EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de beschikbaarstelling van middelen uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering
(aanvraag van Zweden – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

TOELICHTING

ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1. De regels die van toepassing zijn op de financiële bijdragen uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1309/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 betreffende het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (2014-2020) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1927/2006[1] ("de EFG-verordening").

2. Op 16 september 2015 heeft Zweden aanvraag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks ingediend voor een financiële bijdrage van het EFG naar aanleiding van ontslagen[2] bij Volvo Group Truck Operation EMEA en vier leveranciers en downstreamproducenten in Zweden.

3. Na de aanvraag te hebben beoordeeld, heeft de Commissie overeenkomstig alle toepasselijke bepalingen van de EFG-verordening geconcludeerd dat aan de voorwaarden voor het toekennen van een financiële bijdrage uit het EFG is voldaan.

SAMENVATTING VAN DE AANVRAAG

EFG-aanvraag	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Lidstaat	Zweden
Betroffen regio('s) (NUTS[3]-niveau 2)	SE33 (Övre Norrland)
Datum van indiening van de aanvraag	16 september 2015
Datum van de bevestiging van de ontvangst van de aanvraag	16 september 2015
Datum van het verzoek om aanvullende informatie	30 september 2015
Uiterste termijn voor het verstrekken van de aanvullende informatie	11 november 2015
Uiterste datum voor de voltooiing van de beoordeling	3 februari 2016
Criterium voor steunverlening	Artikel 4, lid 1, onder a), van de EFG-verordening
Primaire onderneming	Volvo Group Truck Operation EMEA
Aantal betroffen ondernemingen	5
Economische sector(en) (NACE Rev. 2-afdeling)[4]	Afdeling 29 ("Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers")

[1] PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.

[2] In de zin van artikel 3 van de EFG-verordening.

[3] Verordening (EU) nr. 1046/2012 van de Commissie van 8 november 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS), wat de indiening van tijdreeksen voor de nieuwe regionale indeling betreft (PB L 310 van 9.11.2012, blz. 34).

[4] PB L 393 van 30.12.2006, blz. 1.

Aantal dochterondernemingen, leveranciers en downstreamproducenten	4
Referentieperiode (vier maanden)	24 februari 2015 – 24 juni 2015
Aantal ontslagen tijdens de referentieperiode (*a*)	647
Aantal ontslagen voor of na de referentieperiode (*b*)	0
Totaal aantal ontslagen (*a* + *b*)	647
Totaal aantal begunstigden dat in aanmerking komt	647
Totaal aantal beoogde begunstigden	500
Aantal beoogde NEET's (jongeren die geen werk hebben en evenmin onderwijs of een opleiding volgen)	0
Budget voor individuele dienstverlening (EUR)	2 869 938
Budget voor de implementatie van het EFG[5] (EUR)	119 580
Totaal budget (EUR)	2 989 518
EFG-bijdrage (60 %) (EUR)	1 793 710

BEOORDELING VAN DE AANVRAAG

Procedure

4. Zweden heeft aanvraag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks ingediend op 16 september 2015, binnen twaalf weken na de datum waarop aan de in artikel 4 van de EFG-verordening vastgestelde criteria voor steunverlening was voldaan. Op 16 september 2015 heeft de Commissie de ontvangst van de aanvraag bevestigd, en op 30 september 2015, dit is binnen de termijn van twee weken na de indiening van de aanvraag, heeft zij Zweden om aanvullende informatie verzocht. Die aanvullende informatie werd verstrekt binnen zes weken na het verzoek. De termijn van twaalf weken na de ontvangst van de volledige aanvraag, binnen welke de Commissie moet beoordelen of de aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor het verlenen van een financiële bijdrage, loopt op 3 februari 2016 af.

5. De Commissie kon bij uitzondering niet aan deze deadline voldoen. De reden daarvoor, die de Commissie overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1309/2013 moet toelichten, is een uitzonderlijk tekort aan deskundig personeel tijdens de periode waarin de Commissie haar voorstel opstelde.

Subsidiabiliteit van de aanvraag

Betrokken ondernemingen en begunstigden

6. De aanvraag betreft 470 ontslagen werknemers bij Volvo Trucks en 177 bij 4 leveranciers en downstreamproducenten. De primaire onderneming is actief in de economische sector die is ingedeeld in NACE Rev. 2-afdeling 29, "Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers". De ontslagen bij de primaire onderneming vielen hoofdzakelijk in de regio van NUTS-niveau 2 SE33 (Övre Norrland).

[5] Overeenkomstig artikel 7, vierde alinea, van Verordening (EU) nr. 1309/2013.

Ondernemingen en aantal ontslagen tijdens de referentieperiode			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Totaal aantal ondernemingen: 5		**Totaal aantal ontslagen:**	**647**
Totaal aantal zelfstandigen dat zijn werkzaamheden heeft beëindigd:			**0**
Totaal aantal in aanmerking komende werknemers en zelfstandigen:			**647**

Criteria voor steunverlening

7. Zweden heeft de aanvraag ingediend op grond van de criteria voor steunverlening van artikel 4, lid 1, onder a), die vereisen dat binnen een referentieperiode van vier maanden in een onderneming in een lidstaat ten minste 500 werknemers gedwongen zijn ontslagen, met inbegrip van werknemers die gedwongen zijn ontslagen bij leveranciers, respectievelijk downstreamproducenten, en/of zelfstandigen die hun werkzaamheden hebben beëindigd.

