



Bruxelles, den 16.2.2016  
COM(2016) 61 final

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE**

**om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen  
(ansøgning fra Sverige – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)**

## BEGRUNDELSE

### BAGGRUND FOR FORSLAGET

1. De regler, der gælder for økonomisk støtte fra Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF), er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1309/2013 af 17. december 2013 om Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (2014-2020) og ophævelse af forordning (EF) nr. 1927/2006<sup>1</sup> ("EGF-forordningen").
2. Den 16. september 2015 indgav Sverige ansøgning EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks om økonomisk EGF-støtte som følge af afskedigelser<sup>2</sup> i Volvo Group Truck Operation, EMEA og hos fire leverandører eller producenter i efterfølgende produktionsled i Sverige.
3. Efter en vurdering af denne ansøgning konkluderede Kommissionen i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i EGF-forordningen, at betingelserne for økonomisk EGF-støtte er opfyldt.

### RESUMÉ AF ANSØGNINGEN

EGF-ansøgning	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Medlemsstat	Sverige
Berørt(e) region(er) (på NUTS <sup>3</sup> 2-niveau)	SE33 (Övre Norrland)
Dato for indgivelse af ansøgningen	16. september 2015
Dato for kvittering for modtagelse af ansøgningen	16. september 2015
Dato for anmodning om yderligere oplysninger	30. september 2015
Frist for indsendelse af yderligere oplysninger	11. november 2015
Frist for afslutningen af vurderingen	3. februar 2016
Interventionskriterium	EGF-forordningens artikel 4, stk. 1, litra a)
Hovedvirksomhed	Volvo Group Truck Operation EMEA
Antal berørte virksomheder	5
Økonomisk(e) aktivitetssektor(er) (NACE rev. 2 hovedgruppe) <sup>4</sup>	29 (Fremstilling af motorkøretøjer, påhængsvogne og sættevogne)
Antal dattervirksomheder, leverandører og producenter i efterfølgende produktionsled	4
Referenceperiode (fire måneder):	24. februar 2015 - 24. juni 2015

<sup>1</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 855.

<sup>2</sup> Jf. EGF-forordningens artikel 3.

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1046/2012 af 8. november 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS) for så vidt angår indberetningen af tidsrækker for den nye regionale opdeling (EUT L 310 af 9.11.2012, s. 34).

<sup>4</sup> EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1.

Antal afskedigelser i referenceperioden: (a)	647
Antal afskedigelser før og efter referenceperioden (b)	0
Samlet antal afskedigelser (a + b)	647
Samlet antal støtteberettigede modtagere	647
Det samlede antal støttemodtagere	500
Antal unge, der er tiltænkt støtte, og som ikke er i beskæftigelse eller under uddannelse	0
Budget til de individualiserede tilbud (EUR)	2 869 938
EGF-implementeringsbudget <sup>5</sup> (EUR)	119 580
Samlet budget (EUR)	2 989 518
EGF-støtte (60 %) i EUR	1 793 710

## VURDERING AF ANSØGNINGEN

### Procedure

- De svenske myndigheder indgav ansøgning EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks den 16. september 2015, dvs. inden for en periode på 12 uger fra den dato, hvor interventionskriterierne, der er omhandlet i EGF-forordningens artikel 4, var opfyldt. Kommissionen bekræftede modtagelsen af ansøgningen den 16. september 2015 og anmodede om yderligere oplysninger fra Sverige den 30. september 2015, inden for to uger fra datoen for indgivelse af ansøgningen. Der blev indsendt supplerende oplysninger inden for seks uger efter anmodningen. Den frist på 12 uger efter modtagelsen af den fuldstændige ansøgning, inden for hvilken Kommissionen skal afslutte sin vurdering af, om ansøgningen opfylder betingelserne, for at der kan ydes økonomisk støtte, udløber den 3. februar 2016.
- Kommissionen var undtagelsesvist ikke i stand til at overholde denne frist. Forklaringen, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning 1309/2013, er, at der var en ekstraordinær mangel på sagkyndigt personale i den periode, hvor Kommissionen udarbejdede sit forslag.

### Ansøgningens støtteberettigelse

#### Berørte virksomheder og støttemodtagere

- Ansøgningen vedrører 470 arbejdstagere, som var blevet afskediget af Volvo Trucks, og 177 hos 4 leverandører eller producenter i efterfølgende produktionsled. Hovedvirksomheden var aktiv i den økonomiske sektor, som er klassificeret under NACE rev. 2 hovedgruppe 29 (Fremstilling af motorkøretøjer, påhængsvogne og sættevogne). De afskedigelser, som hovedvirksomheden har foretaget, er hovedsagelig lokaliseret i NUTS 2-regionen SE33 (Övre Norrland).

Virksomheder og antal afskedigelser i referenceperioden			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
Il Logistik AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		

<sup>5</sup> I henhold til artikel 7, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1309/2013.

