



Bruxelles, 16.2.2016  
COM(2016) 61 final

Propunere de

**DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare  
(cerere din partea Suediei – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### CONTEXTUL PROPUNERII

1. Normele aplicabile contribuțiilor financiare din Fondul european de ajustare la globalizare (FEG) sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1309/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de ajustare la globalizare (2014-2020) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1927/2006<sup>1</sup> (denumit în continuare „Regulamentul privind FEG”).
2. La 16 septembrie 2015, Suedia a prezentat cererea EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks pentru o contribuție financiară din FEG, în urma concedierilor<sup>2</sup> care au avut loc în cadrul societății Volvo Group Truck Operation EMEA și în cadrul a patru furnizori și producători din aval din Suedia.
3. După evaluarea acestei cereri, Comisia a concluzionat, în conformitate cu toate dispozițiile aplicabile ale Regulamentului privind FEG, că sunt îndeplinite condițiile pentru acordarea unei contribuții financiare din FEG.

### REZUMATUL CERERII

Cererea FEG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Stat membru	Suedia
Regiunea (regiunile) vizată (vizate) (nivel NUTS <sup>3</sup> 2)	SE33 (Norrland septentrional)
Data depunerii cererii	16 septembrie 2015
Data confirmării primirii cererii	16 septembrie 2015
Data cererii de informații suplimentare	30 septembrie 2015
Termenul pentru furnizarea informațiilor suplimentare	11 noiembrie 2015
Termenul pentru finalizarea evaluării	3 februarie 2016
Criteriul de intervenție	Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind FEG
Întreprinderea principală	Volvo Group Truck Operation EMEA
Număr de întreprinderi vizate	5
Sectorul (sectoarele) de activitate economică (Diviziunea din NACE Rev. 2) <sup>4</sup>	Diviziunea 29 („Fabricarea autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor”)
Numărul de filiale, furnizori și producători din	4

<sup>1</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 855.

<sup>2</sup> În sensul articolului 3 din Regulamentul privind FEG.

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) nr. 1046/2012 al Comisiei din 8 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) privind transmiterea seriilor temporale privind noua împărțire regională (JO L 310, 9.11.2012, p. 34).

<sup>4</sup> JO L 393, 30.12.2006, p. 1.

aval	
Perioada de referință (patru luni):	24 februarie 2015 - 24 iunie 2015
Numărul de concedieri în perioada de referință (a)	647
Numărul de concedieri înainte sau după perioada de referință (b)	0
Numărul total de concedieri (a + b)	647
Numărul total de beneficiari eligibili	647
Numărul total de beneficiari vizați	500
Numărul de tineri vizați care nu sunt încadrați profesional și nu urmează niciun program educațional sau de formare (tineri NEET)	0
Buget pentru servicii personalizate (EUR)	2 869 938
Bugetul pentru punerea în aplicare a FEG <sup>5</sup> (EUR)	119 580
Buget total (EUR)	2 989 518
Contribuția din partea FEG (60 %) (EUR)	1 793 710

## EVALUAREA CERERII

### Procedura

- La 16 septembrie 2015, Suedia a depus cererea EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, în termen de 12 săptămâni de la data la care au fost îndeplinite criteriile de intervenție stabilite la articolul 4 din Regulamentul privind FEG. Comisia a confirmat primirea cererii la 16 septembrie 2015, iar la 30 septembrie 2015, în termen de două săptămâni de la data depunerii cererii, a solicitat Suediei informații suplimentare. Aceste informații suplimentare au fost furnizate în termen de șase săptămâni de la data solicitării. Termenul de 12 săptămâni de la data primirii cererii complete, în cursul căruia Comisia ar trebui să finalizeze evaluarea conformității cererii cu condițiile de acordare a unei contribuții financiare, expiră la 3 februarie 2016.
- În mod excepțional, Comisia nu a putut respecta acest termen. Explicația, furnizată în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul 1309/2013, este că a existat o lipsă excepțională de personal specializat în perioada în cursul căreia Comisia și-a elaborat propunerea.

### Eligibilitatea cererii

#### *Întreprinderile și beneficiarii în cauză*

- Cererea se referă la 470 de lucrători concediați de la Volvo Trucks și la 177 de lucrători de la 4 furnizori și producători din aval. Întreprinderea principală își desfășoară activitatea în sectorul economic clasificat în cadrul diviziunii 29 „Fabricarea autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor” a NACE a doua revizuire. Concedierile efectuate de întreprinderea principală în cauză au loc în principal în regiunea de nivel NUTS 2 SE33 (Norrland septentrional).