8. De referentieperiode van vier maanden loopt van 24 februari 2015 tot en met 24 juni 2015.

9. Tijdens de referentieperiode vielen de volgende ontslagen:

– 470 werknemers werden ontslagen bij Volvo Trucks; en

– 177 werknemers werden ontslagen bij 4 leveranciers en downstreamproducenten van Volvo Trucks.

Berekening van de gedwongen ontslagen en de beëindigingen van werkzaamheden

10. De ontslagen tijdens de referentieperiode werden als volgt berekend:

– 647 sinds de datum waarop de arbeidsovereenkomst de facto werd beëindigd of afliep.

In aanmerking komende werknemers

11. In totaal komen bijgevolg 647 begunstigden in aanmerking.

Verband tussen de ontslagen en de grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen ingevolge de globalisering

12. Zweden legt het verband tussen de ontslagen en de grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen ingevolge de globalisering met het argument dat de productie van bedrijfsvoertuigen, een relatief klein segment binnen de grote automobielsector, niet langer wordt gedomineerd door Europese en Noord-Amerikaanse producenten. De producenten die hun thuismarkt hebben in de Triade (Noord-Amerika (met uitzondering van Mexico), Europa en Japan) zijn weliswaar de onbetwiste leiders op het gebied van technologie, maar ook de nieuwe Aziatische vrachtwagenproducenten in China en India hebben via joint ventures met gevestigde marktleiders in het Westen toegang gekregen tot nieuwe technologie.

13. Met een aandeel van 34,1 % is China tegenwoordig de leider wat de wereldwijde productie van bedrijfsvoertuigen betreft. In 2014 was de VS nog de op één na grootste producent van bedrijfsvoertuigen (2,8 miljoen eenheden, wat overeenstemt met 15 % van de wereldwijde productie). De EU kwam op de derde plaats met bijna 2,2 miljoen geproduceerde eenheden of 12,1 % van de wereldwijde productie.

De VS, de EU en China zijn samen goed voor meer dan 60 % van de wereldwijde productie van bedrijfsvoertuigen. In 2014 bleef de productie van bedrijfsvoertuigen wereldwijd met meer dan 18 miljoen eenheden stabiel (-1 %) en vertoonde zelfs een stijging in de Triade. De productie van bedrijfsvoertuigen in de EU is toegenomen dankzij het segment lichte bedrijfsvoertuigen, dat met een productie van 1,8 miljoen eenheden bijna 82 % van de totale productie van bedrijfsvoertuigen vertegenwoordigde. Binnen de sector bedrijfsvoertuigen vertoonde de productie van het segment zware vrachtwagens echter een negatieve trend in vergelijking met 2013[6].

14. In 2014 heeft zich in de EU-handel een belangrijke verschuiving voorgedaan, aangezien de uitvoer door de producenten in de EU daalde en de invoer van voertuigen steeg. In 2014 daalde de uitvoer uit de EU van bedrijfsvoertuigen met 3,9 miljard EUR voor lichte bedrijfsvoertuigen (-12,5 %) en met 6,3 miljard EUR voor zware bedrijfsvoertuigen, bussen en touringcars (-10 %)[7]. Daardoor nam de hele uitvoer uit de EU af (-11 %). De totale invoer van bedrijfsvoertuigen in de Europese Unie is toegenomen met (+10,7 %)[7]. Meer dan de helft van de invoer van bedrijfsvoertuigen in de EU kwam uit Turkije (+2,4 %). China kwam op de tweede plaats (+2,4 %). De invoer uit de VS steeg sterk (+9,3 %) en die uit Thailand zelfs nog sterker (+51,7 %)[7]. Een gevolg van de trend die uit de cijfers hierboven blijkt, is dat de EU-handelsbalans voor bedrijfsvoertuigen weliswaar nog steeds positief is, maar het positieve saldo 25 % lager is dan het jaar daarvoor.

15. Bepaalde Aziatische producenten zijn geduchte marktdeelnemers geworden. Zij zijn weliswaar hoofdzakelijk actief op hun binnenlandse markt, maar ontwikkelen ook de technologie om wereldwijd de concurrentie te kunnen aangaan. Om in de sector vrachtwagens concurrerend te zijn, zullen de Europese producenten hun productiefaciliteiten op de rijpere markten doeltreffender moeten maken. De strategie van Volvo[8] is duidelijk een reactie op deze trends, aangezien Volvo optimaliserings- en kostenbesparende maatregelen treft en tegelijkertijd op agressieve wijze in Azië investeert. Dat blijkt uit de overeenkomst die Volvo in 2013 met de Chinese producent Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG) heeft gesloten en die ertoe heeft geleid dat Volvo 45 % van Dongfeng Commercial Vehicles, een dochtermaatschappij van DFG, heeft gekocht[8].