<b>Virksomheder og antal afskedigelser i referenceperioden</b>		
<b>Virksomheder i alt: 5</b>	<b>Antal afskedigelser i alt:</b>	<b>647</b>
<b>Antal selvstændige, hvis aktivitet er ophørt:</b>		<b>0</b>
<b>I alt (støtteberettigede arbejdstagere og selvstændige):</b>		<b>647</b>

#### *Interventionskriterier*

7. De svenske myndigheder indgav ansøgningen med henvisning til interventionskriterierne i artikel 4, stk. 1, litra a), som forudsætter mindst 500 afskedigelser af arbejdstagere i løbet af en fire måneders referenceperiode i en virksomhed i en medlemsstat, inklusive arbejdstagere, der er blevet afskediget af leverandører eller producenter i efterfølgende produktionsled, og/eller selvstændige, hvis aktivitet er ophørt.
8. Referenceperioden på fire måneder for ansøgningen løber fra den 24. februar 2015 til den 24. juni 2015.
9. Afskedigelserne i referenceperioden fordeler sig som følger:
  - 470 arbejdstagere, der blev afskediget af Volvo Trucks, og
  - 177 afskedigelser hos 4 af Volvo Trucks' leverandører eller producenter i efterfølgende produktionsled.

#### *Beregning af afskedigelser og aktivitetsophør*

10. Afskedigelserne i referenceperioden er blevet beregnet som følger:
  - 647 fra den dato, hvor ansættelseskontrakten faktisk opsiges eller udløber.

#### *Støtteberettigede modtagere*

11. Det samlede antal støtteberettigede modtagere er således på 647.

#### *Sammenhæng mellem afskedigelserne og de gennemgribende strukturelle ændringer i verdenshandelsmønstrene, som kan tilskrives globaliseringen*

12. Til støtte for, at der findes en sammenhæng mellem afskedigelserne og de gennemgribende strukturelle ændringer i verdenshandelsmønstrene, som kan tilskrives globaliseringen, fremfører Sverige, at fremstillingen af erhvervskøretøjer, som er et forholdsvis lille segment inden for den store bilindustri, ikke længere er domineret af europæiske og nordamerikanske producenter. Producenterne på de tre store markeder (Nordamerika undtagen Mexico, Europa og Japan) er de ubestridt teknologisk førende, men de nye asiatiske lastvognsproducenter i Kina og Indien har fået adgang til ny teknologi i kraft af joint ventures med førende etablerede virksomheder i Vesten.
13. Kina er nu det førende land i den globale produktion af erhvervskøretøjer med en andel på 34,1 %. I 2014 var USA stadig den næststørste producent af erhvervskøretøjer (2,8 mio. enheder), og tegnede sig for 15 % af verdens andel. EU indtog tredjepladsen med næsten 2,2 mio. producerede enheder, dvs. 12,1 % af den samlede verdensproduktion. USA, EU og Kina tegner sig tilsammen for mere end 60 % af verdens samlede produktion af erhvervskøretøjer. Den globale produktion af erhvervskøretøjer forblev stabil i 2014 (- 1 %) og udgjorde mere end 18 mio. enheder, med en stigning på de tre store markeder. Produktionen af erhvervskøretøjer i EU steg takket være segmentet for lette erhvervskøretøjer, der med sine 1,8 mio.

enheder tegnede sig for næsten 82 % af den samlede produktion af erhvervskøretøjer. For segmentet for produktion af tunge lastvogne på markedet for erhvervskøretøjer registreredes der imidlertid en negativ tendens i forhold til 2013<sup>6</sup>.

