud.

56. La Decisión propuesta de movilizar el FEAG será adoptada conjuntamente por el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el apartado 13 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera[15].

Actos conexos

57. A la vez que presenta esta propuesta de Decisión de movilización del FEAG, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de

[14] [14]DO L 347 de 20.12.2013, p. 884.
[15] [15]DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

transferencia a la correspondiente línea presupuestaria por un importe de 1 793 710 EUR.

58. Asimismo, a la vez que adopta esta propuesta de Decisión de movilización del FEAG, la Comisión adoptará una decisión relativa a una contribución financiera, mediante un acto de ejecución, que entrará en vigor en la fecha en que el Parlamento Europeo y el Consejo adopten la propuesta de Decisión de movilización del FEAG.

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (solicitud de Suecia – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) nº 1309/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (2014-2020) y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1927/2006[16], y en particular su artículo 15, apartado 4,

Visto el Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera[17], y en particular su apartado 13,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) tiene por finalidad prestar ayuda a los trabajadores despedidos y a los trabajadores por cuenta propia que han tenido que poner fin a sus actividades como consecuencia de grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial provocados por la globalización, de la continuación de la crisis financiera y económica mundial, o de una nueva crisis económica y financiera mundial, y ayudarlos a reincorporarse al mercado de trabajo.

(2) El FEAG no puede superar la cantidad máxima anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo[18].

(3) El 16 de septiembre de 2015, Suecia presentó la solicitud EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks relativa a una contribución financiera del FEAG, a raíz de los despidos que se habían producido en Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) y en cuatro proveedores y transformadores de productos en Suecia. Dicha solicitud fue completada con información adicional aportada de conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (UE) nº 1309/2013. La solicitud cumple los requisitos para determinar una contribución financiera del FEAG con arreglo a lo establecido en el artículo 13 del Reglamento (UE) nº 1309/2013.

(4) Procede, por tanto, movilizar el FEAG para asignar una contribución financiera por un importe de 1 793 710 EUR en respuesta a la solicitud presentada por Suecia.

(5) Con el fin de reducir al mínimo el tiempo necesario para movilizar el FEAG, la presente Decisión debe aplicarse a partir de la fecha de su adopción.

---

16 [16]DO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

17 DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

18 Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 (DO L 347 de 20.12.2013, p. 884).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el marco del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2016, se movilizará el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización para proporcionar la cantidad de 1 793 710 EUR en créditos de compromiso y de pago.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del [*the date of its adoption*][*].

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

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