16. Volgens dezelfde trend als de recente cijfers hierboven, worden de producenten van bedrijfsvoertuigen en de fabrikanten van originele uitrusting (OEM's – Original Equipment Manufacturers) van buiten de EU technisch steeds geavanceerder en zijn zij steeds beter in staat om naar de Europese markt uit te voeren.

17. Volgens het adviesbureau Deloitte[9] bouwen lowcostsegmenten van de vrachtwagenmarkt nu geleidelijk capaciteit op en stoten zij door naar de hogerekwaliteitssegmenten, vaak door joint ventures te sluiten met producenten uit de Triade, en/of met belangrijke leveranciers. Er zijn structurele veranderingen nodig om de Europese vrachtwagenmarkt winstgevend te houden.

18. De laatste jaren heeft de sector door consolidatie zijn voetafdruk wereldwijd aangepast en beter op de gedaalde wereldwijde vraag afgestemd. Het feit dat MAN

---

6 *Economic and Market ACEA outlook report* van de Europese Federatie van Autoproducenten (ACEA – European Automobile Manufacturers Association) van maart 2015.

7 Eurostat en jongste gegevens uit het *ACEA outlook report* van maart 2015.

8 *Volvo annual report 2014*, blz. 2: www.volvogroup.com (2014).

9 "*Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market*" Deloitte (2014).

en Volkswagen Commercial Vehicles Scania hebben overgenomen, is één van de recentste voorbeelden van de inspanningen om een toonaangevende groep producenten van bedrijfsvoertuigen te vormen. In een publicatie van mei 2015 geeft het IBM Institute for Business Values[10] aan dat structurele veranderingen tegenwoordig een realiteit zijn voor de vrachtwagenindustrie, die wordt geconfronteerd met ingrijpende veranderingen van de bedrijfsmodellen.

19. Voor de vrachtwagenindustrie, die sterk gereglementeerd is en aan zeer cyclische markten onderhevig is, was het moeilijk om resoluut voor grote veranderingen te kiezen en de nodige aanpassingen door te voeren. De globalisering is dus één van de belangrijkste krachten die momenteel van buiten uit op de vrachtwagenindustrie inwerken. Volgens het *Economic and Market ACEA outlook report*[6] is de vrachtwagenindustrie tijdens de laatste decennia zelfs nog meer geglobaliseerd, aangezien verschillende ontwikkelingen in deze sector verband houden met of worden beïnvloed door de globalisering. Deze ontwikkelingen zullen de concurrentie versterken, aangezien algemeen wordt verwacht dat OEM's uit de opkomende markten tegen 2030 op de westerse marken zullen doordringen, wat een grotere prijsdruk tot gevolg zal hebben. De westerse OEM's zullen de stagnatie op hun markten compenseren door meer samen te werken teneinde de investeringskosten te drukken, te groeien, en te voorkomen dat er nieuwe concurrenten opduiken.

20. In een verslag[11] toont Price Waterhouse Cooper (PwC) aan dat de ontwikkeling van lowbudgetvrachtwagens een aanpassing van de bedrijfsvoeringsmodellen zal vergen. Deze verschuiving kan ertoe leiden dat de productie aan groeiende opkomende markten wordt uitbesteed. Door de wereldwijde concurrentie is het aantal consolidaties en samenwerkingen of partnerschappen de laatste decennia blijven toenemen. Naar verwachting zal deze trend zich doorzetten, in het bijzonder tussen westerse OEM's en OEM's uit opkomende markten. De vrachtwagensector volgt hiermee de sector van de passagiersauto's, die aan het eind van de jaren 90 een gelijkaardige herstructurering heeft doorgemaakt. Tegen 2030 zullen de producenten uit de opkomende markten waarschijnlijk op de westerse markten zijn doorgedrongen, wat de prijsdruk zal verhogen.

21. Tijdens de komende jaren zal een aantal grote trends de wereldwijde concurrentie in de sector van de bedrijfsvoertuigen beïnvloeden en verscherpen. Demografische veranderingen en meer verstedelijking, regelgevingskwesties zoals tolheffing, belastingen, belemmeringen van de handel door nationale wetgeving, milieu-eisen, brandstofefficiëntie, veiligheid en beveiliging, enz. zijn allemaal factoren die de kosten zullen opdrijven, in het bijzonder voor onderzoek en ontwikkeling, en de concurrentie zullen verscherpen. De producenten in de EU moeten zich daarop voorbereiden.

22. Door delen van de internationale toeleveringsketens en de productie van de producenten uit de Triade te verplaatsen, heeft de globalisering de werkpatronen en de lonen reeds beïnvloed. De jongste analyses door KPMG[12], PwC[11] en Tillväxtverket[13] benadrukken allemaal dat hoge productiekosten in een situatie van wereldwijde concurrentie niet langer houdbaar zullen zijn.

---

10 "*Truck 2020 transcending turbulence*", IBM Global Business Service (mei 2015).