14. I 2014 blev der registreret en alvorlig forskydning i EU's handel, med et fald i EU-producenternes eksport og en stigning i importen af køretøjer. I 2014 udviste eksporten af EU's erhvervskøretøjer en nedgang på 3,9 mia. EUR inden for segmentet for lette erhvervskøretøjer (- 12,5 %) og 6,3 mia. EUR inden for segmentet for tunge erhvervskøretøjer og busser (- 10 %) <sup>7</sup>. Dette førte til et samlet fald i EU's eksport (- 11 %). Den samlede import af erhvervskøretøjer til Den Europæiske Union steg (+ 10,7 %) <sup>7</sup>. Mere end halvdelen af EU's import af erhvervskøretøjer kom fra Tyrkiet (+ 2,4 %) og med Kina på andenpladsen (+ 2,4 %). Der blev konstateret en betydelig stigning i importen fra USA (+ 9,3 %) og i endnu højere grad fra Thailand (+ 51,7 %) <sup>7</sup>. Som følge af den tendens, der fremgår af ovennævnte tal, er EU's handelsbalance for erhvervskøretøjer 25 % lavere end det foregående år, selv om den stadig er positiv.
15. En række asiatiske producenter har vist sig som glimrende aktører, og mens de i al væsentlighed forsyner deres indenlandske markeder, er de også ved at udvikle teknologien til at konkurrere på verdensplan. For at kunne konkurrere med sektoren for lastvogne vil de europæiske producenter være nødt til at øge effektiviteten på produktionsanlæggene på de etablerede markeder. Volvo-strategien <sup>8</sup> er et klart udtryk for en reaktion på disse tendenser med Volvos iværksættelse af optimerende og omkostningsbesparende foranstaltninger samtidig med en massiv investering i Asien, hvilket man så i aftalen fra 2013 med den kinesiske producent Dongfeng Motor Group Company Limited, (DFG), som førte til erhvervelsen af 45 % af DFG-dattervirksomheden, Commercial Vehicles <sup>8</sup>.
16. I overensstemmelse med de seneste oplysninger bliver producenterne uden for EU af erhvervskøretøjer og leverandørerne til fabrikkerne af originaludstyr (Original Equipment Manufacturers - OEM) mere og mere sofistikerede og i stand til at målrette deres eksport til det europæiske marked.
17. Ifølge konsulentvirksomheden Deloitte <sup>9</sup> er lavomkostningssegmenterne inden for markedet for lastvogne nu gradvist ved at opbygge kapacitet og trænge ind i segmenter af højere standard ofte ved at indgå i joint venture-foretagender med producenterne på de tre store markeder og/eller med vigtige leverandører. Der er behov for strukturelle ændringer for at opretholde rentabiliteten på det europæiske marked for lastvogne.
18. I de seneste år har man kunnet konstatere, at erhvervsgrenen konsoliderer sig og afpasser sin aktivitet inden for fremstillingsvirksomhed på verdensplan for at bringe den mere i overensstemmelse med den faldende efterspørgsel over hele verden. MAN's og Volkswagen Commercial Vehicles's overtagelse af Scania er et af de seneste eksempler på bestræbelserne på at skabe en førende koncern inden for erhvervskøretøjer. Som anført af IBM Institute for Business Values <sup>10</sup> er strukturelle

---

<sup>6</sup> Economic and Market ACEA outlook report, ACEA (Marts 2015).

<sup>7</sup> Eurostat, senest tilgængelige data fra ACEA's rapport om fremtidsperspektiverne (ACEA outlook report), ACEA (marts 2015).

<sup>8</sup> Volvo årsberetning 2014, s. 2: [www.volvogroup.com](http://www.volvogroup.com) (2014).

<sup>9</sup> "Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market" Deloitte (2014).

<sup>10</sup> "Truck 2020 transcending turbulence", IBM Global Business Service (May 2015).

ændringer en given realitet inden for dagens lastvognsindustri, som står over for grundlæggende ændringer i deres forretningsmodeller.

19. Lastvognsindustrien, der er underlagt omfattende regulering og har stærkt svingende markeder, har fundet det vanskeligt at tackle betydelige ændringer og behovet for justeringer. Globalisering er således blandt de vigtigste eksterne faktorer, der påvirker lastvognindustrien i dag. Ifølge ACEA's rapport<sup>6</sup>, er lastvognsindustrien blevet stadig mere "global" i de seneste årtier, i takt med at forskellige udviklinger i denne industri er knyttet til og påvirket af globaliseringen. Denne udvikling vil øge konkurrencen, idet det normalt forventes, at vækstmarkedernes OEM'er vil trænge ind på vestlige markeder inden 2030, hvilket vil føre til et øget prispres. Det vestlige OEM'er vil modvirke stagnationen på deres markeder gennem mere samarbejde for at reducere investeringsomkostninger, blive stærkere og fjerne risici i forbindelse med nye konkurrenter.
20. Price Waterhouse Cooper (PWC) illustrerer i en rapport<sup>11</sup>, at udviklingen af lavprislastvogne vil kræve en ændring i driftsmodellerne. Denne ændring kan føre til outsourcing af produktionen til de hurtigt ekspanderende vækstmarkeder. Den globale konkurrence har forårsaget en fortsat stigning i antallet af konsolideringer og øget samarbejde eller partnerskaber i de seneste årtier. Denne tendens forventes at fortsætte, især mellem de vestlige OEM'er og vækstmarkedernes OEM'er. Således følger den sektoren for personbiler, der gennemgik en lignende omstrukturering i slutningen af 1990'erne. Det forventes, at producenterne på vækstmarkederne inden 2030 har gjort deres entré på de vestlige markeder, hvilket vil føre til øget prispres.
21. Der er nogle vigtige tendenser, der vil påvirke og øge den globale konkurrence inden for industrien for erhvervskøretøjer i de kommende år. Demografiske ændringer og en øget urbanisering, lovgivningsmæssige spørgsmål, som f.eks. vejafgifter, skatter, handelshindringer gennem national lovgivning, miljøkrav, brændstoffektivitet, sikkerhed, osv. Disse er alle sammen faktorer, som vil øge omkostningerne, i særdeleshed inden for udvikling og forskning og udvikling (FoU), og konkurrencen. EU-producenterne er nødt til at forberede sig på disse begivenheder.
22. Globaliseringen har allerede indvirkning på job og lønninger, ved at der udflyttes dele af de internationale forsyningskæder og den produktion, der fremstilles af producenterne på de tre store markeder. I de seneste undersøgelser af KPMG<sup>12</sup>, PWC og Tillväxtverket<sup>13</sup> fremhæves det, at det ikke længere vil være holdbart at have høje produktionsomkostninger i en situation med global konkurrence.
23. De svenske myndigheder mener derfor, at den delvise udflytning af Volvo Umeå-enheden skyldes behovet for at øge effektiviteten og mindske omkostningerne for at opfylde den eksisterende og den forventede globale konkurrence<sup>8</sup>.
24. Fremstilling af motorkøretøjer, påhængsvogne og sættevogne har hidtil været genstand for 22 EGF-ansøgninger, inklusive denne ansøgning, hvoraf 12 var baseret på handelsrelateret globalisering og 10 på den globale finansielle og økonomiske krise.