<sup>5</sup> În conformitate cu articolul 7 al patrulea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013.

<b>Întreprinderile și numărul de concedieri din perioada de referință</b>			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
<b>Număr total de întreprinderi: 5</b>		<b>Număr total de concedieri:</b>	<b>647</b>
<b>Numărul total de persoane care au fost nevoite să își înceteze activitatea independentă:</b>			<b>0</b>
<b>Numărul total de lucrători eligibili și de persoane care desfășoară activități independente:</b>			<b>647</b>

#### *Criteria de intervenție*

7. Suedia a depus cererea în temeiul criteriilor de intervenție de la articolul 4 alineatul (1) litera (a), conform cărora se prevede concedierea a cel puțin 500 de lucrători într-o perioadă de referință de patru luni dintr-o întreprindere dintr-un stat membru, inclusiv lucrători concediați de furnizori și producători din aval și/sau persoane care desfășoară o activitate independentă și care și-au încetat activitatea.
8. Perioada de referință de patru luni pentru cerere este cuprinsă între 24 februarie 2015 și 24 iunie 2015.
9. Concedierile din perioada de referință sunt următoarele:
  - 470 de lucrători concediați de la Volvo Trucks și
  - 177 de lucrători concediați de la 4 furnizori și producători din aval ai Volvo Trucks.

#### *Calcularea concedierilor și a cazurilor de încetare a activității*

10. Concedierile din perioada de referință au fost calculate după cum urmează:
  - 647 de la data încetării *de facto* a contractului de muncă sau a expirării acestuia.

#### *Beneficiari eligibili*

11. Prin urmare, numărul total de beneficiari eligibili este de 647.

#### *Legătura dintre concedieri și modificările structurale majore ale comerțului mondial ca urmare a globalizării*

12. În scopul de a stabili legătura dintre concedieri și schimbările majore intervenite în structura comerțului mondial ca urmare a globalizării, Suedia susține că producția de vehicule comerciale, un segment relativ redus în marea industrie a automobilelor, nu mai este dominată de constructorii de pe piața europeană și nord-americană. În timp ce constructorii cu sediul în piețele țărilor triadei (America de Nord, cu excepția Mexicului, Europa și Japonia) sunt lideri de netăgăduit în materie de tehnologie, constructorii de camioane de pe piețele asiatice emergente din China și India au dobândit acces la noile tehnologii prin asocieri în participație cu lideri de piață din Vest.
13. În prezent, China este liderul mondial în producția de vehicule comerciale, cu o cotă de piață de 34,1 %. În 2014, SUA a rămas al doilea producător de vehicule comerciale (2,8 milioane de unități), cu o cotă mondială de 15 %. UE s-a situat pe locul al treilea, cu aproape 2,2 milioane de unități produse, reprezentând o cotă

mondială de 12,1 %. SUA, UE și China reprezintă împreună peste 60 % din totalul producției de vehicule comerciale la nivel mondial. Producția mondială de vehicule comerciale a rămas stabilă în 2014 (- 1 %), înregistrând peste 18 milioane de unități, cu o creștere a piețelor din țările triadei. Producția de vehicule comerciale din UE a crescut datorită segmentului autovehiculelor comerciale ușoare care, cu 1,8 milioane de unități, a reprezentat aproape 82 % din totalul producției de vehicule comerciale. Cu toate acestea, segmentul producției de camioane grele din cadrul pieței vehiculelor comerciale a înregistrat o tendință negativă în comparație cu 2013<sup>6</sup>.