11 "*The truck industry in 2020*", PwC (2014).

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

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

23. De Zweedse autoriteiten argumenteren dan ook dat de gedeeltelijke verplaatsing van de afdeling van Volvo in Umeå gedicteerd wordt door de noodzaak om de efficiëntie te verhogen en de kosten te drukken teneinde de bestaande en verwachte wereldwijde concurrentie het hoofd te bieden[8].

24. Tot op heden werden voor de sector "Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers", met inbegrip van deze aanvraag, 22 EFG-aanvragen ingediend, waarvan er 12 gebaseerd waren op handelsgerelateerde globalisering en 10 op de wereldwijde financiële en economische crisis.

Factoren die de ontslagen en de beëindigingen van werkzaamheden hebben veroorzaakt

25. Volvo Group is wereldwijd één van de belangrijkste producenten van vrachtwagens, bussen, bouwmachines en motoren voor de zeevaart en de industrie. De groep biedt ook pasklare oplossingen aan voor financiering en onderhoud. Hij heeft zijn hoofdzetel in Göteborg, telt ongeveer 100 000 werknemers, beschikt over productiefaciliteiten in 19 landen en verkoopt zijn producten op meer dan 190 markten.

26. Sinds 1999 maakt Volvo Car Corporation niet langer deel uit van de Volvo Group, maar Volvo Group en Volvo Cars delen nog steeds dezelfde merknaam. In 1999 werd een nieuwe onderneming, Volvo Trademark Holding AB, opgericht om het merk Volvo voor de twee ondernemingen te beheren. Volvo Cars en Volvo Group blijven afzonderlijke entiteiten, maar werken samen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling en van merkgerelateerde investeringen zoals de Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) omvat de hele productie van motoren en versnellingsbakken van de groep, alsook de hele vrachtwagenproductie van Volvo, Renault, Mack en UD Trucks. GTO omvat eveneens de levering van reserveonderdelen aan klanten van de groep, alsook logistiek. Tijdens het vorige decennium heeft de uitbreiding van Volvo Group door de overname van Renault Trucks, Mack, UD Trucks en SDLG de onderneming toegang verschaft tot nieuwe merken en markten. Eén stap in deze strategie was de overname van 45 % van de Chinese onderneming Dongfeng Commercial Vehicles in januari 2015.

28. GTO moet nu de productieketen efficiënter maken. Dat heeft gevolgen voor de activiteiten in de fabriek in Umeå. Volvo Group heeft zijn personeelsbestand wereldwijd met ongeveer 10 % ingekrompen (van 110 000 tot ongeveer 100 000 werknemers). In Zweden werd het aantal werknemers de laatste vier jaar, met inbegrip van de afvloeiingen dit jaar in de fabriek in Umeå, van 25 000 tot 21 000 teruggebracht.

29. De fabriek in Umeå maakt deel uit van GTO, dat wereldwijd ongeveer 33 000 werknemers in dienst heeft. De afvloeiingen in de fabriek in Umeå hadden ook gevolgen voor de werknemers bij Volvo Logistics and Parts, dat eveneens deel uitmaakt van GTO.

30. De fabriek in Umeå maakt deel uit van het wereldwijde industriesysteem van Volvo Group en produceert de stuurcabines van Volvo-vrachtwagens voor Europa, een aantal stuurcabines voor overzeese assemblagefabrieken, en alle persdelen van de Volvo-stuurcabines voor andere continenten (Brazilië, Azië). Het aankleden van de stuurcabines gebeurt dan weer in de fabiek in Tuve nabij Göteborg.

31. Het Europese optimaliseringsprogramma van Volvo Group wordt in 2015 uitgevoerd. Dat programma heeft tot gevolg dat de afdeling in de fabriek van Umeå die gespecialiseerd is in persdelen, laswerk en lakwerk voor en het aankleden van

stuurcabines van vrachtwagens, wordt verplaatst naar de fabriek in Tuve, nabij de fabriek waar de eindasssemblage van de vrachtwagens plaatsvindt.

32. Volvo heeft eveneens ontslagen aangekondigd in Göteborg en Eskilstuna. De beoogde begunstigden zijn voor het grootste deel ontslagen werknemers uit Umeå, maar ook ontslagen werknemers uit Göteborg en Eskilstuna komen in aanmerking. Het efficiëntieprogramma van Volvo heeft bovendien gevolgen gehad voor onderaannemers, in het bijzonder in Umeå.

33. In maart 2014 werd in Umeå voor het eerst gesproken over mogelijke EFG-steun. Tegen die tijd was elke werknemer door zijn manager en de vakbondsvertegenwoordiger persoonlijk op de hoogte gebracht van de geplande ontslagen. Tijdens hun eerste vergadering op 18 maart 2014 waren de belanghebbenden en de sociale partners uit de regio het erover eens dat de ontslagen bij Volvo aanzienlijke negatieve gevolgen zouden hebben in de regio en ook andere ondernemingen zouden treffen, en dat er bijgevolg actie moest worden ondernomen.