*Begivenheder, der gav anledning til afskedigelserne og til aktivitetsophør*

25. Volvo Group er en af verdens førende producenter af lastvogne, busser, bygge- og anlægsudstyr samt motorer inden for søfart og industri. Koncernen tilbyder også

---

<sup>11</sup> "The truck industry in 2020", PwC (2014).

<sup>12</sup> "Competing in the global truck Industry", KPMG (2014).

<sup>13</sup> "Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv", Tillväxtverket.

komplette løsninger i forbindelse med finansiering og service. Med hovedsæde i Göteborg beskæftiger koncernen omkring 100 000 mennesker, har produktionsanlæg i 19 lande og sælger sine varer på mere end 190 markeder.

26. Siden 1999 har Volvo Car Corporation ikke længere været en del af Volvo Group, men Volvo Group og Volvo Cars er stadig fælles om samme navn. Der blev etableret en ny virksomhed, Volvo Trademark Holding AB, i 1999 for at håndtere spørgsmål om branding for de to virksomheder. Volvo Cars og Volvo Group forbliver separate enheder, men samarbejder inden for FoU og investeringer i forbindelse med branding, f.eks. Volvo Ocean Race.
27. Volvo Group Truck Operations (GTO) omfatter hele produktionen af koncernens motorer og transmissionssystemer samt al produktion af lastvogne under mærkerne Volvo, Renault, MACK og UD. GTO omfatter også reservedelsleverancer til koncernens kunder og logistik. I det seneste årti har Volvo Groups ekspansion gennem erhvervelse, herunder sådanne erhvervelser som Renault Trucks, Mack, UD Trucks og SDLG, givet virksomheden adgang til nye mærker og nye markeder. Første skridt i denne strategi var erhvervelsen af 45 % af den kinesiske virksomhed Dongfeng Commercial Vehicles, som blev afsluttet i januar 2015.
28. GTO er nu nødt til at effektivisere produktionskæden. Det påvirker driften på anlægget i Umeå. Volvo Group har reduceret personalet på verdensplan med ca. 10 % fra 110 000 ansatte til ca. 100 000. I Sverige er antallet af arbejdstagere inden for de sidste fire år blevet reduceret fra 25 000 til 21 000, inklusive dette års nedskæringer på anlægget i Umeå.
29. Anlægget i Umeå indgår i GTO, som beskæftiger ca. 33 000 ansatte på verdensplan. Afskedigelserne i anlægget i Umeå har også ramt de ansatte hos Volvo Logistics and Parts, som er organiseret inden for GTO.
30. Anlægget i Umeå, der er en del af Volvo Group's globale industrielle system, fremstiller førerhuse til tunge lastvogne til Europa af mærket Volvo, visse førerhuse til oversøiske samlefabrikker, og alle udstansede dele til Volvos førerhuse til andre kontinenter (Brasilien og Asien). Montering af indtræk i førerhusene udføres til gengæld på anlægget i Tuve nær Göteborg.
31. Det europæiske optimeringsprogram under Volvo Group er blevet gennemført i 2015. Som følge af dette program er den enhed på anlægget i Umeå, der har specialiseret sig i udstansning, svejsning, lakering samt montering af indtræk i førerhuse, overgået til anlægget i Tuve, således at den befinder sig tæt på anlægget til den endelige samling af lastvognene.
32. Volvo har også annonceret afskedigelser i Göteborg og Eskilstuna. Afskedigelserne i Umeå udgør størstedelen af de støtteberettigede personer, men de afskedigede arbejdstagere fra Göteborg og Eskilstuna er også omfattet. Volvos effektivitetsprogram har desuden påvirket underleverandører, navnlig i Umeå.
33. Drøftelserne om en eventuel EGF-støtte blev indledt i Umeå i marts 2014. På det tidspunkt havde den ansvarlige direktør og repræsentanten for fagforeningerne underrettet den enkelte arbejdstager personligt om de planlagte afskedigelser. På deres første møde den 18. marts 2014 var de berørte parter og arbejdsmarkedets parter i regionen blevet enige om, at afskedigelserne hos Volvo ville få en væsentlig negativ indvirkning på regionen og ville også omfatte andre virksomheder, og at der derfor var behov for en indsats.