14. În 2014, s-a înregistrat o schimbare majoră în ceea ce privește comerțul din UE, odată cu scăderea exporturilor producătorilor din UE și cu creșterea importului de vehicule. În 2014, exporturile de vehicule comerciale din UE au înregistrat o scădere cu 3,9 miliarde EUR în ceea ce privește vehiculele comerciale ușoare (-12,5 %) și cu 6,3 miliarde EUR în ceea ce privește vehiculele comerciale grele, autobuzele și autocarele (-10 %) <sup>7</sup>. Aceasta a dus la o scădere totală a exporturilor UE (-11 %). Importurile totale de vehicule comerciale în Uniunea Europeană au crescut (+10,7 %) <sup>7</sup>. Mai mult de jumătate dintre importurile în UE de vehicule comerciale au provenit din Turcia (+2,4 %), China fiind pe locul al doilea (+2,4 %). S-a observat o creștere semnificativă a importurilor din SUA (+9,3 %) și încă și mai mare a celor din Thailanda (+51,7 %) <sup>7</sup>. Ca urmare a tendinței ilustrate în cifrele de mai sus, balanța comercială a UE pentru vehicule comerciale, deși încă pozitivă, a scăzut cu 25 % față de anul precedent.
15. Anumiți producători din Asia au devenit actori foarte importanți și, deși aprovizionează în principal piețele lor interne, ei își dezvoltă, de asemenea, tehnologia necesară pentru a concura pe scena mondială. Pentru a putea concura în sectorul camioanelor, constructorii europeni vor trebui să sporească eficiența în unitățile de producție din piețele mature. Strategia Volvo <sup>8</sup> ilustrează în mod clar un răspuns la aceste tendințe, Volvo lansând măsuri de optimizare și de reducere a costurilor, investind în același timp în mod agresiv în Asia, astfel cum se poate observa în acordul încheiat în 2013 cu fabricantul chinez Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), care a condus la achiziționarea a 45 % din filiala DFG, Dongfeng Commercial Vehicles <sup>8</sup>.
16. Conform celor mai recente cifre ilustrate mai sus, constructorii de vehicule comerciale și furnizorii de producătorii de echipamente originale (OEM) din afara UE devin din ce în ce mai sofisticați și capabili să vizeze piața europeană cu exporturile lor.
17. Firma de consultanță Deloitte <sup>9</sup> sugerează că segmentele cu costuri reduse de pe piața camioanelor sunt în curs de consolidare a capacităților și pătrund pe segmentele cu standarde mai ridicate, în multe cazuri prin asocierea în participație cu constructori și/sau cu furnizori importanți de pe piețele țărilor triadei. Sunt necesare schimbări structurale pentru a menține profitabilitatea pieței europene de camioane.
18. În ultimii ani, am asistat la consolidarea industriei și la adaptarea capacității sale de producție la scară mondială pentru a răspunde mai bine cererii în scădere la nivel

---

<sup>6</sup> Raport ACEA privind perspectivele economice și de piață (*Economic and Market ACEA outlook report*), ACEA (martie 2015).

<sup>7</sup> Eurostat, cele mai recente date disponibile din raportul ACEA privind perspectivele, ACEA (martie 2015).

<sup>8</sup> Raport anual Volvo 2014, p. 2: [www.volvogroup.com](http://www.volvogroup.com) (2014)

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

mondial. Achiziția Scania de către MAN și Volkswagen Commercial Vehicles este unul dintre cele mai recente exemple de eforturi de a crea un grup de prim plan în sectorul vehiculelor comerciale. Conform IBM Institute for Business Values states<sup>10</sup>, „modificările de ordin structural reprezintă o realitate pentru industria constructoare de camioane actuală, care se confruntă cu schimbări fundamentale în ceea ce privește modelele de afaceri”.