34. De eerste ontslagen vielen op 14 april 2014 bij GTO Göteborg en op 19 mei 2014 werden nog meer werknemers ontslagen. Op 16 juni 2014 kregen werknemers in Elskilstuna hun ontslagbrief.

Verwachte gevolgen van de ontslagen voor de plaatselijke, regionale of nationale economie en voor de werkgelegenheid

35. De provincie Västerbotten (dat Umeå als hoofdstad heeft) telde begin 2014 ongeveer 262 360 inwoners of ongeveer 2,7 % van de bevolking van Zweden (een percentage dat daalt). Over het algemeen zijn de arbeidsmarkten in het Hoge Noorden, net zoals die in andere dunbevolkte gebieden, kwetsbaarder doordat het door het geografische isolement en het ruwe klimaat duurder is dan in andere regio's om banen te creëren en personeel in dienst te hebben.

36. Eind november 2014 telde de provincie in totaal 9 400 werklozen (7,2 % van de geregistreerde arbeidskrachten). Dat zijn ongeveer 1 000 werklozen minder dan tijdens dezelfde periode in 2013. De nationale werkloosheid bedroeg op hetzelfde tijdstip 7,9 %.

37. In een recent verslag van de regio Västerbotten over de behoefte aan 40 000 nieuwe arbeidskrachten in Västerbotten tegen 2025 worden de uitdagingen bij naam genoemd: een dalend aantal arbeidskrachten, gecombineerd met weinig investeringen in het midden- en kleinbedrijf. Volgens het verslag verlaten jaarlijks ongeveer 3 000 personen de arbeidsmarkt. In de regio zijn de vacatures geconcentreerd in de gezondheidssector en op gebieden waarvoor hoge kwalificaties vereist zijn. Er is behoefte aan ingenieurs, aan operationeel managers en organisatiemanagers, en aan technisch personeel. De vraag naar geschoolde arbeidskrachten stijgt en er zijn duidelijke tekorten in veel beroepsgroepen, vooral in die waar hooggespecialiseerd onderwijs en veel ervaring vereist is.

38. De ontslagen bij Volvo zullen gevolgen hebben voor de sector en de regio. De 647 ontslagen zijn problematisch, in het bijzonder voor de oudere werknemers in de doelgroep. Voor de ontslagen werknemers dreigt het moeilijk te worden om een nieuwe baan te vinden, aangezien zij niet over de competenties beschikken die op de regionale arbeidsmarkt worden verlangd. De meeste werknemers voor wie steun wordt aangevraagd beschikken slechts over een diploma middelbaar onderwijs, terwijl de verwachte vacatures hooggekwalificeerd personeel en ingenieurs met een passend diploma hoger onderwijs betreffen. Dit project zal bijgevolg een nauwe

samenwerking met onderwijsinstellingen en diensten voor arbeidsvoorziening vergen. Het kan de oprichting van nieuwe bedrijven bevorderen en bij de werkzoekenden de vaardigheden en competenties verbeteren waar de toekomstige werkgevers behoefte aan hebben. Aangezien het een zeer grote regio is, kan het nodig zijn dat de begunstigden zich over langere afstanden verplaatsen.

Een kleiner aantal beoogde begunstigden woont in Sörmland (Oost-Zweden) en Västergötland (West-Zweden). Die gebieden beschikken over een sterke arbeidsmarkt in vergelijking met Västerbotten, maar zelfs in Göteborg zal er waarschijnlijk behoefte zijn aan extra onderwijs of de verwerving van competenties in andere sectoren. In Eskilstuna zullen de ontslagen werknemers eventueel een nieuwe baan kunnen zoeken in een groter geografisch gebied, dat Stockholm zou kunnen omvatten.

Beoogde begunstigden en voorgestelde acties

Beoogde begunstigden

39. Naar verwachting zullen 500 ontslagen werknemers aan de maatregelen deelnemen. De uitsplitsing van die werknemers naar geslacht, nationaliteit en leeftijdsgroep is als volgt:

Categorie		Aantal beoogde begunstigden	
Geslacht:	Mannen:	387	(77,4 %)
	Vrouwen:	113	(22,6 %)
Nationaliteit:	EU-burgers:	500	(100,0 %)
	Niet-EU-burgers:	0	(0,0 %)
Leeftijdsgroep:	15-24 jaar:	55	(11,0 %)
	25-29 jaar:	75	(15,0 %)
	30-54 jaar:	300	(60,0 %)
	55-64 jaar:	61	(12,2 %)
	Ouder dan 64 jaar:	9	(1,8 %)

Subsidiabiliteit van de voorgestelde maatregelen

40. De door Arbetsförmedlingen (de Zweedse openbare dienst voor arbeidsvoorziening) aan de ontslagen werknemers te verstrekken individuele dienstverlening omvat de volgende acties, die elk afzonderlijk verder gaan dan wat zonder EFG-steun zou worden aangeboden:

– Diepgaande beoordeling en individuele planning. Dit registratieproces omvat een overzicht van eerder verworven ervaring en eerder gevolgde opleidingen en wordt bespoedigd voor EFG-begunstigden. Daaraan kunnen verschillende individuele en op de werknemer toegesneden vergaderingen worden gewijd, in sommige gevallen eventueel met een outplacementbureau.