34. De første afskedigelser fandt sted i Göteborg GTO den 14. april 2014, og flere arbejdstagere modtog deres afskedigelser den 19. maj. Den 16. juni 2014 fik arbejdstagerne i Eskilstuna besked om deres afskedigelser.

*Afskedigelsesernes forventede virkning på økonomien på lokalt, regionalt og nationalt plan og på beskæftigelsen*

35. Befolkningen i Västerbotten len (hvor Umeå er hovedby) var i begyndelsen af 2014 på ca. 262 360, dvs. ca. 2,7 % af landets befolkning, (en faldende procentsats). Generelt er de arktiske arbejdsmarkeder som i andre områder med lav befolkningstæthed mere sårbare på grund af geografisk isolation, og et barskt klima gør jobskabelse og beskæftigelse mere omkostningskrævende end for andre regioner.
36. I slutningen af november 2014 var den samlede arbejdsløshed i lenet på 9 400 personer (7,2 % af den registrerede arbejdsstyrke), hvilket var et fald på omkring 1 000 personer sammenlignet med samme periode i 2013. Den nationale arbejdsløshedsprocent lå samtidig på 7,9 %.
37. En nylig rapport fra Västerbotten len med titlen "behov for 40 000 nye medarbejdere inden 2025 i Västerbotten" sætter ord på disse udfordringer: en faldende arbejdsstyrke kombineret med lave investeringer i SMV'er. Ifølge rapporten går ca. 3 000 personer på pension fra arbejdsmarkedet hvert år. Regionens ledige stillinger er koncentreret i sundhedssektoren og på højt kvalificerede områder. Der er behov for ingeniører, ledere på det operative plan og inden for forvaltning samt teknikere. Efterspørgslen efter kvalificeret arbejdskraft er stigende, og der er en klar mangel på arbejdskraft inden for mange forskellige erhvervs kategorier først og fremmest sådanne, som kræver en højt specialiseret uddannelse og en høj grad af ekspertise.
38. Konsekvenserne af tab af arbejdspladser hos Volvo vil påvirke sektoren og regionen. Afskedigelsen af 647 arbejdstagere udgør en udfordring, navnlig for de ældre arbejdstagere i målgruppen. De afskedigede arbejdstagere må regne med at støde på vanskeligheder ved jobsøgningen, da de ikke har de kompetencer, der kræves på det regionale arbejdsmarked. De fleste af de arbejdstagere, der er tiltænkt støtte, har kun uddannelse på sekundærtrinet, mens de forventede jobmuligheder gælder højt kvalificeret personale og ingeniører med en relevant videregående uddannelse. I projektet vil der derfor skulle arbejdes tæt sammen med uddannelses- og beskæftigelsesorganisationer. Med projektet er det muligt at fremme oprettelsen af virksomheder og forbedre de jobsøgendes kvalifikationer og kompetencer, der er relevante for de fremtidige arbejdsgivers behov. Da området er meget stort, kan støttemodtagerne være nødt til at rejse meget.

Et mindre antal støttemodtagere befinder sig i Sörmland, (det østlige Sverige) og i Västergötland (det vestlige Sverige). Arbejdsmarkedet i disse områder er stærkt sammenlignet med Västerbotten, men selv i Göteborg er der sandsynligvis behov for yderligere uddannelse eller for at erhverve kompetencer inden for andre sektorer. For Eskilstunas vedkommende kan det eventuelt blive muligt at søge arbejde i et bredere geografisk område, der vil kunne omfatte Stockholm.

## Støttemodtagere og de foreslåede foranstaltninger

### Støttemodtagere

39. Det anslåede antal afskedigede arbejdstagere, der forventes at deltage i foranstaltningerne, er på 500. Fordelingen af disse arbejdstagere på køn, nationalitet og aldersgruppe er som følger:

Kategori		Antal Støttemodtagere	
Køn:	Mænd:	387	(77,4 %)
	Kvinder:	113	(22,6 %)
Statsborgerskab:	EU-borgere:	500	(100,0 %)
	Ikke-EU-borgere	0	(0,0 %)
Aldersgruppe:	15-24-årige:	55	(11,0 %)
	25-29-årige:	75	(15,0 %)
	30-54-årige:	300	(60,0 %)
	55-64-årige:	61	(12,2 %)
	Over 64 år:	9	(1,8 %)