19. Industria constructoare de camioane, supusă unui nivel ridicat de reglementare și unor piețe foarte ciclice, a adoptat cu greu transformarea majoră și nevoia de adaptare. Prin urmare, globalizarea este una dintre principalele forțe externe cu impact asupra industriei constructoare de camioane de astăzi. Conform raportului ACEA<sup>6</sup>, industria constructoare de camioane a devenit tot mai „globală” în ultimele decenii, deoarece diverse evoluții din acest sector sunt raportate la globalizare și sunt influențate de aceasta. Această evoluție va duce la creșterea concurenței, deoarece este de așteptat ca OEM din piețele emergente să pătrundă pe piețele occidentale până în 2030, ducând la o mai mare presiune asupra prețurilor. OEM occidentali vor compensa stagnarea piețelor lor printr-o cooperare mai intensă pentru a reduce costurile de investiție, a se dezvolta și a elimina riscurile unor noi concurenți.
20. Price Waterhouse Cooper (PwC) arată într-un raport<sup>11</sup> că dezvoltarea unor camioane la costuri reduse va necesita o schimbare în modelele de afaceri. Această schimbare ar putea conduce la externalizarea producției către piețele emergente în creștere. Concurența globală a determinat o creștere continuă a numărului de consolidări și de parteneriate sau cooperări în ultimele decenii. Se preconizează că această tendință va continua, în special între OEM occidentali și OEM de pe piețele emergente. În acest sens, tendința o urmează pe cea din sectorul autoturismelor, care a cunoscut o transformare similară la sfârșitul anilor 1990. Se preconizează că, până în 2030, producătorii de pe piețele emergente vor fi pătruns pe piețe occidentale, ceea ce va duce la creșterea presiunii asupra prețurilor.
21. O serie de tendințe majore vor afecta și vor crește concurența la nivel mondial în industria vehiculelor comerciale în următorii ani: schimbările demografice și intensificarea urbanizării, aspectele de reglementare, cum ar fi taxele de trecere, impozitele, barierele în calea comerțului prin legislația națională, cerințele de mediu, eficiența consumului de combustibil, siguranța și securitatea etc. Toate acestea sunt elemente care vor duce la creșterea costurilor, în special în domeniul cercetării și al dezvoltării, precum și la creșterea concurenței. Constructorii din UE trebuie să se pregătească pentru aceste evenimente.
22. Globalizarea a afectat deja structura locurilor de muncă și a salariilor prin relocalizarea unor părți ale lanțurilor de aprovizionare internaționale și a producției constructorilor de pe piețele țărilor triadei. Cele mai recente studii de către KPMG<sup>12</sup>, PwC<sup>11</sup> și Tillväxtverket<sup>13</sup> subliniază că nu va mai fi sustenabil să se înregistreze costuri de producție ridicate în contextul concurenței la nivel mondial.
23. Prin urmare, autoritățile suedeze susțin că relocalizarea parțială a departamentului Volvo Umeå este determinată de necesitatea de a crește eficiența și de a reduce costurile pentru a face față concurenței existente și preconizate la nivel mondial<sup>8</sup>.

---

<sup>10</sup> „Truck 2020 transcending turbulence”, IBM Global Business Service (mai 2015).

<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.

24. Până în prezent, sectorul fabricării autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor a făcut obiectul a 22 de cereri FEG, inclusiv prezenta cerere, 12 dintre acestea bazându-se pe aspecte comerciale legate de globalizare și 10 pe criza economică și financiară mondială.

*Evenimentele care au condus la concedieri și la încetarea activității*

25. Volvo Group este unul dintre cei mai mari constructori mondiali de camioane, de autobuze, de echipamente de construcții și de motoare marine și industriale. De asemenea, grupul oferă soluții complete pentru finanțare și întreținere. Cu sediul la Göteborg, Volvo Group are aproximativ 100 000 de angajați, dispune de unități de producție în 19 țări și își vinde produsele în peste 190 de piețe.
26. Începând cu 1999, Volvo Car Corporation nu mai face parte din Volvo Group, dar Volvo Group și Volvo Cars au încă aceeași denumire comercială. În 1999 a fost înființată o nouă întreprindere, Volvo Trademark Holding AB, pentru a administra aspectele comerciale pentru cele două societăți. Volvo Cars și Volvo Group sunt în continuare entități separate, dar cooperează în ceea ce privește cercetarea și dezvoltarea, precum și în ceea ce privește investițiile legate de marcă precum Volvo Ocean Race.
27. Volvo Group Truck Operations (GTO) cuprinde toate operațiunile grupului legate de producția motoarelor și a transmisiilor, precum și întreaga producție de camioane Volvo, Renault, Mack și UD. GTO include, de asemenea, aprovizionarea clienților grupului cu piese de schimb, precum și logistica. În ultimul deceniu, extinderea Volvo Group determinată de achiziții, inclusiv achiziții precum Renault Trucks, Mack, UD Trucks și SDLG, a oferit societății acces la noi mărci și la noi piețe. Un prim pas al acestei strategii a fost achiziționarea a 45 % din societatea chineză Dongfeng Commercial Vehicles, care a fost încheiată în ianuarie 2015.
28. GTO trebuie acum să eficientizeze lanțul de producție. Acest lucru afectează operațiunile de la uzina din Umeå. Volvo Group a redus personalul cu aproximativ 10 % la nivel mondial, de la 110 000 la aproximativ 100 000 de angajați. În Suedia, numărul lucrătorilor a fost redus de la 25 000 la 21 000 în cursul ultimilor patru ani, incluzând reducerile din acest an de la uzina din Umeå.
29. Uzina din Umeå face parte din GTO, care are aproximativ 33 000 de angajați la nivel mondial. Concedierile de la uzina din Umeå au afectat, de asemenea, angajații de la Volvo Logistics and Parts, care fac parte din GTO.
30. Uzina din Umeå, ca parte din sistemul industrial mondial al Volvo Group, produce cabinele grele marca Volvo pentru Europa, unele cabine pentru uzinele de asamblare de peste mări și toate piesele matrițate de cabină Volvo pentru alte continente (Brazilia, Asia). Pe de altă parte, fasonarea cabinei se efectuează în uzina din Tuve, în apropiere de Göteborg.
31. Programul european de optimizare a Volvo Group este pus în aplicare în 2015. Ca o consecință a acestui program, departamentul din uzina din Umeå specializat în matrițarea, sudarea, vopsirea și fasonarea cabinelor grele se transferă în uzina din Tuve, astfel încât să fie situat în apropierea unităților de asamblare finală a camioanelor.
32. Volvo a anunțat, de asemenea, concedieri la Göteborg și la Eskilstuna. Deși concedierile de la Umeå includ cea mai importantă parte a beneficiarilor vizati, lucrătorii concediați de la Göteborg și Eskilstuna sunt, de asemenea, incluși. Programul de eficientizare al Volvo a afectat și subcontractanți, în special în Umeå.