– Diverse activiteiten in verband met het zoeken van een baan en coaching. De standaardactiviteiten die Arbetsförmedlingen aanbiedt, zullen worden

gecombineerd met EFG-maatregelen zoals individuele ondersteuning in rechtstreeks contact met mogelijke werkgevers, motiveringsvergaderingen en conferenties over de arbeidsmarkt in de regio. Dit wordt bijzonder belangrijk voor de werknemers voor wie steun wordt aangevraagd en die hun onderwijsniveau als onvoldoende beschouwen voor de vacatures in de regio. Er zullen zowel individuele als groepsactiviteiten worden aangeboden, waarvan sommige online.

– Motiverings- en gezondheidsmaatregelen. De EFG-begunstigden zullen toegang hebben tot therapeuten, psychologen en deskundigen in cognitieve therapie die hun motivatie zullen versterken en die ook de werknemers zullen helpen die gezondheidsproblemen ondervinden doordat zij werden ontslagen nadat zij lang in dezelfde onderneming hadden gewerkt.

– Ondernemerschap en oprichting van een bedrijf. Externe deskundigen zullen werknemers die overwegen een bedrijf op te richten tijdens voorbereidende opleidingen adviseren.

– Nadat hun bedrijfsidee door een consulent is getoetst en goedgekeurd, zullen de begunstigden toegang hebben tot een subsidie voor start-ups. De subsidie zal gedurende zes maanden worden betaald, en kan op advies van de consulent tot twaalf maanden worden verlengd. Wanneer de begunstigde een bedrijf overneemt van een eigenaar die de pensioengerechtigde leeftijd nadert, kan hij het bedrijf dankzij de EFG-subsidie gedurende een overdrachtperiode samen met deze laatste runnen.

– Onderwijs en opleiding. EFG-begunstigden zal toegang worden verleend tot onderwijs en opleiding waartoe zij normaal gezien geen toegang zouden hebben. Een deel daarvan zal in samenwerking met de universiteit van Umeå, hogescholen en bedrijven in de regio op de begunstigden worden toegesneden. De doelgroep zal ertoe worden aangemoedigd om bij de gemaakte keuzen genderpatronen te doorbreken, bijvoorbeeld in de gezondheidszorg.

– De opleiding kan werkervaring en leerlingwezen (voor elke leeftijdsgroep) omvatten, ook voor wie beoogt een bedrijf op te starten of over te nemen.

– Validatie van competenties. Aan de deelnemers zal worden aangeboden hun competenties te valideren. Aangezien dergelijke diensten in de buurt misschien niet beschikbaar zijn, zullen de begunstigden zich naar de desbetreffende centra kunnen verplaatsen.

– Hulp van particuliere dienstverleners bij het zoeken van een baan. Door Arbetsförmedlingen aangestelde particuliere dienstverleners kunnen de doelgroep substantiële hulp bieden bij het zoeken van een baan en het valideren van competenties.

– Reis- en aanverwante kosten. De regio Västerbotten is een uitgestrekt gebied waar de begunstigden reis- en aanverwante kosten zullen moeten maken om toegang te hebben tot diensten. Wie voor een nieuwe baan naar een ander deel van het land verhuist, kan de daarmee verband houdende reis- en verhuiskosten vergoed krijgen. Ook verplaatsingen over langere afstanden voor sollicitatiegesprekken kunnen worden vergoed. Voor dergelijke uitgaven moet vooraf toestemming worden verleend. Zij moeten achteraf door ontvangstbewijzen worden gestaafd en verifieerbaar zijn.

– Toelage voor het zoeken van een baan. De begunstigden die aan een van de hierboven beschreven actieve maatregelen deelnemen, ontvangen deze toelage. Het bedrag van de toelage hangt af van individuele factoren, maar het maximumbedrag is bij parlementair besluit vastgesteld op 910 SEK (ca. 97 EUR) per dag en daalt na de eerste 100 dagen tot 760 SEK (ca. 81 EUR) per dag. Met het begrote gemiddelde van 12 000 EUR zou elke werknemer gedurende ongeveer 128 dagen het maximumbedrag ontvangen.

41. De hier voorgestelde acties zijn actieve arbeidsmarktmaatregelen die behoren tot de in artikel 7 van de EFG-verordening vastgestelde subsidiabele acties. Deze maatregelen komen niet in de plaats van maatregelen die gericht zijn op passieve sociale bescherming.

42. Zweden heeft de nodige informatie verstrekt over acties waartoe het betrokken bedrijf krachtens de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten verplicht is. Het heeft bevestigd dat een financiële bijdrage uit het EFG niet in de plaats zal komen van deze acties.

Geraamde begroting

De totale kosten worden op 2 989 518 EUR geraamd, met inbegrip van uitgaven voor een bedrag van 2 869 938 EUR voor individuele dienstverlening en van 119 580 EUR voor de activiteiten op het vlak van voorbereiding, beheer, voorlichting en publiciteit, en controle en rapportage.