### De foreslåede foranstaltningers støtteberettigelse

40. De individualiserede tilbud, der skal ydes til de afskedigede arbejdstagere af den svenske offentlige arbejdsformidling (Arbetsförmedlingen), består af følgende foranstaltninger, som hver især går ud over, hvad der normalt vil være muligt uden EGF-støtte.
- En grundig vurdering og individuel planlægning: Denne registreringsproces omfatter en undersøgelse af tidligere erfaring og uddannelse og fremskyndes for EGF-støttemodtagere. Det kan omfatte flere individuelle og skræddersyede møder, hvoraf nogle kan være med genplaceringsvirksomheder.
  - Forskellige jobsøgningsaktiviteter og vejledning: Faste aktiviteter, der udbydes af Arbetsförmedlingen, vil blive kombineret med EGF-foranstaltninger, som f.eks. individuel støtte i direkte kontakt med potentielle arbejdsgivere, motivationsskabende møder og konferencer, hvor arbejdsmarkedet i regionen præsenteres. Dette er især vigtigt for de støttemodtagere, der betragter deres uddannelsesniveau som utilstrækkeligt i forbindelse med de ledige stillinger, der er identificeret i regionen. Både individuelle og kollektive aktiviteter vil blive tilbudt, hvoraf nogle vil være tilgængelige online.
  - Motivation og sundhedsforanstaltninger: EGF-støttemodtagerne vil have adgang til behandlere, psykologer og eksperter inden for kognitiv terapi med henblik på at styrke deres motivation og yde bistand til de personer, hvis helbred har taget skade af at blive afskediget efter en lang periode med beskæftigelse i samme virksomhed.
  - Fremme af iværksætterkultur og virksomhedsetablering: Forberedende kurser for de personer, der planlægger virksomhedsetablering, vil blive ydet af eksterne eksperter, der rådgiver nye iværksættere.

- Støttemodtagerne vil få adgang til et tilskud til iværksættelse, efter at deres forretningsidé er blevet kontrolleret af konsulenter og godkendt. Tilskuddet udbetales over en periode på 6 måneder og kan forlænges til 12 måneder efter råd fra konsulenten. Hvis støttemodtagerne overtager virksomheder, hvis ejere er tæt på pensionsalderen, kan EGF yde støtte til disse, så de kan drive virksomheden sammen med de pensionerede ejere i en overdragelsesperiode.
  - Almen uddannelse og erhvervsuddannelse: Almen uddannelse og erhvervsuddannelse, som de ellers ikke har adgang til, vil blive stillet til rådighed for EGF-støttemodtagerne. Nogle af dem vil være skræddersyet i samarbejde med universitetet i Umeå, gymnasier og virksomheder i regionen. Målgruppen vil blive opfordret til at bryde med kønsmønstrene i deres valg og vælge f.eks. sundhedssektoren.
  - Erhvervsuddannelse kan omfatte erhvervs erfaring og lærlingeuddannelser (for alle aldersgrupper), som også kan gøres tilgængelige for enhver, der overvejer at etablere eller overtage en virksomhed.
  - Validering af kompetencer: Deltagerne vil få tilbudt validering af kompetencer. Da sådanne tjenester måske ikke er til rådighed lokalt, vil støttemodtagerne kunne rejse til de relevante centre.
  - Hjælp til jobsøgning med private tjenesteudbydere: Arbetsförmedlingen anvender private tjenesteudbydere, der kan tilbyde målgruppen en omfattende hjælp med hensyn til at finde arbejde og validere kompetencer.
  - Rejseudgifter og de dermed forbundne omkostninger: Västerbotten len er et enormt område, hvor adgangen til tjenester forudsætter mobilitet og dermed forbundne omkostninger. Omkostninger i forbindelse med flytning til et nyt job i en anden del af landet kan dækkes, ligesåvel som rejser over lange afstande til jobinterview. Sådanne udgifter skal fastlægges på forhånd, certificeres via indtægter og være verificerbare.
  - Jobsøgningstilskud: Disse tilskud ydes til modtagere, der deltager i de aktive foranstaltninger, der er beskrevet ovenfor. Tilskuddets størrelse afhænger af individuelle faktorer og det loft på 910 SEK (ca. 97 EUR) pr. dag, der blev fastsat ved en afgørelse i den svenske riksdag, og det falder efter de første 100 dage til 760 SEK (ca. 81 EUR) pr. dag. De budgetterede 12 000 EUR vil således give et gennemsnitligt tilskud på det maksimale beløb pr. arbejdstager i ca. 128 dage.
41. De foreslåede foranstaltninger, som her er beskrevet, udgør aktive arbejdsmarkedsforanstaltninger, som falder ind under de støtteberettigede foranstaltninger, der er fastlagt i EGF-forordningens artikel 7. Disse foranstaltninger erstatter ikke passive socialsikringsforanstaltninger.
42. De svenske myndigheder har leveret de ønskede oplysninger om foranstaltninger, der er obligatoriske for den berørte virksomhed i medfør af national lov eller kollektive overenskomster. De har bekræftet, at den økonomiske EGF-støtte ikke erstatter sådanne foranstaltninger.

#### *Budgetoverslag*

De anslåede samlede omkostninger er på 2 989 518 EUR og omfatter udgifterne til de individualiserede tilbud på 2 869 938 EUR samt udgifter til forberedende arbejde,

forvaltning, oplysning, offentlig omtale, kontrol- og rapporteringsaktiviteter på 119 580 EUR.