43. Van het EFG wordt in totaal een financiële bijdrage van 1 793 710 EUR (60 % van de totale kosten) gevraagd.

Acties	Geraamd aantal deelnemers	Geraamde kosten per deelnemer *(EUR, afgerond)*	Geraamde totale kosten *(EUR)*
Individuele dienstverlening (acties overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder a) en c), van de EFG-verordening)			
Diepgaande beoordeling en individuele planning	500	28,51	14 254
Diverse activiteiten in verband met het zoeken van een baan en coaching	250	644,42	161 106
Hulp van particuliere dienstverleners bij het zoeken van een baan	55	1 109,91	61 045
Motiverings- en gezondheidsmaatregelen	10	521,70	5 217
Voorbereiding van ondernemerschap	25	573,92	14 348
Ondernemerschap en subsidie voor start-ups	20	15 000,00	300 000

Onderwijs en opleiding	180	6 869,72	1 236 551
Validatie van competenties	25	2 921,80	73 045
Subtotaal (a) Percentage van het pakket individuele dienstverlening	–		1 865 566 (65,00 %)
Toelagen en premies (acties overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder b), van de EFG-verordening)			
Reis- en aanverwante kosten	50	521,76	26 088
Toelage voor het zoeken van een baan	80	12 228,55	978 284
Subtotaal (b) Percentage van het pakket individuele dienstverlening	–		1 004 372 (35,00 %)
Acties overeenkomstig artikel 7, lid 4, van de EFG-verordening			
1. Voorbereiding	–		0
2. Beheer	–		116 971
3. Voorlichting en publiciteit	–		2 609
4. Controle en rapportage	–		0
Subtotaal (c) Percentage van de totale kosten	–		119 580 (4,00 %)
Totale kosten (a + b + c)	–		2 989 518
EFG-bijdrage (60 % van de totale kosten)	–		1 793 710

44. De kosten van de in bovenstaande tabel opgenomen acties die vallen onder artikel 7, lid 1, onder b), van de EFG-verordening bedragen niet meer dan 35 % van de totale kosten voor het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening. Zweden heeft bevestigd dat deze acties afhangen van de actieve deelname van de beoogde begunstigden aan opleidingsactiviteiten en activiteiten in verband met het zoeken van een baan.

45. Zweden heeft bevestigd dat de investeringskosten voor wie zich als zelfstandige vestigt of een eigen bedrijf opricht, alsook voor overnames door werknemers, per begunstigde niet meer dan 15 000 EUR zullen bedragen.

Periode waarbinnen de uitgaven subsidiabel zijn

46. Zweden heeft de beoogde begunstigden met ingang van 30 januari 2015 individuele dienstverlening verstrekt. De uitgaven voor de acties zullen bijgevolg van 30 januari 2015 tot en met 16 september 2017 voor een financiële bijdrage uit het EFG in aanmerking komen, met uitzondering van hoger onderwijs, dat in aanmerking komt tot en met 16 maart 2018.

47. Op 30 januari 2015 heeft Zweden de eerste administratieve uitgaven gedaan met het oog op de implementatie van het EFG. De uitgaven voor de activiteiten op het vlak van voorbereiding, beheer, voorlichting en publiciteit, en controle en rapportage zullen bijgevolg van 30 januari 2015 tot en met 16 maart 2018 voor een financiële bijdrage van het EFG in aanmerking komen.

Medefinanciering en complementariteit met acties die door nationale of EU-fondsen worden gefinancierd

48. De EFG-maatregelen worden door de Zweedse regering uit het budget voor Arbetsförmedlingen medegefinancierd.

49. Zweden heeft bevestigd dat de hierboven beschreven maatregelen die een financiële bijdrage uit het EFG ontvangen, niet ook financiële steun van andere financiële instrumenten van de Unie zullen ontvangen.

Procedures voor het overleg met de beoogde begunstigden, hun vertegenwoordigers of de sociale partners, alsook plaatselijke en regionale autoriteiten

50. Het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening werd opgesteld in overleg met de beoogde begunstigden en hun vertegenwoordigers, alsook met de plaatselijke overheidsinstanties. De plaatselijke instanties vergaderden één keer per maand, en de ontslagen bij Volvo werden voor het eerst besproken in juli 2014. De dienst personeelszaken van Volvo was behulpzaam bij het verzamelen van gegevens en het plannen van de maatregelen.

51. De volgende belanghebbenden werden bij de planning en de uitvoering betrokken: de gemeente Umeå, het provinciebestuur, de regio Västerbotten, de vakbonden, het bedrijfscentrum voor technologie, de Kamer van Koophandel, het verbond van ondernemingen Företagarna, de universiteit van Umeå, Arbetsförmedlingen en Volvo zelf. Er werden diverse maatregelen genomen om te garanderen dat de doelgroep, maar ook de dienst personeelszaken en de vakbondsvertegenwoordigers op de hoogte zijn van de mogelijkheden die het EFG biedt.

Beheers- en controlesystemen

52. De aanvraag bevat een beschrijving van de beheers- en controlesystemen die de verantwoordelijkheden van de betrokken organen specificeert. Zweden heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat de financiële bijdrage zal worden beheerd door Arbetsförmedlingen, dat formeel als beheers- en betalingsautoriteit wordt aangesteld. De rekeningen in verband met het project zullen worden gecontroleerd door de interne auditeenheid, een afzonderlijk orgaan dat afhangt van de raad van bestuur van Arbetsförmedlingen. Deze heeft de taak het interne controle- en verificatieproces bij de openbare dienst voor arbeidsvoorziening te onderzoeken, verbeteringen voor te stellen, en de raad van bestuur en de directeur-generaal te adviseren en te ondersteunen. Het project zal geregeld aan een audit worden onderworpen.

Toezeggingen door de betrokken lidstaat

53. Zweden heeft op de volgende punten de nodige garanties geboden:

– bij de toegang tot de voorgestelde acties en hun uitvoering zullen de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie worden gerespecteerd;

– aan de voorschriften van de nationale en EU-wetgeving betreffende collectieve ontslagen is voldaan;

– Volvo Trucks heeft zijn activiteiten na de ontslagen voortgezet, is zijn wettelijke verplichtingen bij ontslagen nagekomen en heeft voor zijn werknemers dienovereenkomstig de nodige maatregelen getroffen;

– de voorgestelde acties zullen geen financiële steun ontvangen van andere fondsen of financiële instrumenten van de Unie, en dubbele financiering zal worden voorkomen;

– de voorgestelde acties zullen complementair zijn met acties die door de structuurfondsen worden gefinancierd;

– de financiële bijdrage uit het EFG zal voldoen aan de procedurele en materiële EU-regels inzake overheidssteun.

GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Begrotingsvoorstel

54. Zoals vastgesteld in artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020[14] mag het EFG het jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen van 2011) niet overschrijden.

55. Na de aanvraag te hebben onderzocht op de voorwaarden van artikel 13, lid 1, van de EFG-verordening en rekening houdend met het aantal beoogde begunstigden, de voorgestelde acties en de geraamde kosten, stelt de Commissie voor om uit het EFG een bedrag van 1 793 710 EUR beschikbaar te stellen, hetgeen overeenstemt met 60 % van de totale kosten van de voorgestelde acties, teneinde een financiële bijdrage te leveren aan de aanvraag.

56. Overeenkomstig punt 13 van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer[15] zal het voorgestelde besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen door het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk worden genomen.

Met dit besluit samenhangende handelingen

57. Samen met dit voorstel voor een besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor een overschrijving van 1 793 710 EUR naar het desbetreffende begrotingsonderdeel.

58. Wanneer de Commissie dit voorstel voor een besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen goedkeurt, zal zij aan de hand van een uitvoeringshandeling tegelijkertijd een besluit over een financiële bijdrage vaststellen dat in werking zal treden op de datum waarop het Europees Parlement en de Raad het voorgestelde besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen, vaststellen.

[14] PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884.
[15] PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de beschikbaarstelling van middelen uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (aanvraag van Zweden – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1309/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 betreffende het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (2014-2020) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1927/2006[16], en met name artikel 15, lid 4,

Gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer[17], en met name punt 13,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) heeft tot doel steun te verlenen aan werknemers die werkloos zijn geworden en zelfstandigen die hun werkzaamheden hebben beëindigd als gevolg van uit de globalisering voortvloeiende grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen, doordat de wereldwijde financiële en economische crisis aanhoudt, of door een nieuwe wereldwijde financiële en economische crisis, en hen te helpen om op de arbeidsmarkt terug te keren.

(2) Zoals vastgesteld in artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad[18] mag het EFG het jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen 2011) niet overschrijden.

(3) Op 16 september 2015 heeft Zweden aanvraag EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks ingediend voor een financiële bijdrage van het EFG naar aanleiding van ontslagen bij Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation EMEA) en vier leveranciers en downstreamproducenten in Zweden. Zweden heeft overeenkomstig artikel 8, lid 3, van Verordening (EU) nr. 1309/2013 aanvullende gegevens ingediend. De aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage uit het EFG overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 1309/2013.

(4) Er moeten dan ook middelen uit het EFG beschikbaar worden gesteld om een financiële bijdrage van 1 793 710 EUR te leveren aan de door Zweden ingediende aanvraag.

[16] PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.
[17] PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.
[18] Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884).

(5) Teneinde zo snel mogelijk middelen uit het EFG ter beschikking te stellen, moet dit besluit van toepassing zijn vanaf de datum waarop het wordt vastgesteld,

HEBBEN HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Ten laste van de algemene begroting van de Europese Unie voor het begrotingsjaar 2016 wordt een bedrag van 1 793 710 EUR aan vastleggings- en betalingskredieten beschikbaar gesteld uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. Het is van toepassing vanaf [*the date of its adoption*][*].

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

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