43. Der anmodes om økonomisk EGF-støtte på i alt 1 793 710 EUR (60 % af de samlede omkostninger).

Foranstaltninger	Forventet antal deltagere	Anslåede omkostninger pr. deltager (i EUR, afrundet)	Samlede anslåede omkostninger (i EUR)
Individualiserede tilbud (foranstaltninger i henhold til EGF-forordningens artikel 7, stk. 1, litra a) og c))			
En grundig vurdering og individuel planlægning	500	28,51	14 254
Forskellige jobsøgningsaktiviteter og vejledning	250	644,42	161 106
Hjælp til jobsøgning med private tjenesteudbydere	55	1 109,91	61 045
Motivation og sundhedsforanstaltninger	10	521,70	5 217
Forberedelse til iværksætterkultur	25	573,92	14 348
Fremme af iværksætterkultur og virksomhedsetablering	20	15 000,00	300 000
Almen uddannelse og erhvervsuddannelse	180	6 869,72	1 236 551
Validering af kompetencer	25	2 921,80	73 045
Subtotal (a):		-	1 865 566
Procentdel af pakken af individualiserede tilbud			(65,00 %)
Tilskud og incitament (foranstaltninger i henhold til EGF-forordningens artikel 7, stk. 1, litra b))			
Rejseudgifter og de dermed forbundne omkostninger	50	521,76	26 088
Jobsøgningstilskud	80	12 228,55	978 284
Subtotal (b):		-	1 004 372
Procentdel af pakken af individualiserede tilbud			(35,00 %)
Foranstaltninger i henhold til EGF-forordningens artikel 7, stk. 4			

1. Forberedelse	–	0
2. Forvaltning	–	116 971
3. Oplysning og offentlig omtale	–	2 609
4. Kontrol og rapportering	–	0
Subtotal (c):	–	119 580
Procentdel af de samlede omkostninger:	–	(4,00 %)
Samlede omkostninger (a + b + c):	–	2 989 518
EGF-støtte (60 % af de samlede omkostninger)	–	1 793 710

44. Omkostningerne til de foranstaltninger, der er anført i ovenstående tabel som foranstaltninger i henhold til EGF-forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), overstiger ikke 35 % af de samlede omkostninger ved den samordnede pakke af individualiserede tilbud. De svenske myndigheder har bekræftet, at disse foranstaltninger er betinget af, at støttemodtagerne deltager aktivt i jobsøgnings- eller uddannelsesaktiviteterne.
45. De svenske myndigheder har bekræftet, at investeringsomkostningerne til selvstændig virksomhed, nystartede virksomheder og medarbejderovertagelser ikke overstiger 15 000 EUR pr. støttemodtager.

*Periode for udgifternes støtteberettigelse*

46. De svenske myndigheder begyndte den 30. januar 2015 at yde individualiserede tilbud til støttemodtagerne. Udgifterne til disse foranstaltninger skal derfor være støtteberettigede til økonomisk EGF-støtte fra den 30. januar 2015 til den 16. september 2017 med undtagelse af videregående uddannelse, der vil være støtteberettiget indtil den 16. marts 2018.
47. De svenske myndigheder påtog sig den administrative udgift, der skal gennemføre EGF, den 30. januar 2015. Udgifterne til det forberedende arbejde, forvaltning, oplysning, offentlig omtale og kontrol- og rapporteringsaktiviteter skal derfor være støtteberettigede til økonomisk EGF-støtte fra den 30. januar 2015 til den 16. marts 2018.

*Komplementaritet med de foranstaltninger, der finansieres af nationale midler eller EU-midler*

48. Den svenske regering samfinansierer EGF-foranstaltningerne gennem Arbetsförmedlingens budget.
49. De svenske myndigheder har bekræftet, at de ovenfor beskrevne foranstaltninger, der modtager økonomisk EGF-støtte, ikke samtidig modtager økonomisk støtte fra andre af Unionens finansielle instrumenter.

*Fremgangsmåder ved høringen af støttemodtagerne eller disses repræsentanter eller arbejdsmarkedets parter samt lokale og regionale myndigheder*

50. Den samordnede pakke af individualiserede tilbud er blevet udarbejdet i samråd med støttemodtagerne og deres repræsentanter samt de lokale aktører. Møder med de relevante lokale aktører finder sted en gang om måneden, og afskedigelserne hos Volvo blev drøftet for første gang i juli 2014. Personaleafdelingen i Volvo har været

samarbejdsvenlig med hensyn til at fremme dataindsamling og planlægge foranstaltninger.

51. De interesseparter, der er involveret i planlægning og gennemførelse, er kommunen Umeå, länsstyrelsen, Västerbotten len, fagforeningerne, business centre for technology, handelskammeret, forretningsorganisationen "Företagarna", Umeå Universitet, Arbetsförmedlingen og også Volvo. Der er truffet forskellige foranstaltninger for at sikre, at målgruppen (samt personaleafdelingen og repræsentanter for fagforeningerne) er klar over de muligheder, som EGF byder på.

#### **Forvaltnings- og kontrolsystemer**

52. Ansøgningen indeholder en detaljeret beskrivelse af forvaltnings- og kontrolsystemerne og fastlægger de involverede organers ansvarsområder. Sverige har meddelt Kommissionen, at den finansielle støtte vil blive forvaltet af Arbetsförmedlingen, som er formelt udpeget som forvaltnings- og betalingsmyndighed. Projektregnskaberne vil blive undersøgt af den interne revisionsenhed, der er et separat organ tilknyttet ledelsen i Arbetsförmedlingen. Den har til opgave at undersøge den interne kontrolproces hos Arbetsförmedlingen og foreslå forbedringer, rådgive og støtte bestyrelsen og direktøren. Projektet vil regelmæssigt blive underkastet revision.

#### **Tilsagn afgivet af den pågældende medlemsstat**

53. De svenske myndigheder har givet alle nødvendige garantier med hensyn til følgende:
- Principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling overholdes i forbindelse med adgang til de foreslåede foranstaltninger og deres gennemførelse.
  - Kravene i den nationale lovgivning og i EU-lovgivningen vedrørende kollektiv afskedigelse er blevet overholdt.
  - Volvo Trucks, som har fortsat sine aktiviteter efter afskedigelserne, har opfyldt sine lovmæssige forpligtelser i forbindelse med afskedigelserne og sørget for sine arbejdstagere i overensstemmelse hermed.
  - De foreslåede foranstaltninger modtager ikke finansiel støtte fra andre EU-fonde eller fra finansielle instrumenter, og dobbelt finansiering vil blive forhindret.
  - De foreslåede foranstaltninger supplerer de foranstaltninger, der finansieres af strukturfondene.
  - Den økonomiske EGF-støtte overholder de proceduremæssige og materielle EU-bestemmelser om statsstøtte.

### **VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

#### **Budgetforslag**

54. EGF må ikke overstige et maksimalt årligt beløb på 150 mio. EUR (i 2011-priser), jf. artikel 12 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884.

55. Efter at have gennemgået ansøgningen for så vidt angår de betingelser, der er fastsat i EGF-forordningens artikel 13, stk. 1, og under hensyntagen til antallet af støttemodtagere, de foreslåede foranstaltninger og de forventede omkostninger foreslår Kommissionen at mobilisere EGF til et beløb på 1 793 710 EUR, hvilket svarer til 60 % af de samlede omkostninger ved de foreslåede foranstaltninger, for at kunne yde økonomisk støtte til ansøgningen.
56. Den foreslåede afgørelse om at mobilisere EGF vil blive truffet i fællesskab af Europa-Parlamentet og Rådet, jf. punkt 13 i den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning<sup>15</sup>.

#### **Tilhørende retsakter**

57. Samtidig med at Kommissionen forelægger dette forslag til en afgørelse om at mobilisere EGF, forelægger den et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om overførsel til de relevante budgetposter af et beløb på 1 793 710 EUR.
58. Samtidig med at Kommissionen vedtager dette forslag til en afgørelse om at mobilisere EGF, vedtager den ved en gennemførelsesretsakt en afgørelse om økonomisk støtte, der træder i kraft den dag, hvor Europa-Parlamentet og Rådet vedtager den foreslåede afgørelse om at mobilisere EGF.

---

<sup>15</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

### om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (ansøgning fra Sverige – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1309/2013 af 17. december 2013 om Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (2014–2020) og ophævelse af forordning (EF) nr. 1927/2006<sup>16</sup>, særlig artikel 15, stk. 4,

under henvisning til den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning<sup>17</sup>, særlig punkt 13,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) har til formål at yde støtte til arbejdstagere, der er blevet afskediget, og selvstændige erhvervsdrivende, hvis virksomhed er ophørt som følge af gennemgribende strukturelle ændringer i verdenshandelsmønstrene, der kan tilskrives globaliseringen, som følge af en fortsættelse af den internationale finansielle og økonomiske krise, eller som følge af en ny global finansiell og økonomisk krise, og hjælpe disse med at vende tilbage til arbejdsmarkedet.
- (2) EGF må ikke overstige et årligt beløb på 150 mio. EUR (i 2011-priser), jf. artikel 12 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013<sup>18</sup>.
- (3) Den 16. september 2015 indgav Sverige ansøgning EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks om økonomisk EGF-støtte som følge af afskedigelser i Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) og hos fire leverandører eller producenter i efterfølgende produktionsled i Sverige. Den blev suppleret med yderligere oplysninger i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1309/2013. Ansøgningen opfylder kravene til fastlæggelse af størrelsen på et økonomisk støttebeløb fra EGF, jf. artikel 13 i forordning (EU) nr. 1309/2013.
- (4) Som følge af Sveriges ansøgning bør EGF derfor mobiliseres til at yde en økonomisk støtte på 1 793 710 EUR.
- (5) Med henblik på at minimere den tid, det tager at mobilisere EGF-midlerne, bør denne afgørelse derfor anvendes fra vedtagelsesdatoen —

<sup>16</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 855.

<sup>17</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

<sup>18</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Inden for rammerne af Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret 2016 stilles der et beløb til rådighed fra Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på 1 793 710 EUR i forpligtelses- og betalingsbevillinger.

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Den anvendes fra *[the date of its adoption]*\*

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*

*På Rådets vegne*

*Formand*

*Formand*

---

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