33. Discuțiile cu privire la posibilul sprijin din partea FEG au început la Umeå în martie 2014. Până în acel moment, fiecare lucrător fusese informat personal cu privire la concedierile planificate de managerul responsabil și de un reprezentant al sindicatelor. La prima lor reuniune din 18 martie 2014, părțile interesate și partenerii sociali din regiune au convenit că disponibilizările de la Volvo ar avea un impact negativ important în regiune, că ele ar putea implica, de asemenea, alte societăți, și că exista, așadar, o nevoie de acțiune.
34. Primele notificări de concediere au fost trimise la GTO Göteborg la 14 aprilie 2014 și alți lucrători au primit notificări de concediere la 19 mai. La 16 iunie 2014, lucrătorii din Elskilstuna au primit notificări cu privire la concedierea lor.

*Impactul preconizat al concedierilor asupra economiei și ocupării forței de muncă la nivel local, regional sau național*

35. La începutul anului 2014, populația din provincia Västerbotten (a cărei capitală este Umeå) era de aproximativ 262 360 de persoane, adică aproximativ 2,7 % din populația țării, ceea ce reprezintă o cotă în scădere. În general, piețele forței de muncă din regiunea arctică, ca și cele din alte zone slab populate, sunt mai vulnerabile din cauza izolării geografice, iar clima aspră face crearea de locuri de muncă și ocuparea forței de muncă mai costisitoare decât în alte regiuni.
36. La sfârșitul lunii noiembrie 2014, numărul total de șomeri din provincie era de 9 400 de persoane (7,2 % din forța de muncă înregistrată), respectiv o scădere cu aproximativ 1 000 de persoane în comparație cu aceeași perioadă a anului 2013. În același timp, rata șomajului la nivel național se situa la 7,9 %.
37. Un raport recent al regiunii Västerbotten cu titlul „40 000 de noi angajați necesari până în 2025 în Västerbotten” exprimă următoarele provocări: o scădere a volumului forței de muncă alături de un nivel scăzut de investiții în IMM-uri. Potrivit raportului, aproximativ 3 000 de persoane se retrag de pe piața muncii în fiecare an. Locurile de muncă disponibile în regiune sunt în principal în sectorul sănătății și în domeniile de înaltă calificare. Se caută ingineri, manageri operaționali și de organizare și profesii tehnice. Cererea de lucrători calificați este în creștere și există o lipsă pronunțată de personal în multe categorii profesionale, în principal în cele care necesită educație de înaltă specializare și un nivel ridicat de expertiză.
38. Consecințele pierderilor de locuri de muncă în cadrul Volvo vor afecta acest sector și regiunea. Concedierea a 647 de lucrători reprezintă o provocare, în special pentru lucrătorii în vârstă din grupul țintă. Este probabil ca lucrătorii concediați să se confrunte cu dificultăți în căutarea unui loc de muncă, dat fiind că nu au competențele cerute pe piața forței de muncă din regiune. Cei mai mulți dintre lucrătorii vizați au urmat doar o formă de învățământ secundar, în timp ce locurile preconizate de muncă sunt pentru personal cu înaltă calificare și ingineri cu studii superioare relevante. Prin urmare, proiectul va trebui să colaboreze strâns cu organizațiile de educație și de ocupare a forței de muncă. El poate promova crearea de întreprinderi și poate îmbunătăți aptitudinile și competențele relevante ale persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă pentru a corespunde nevoilor viitorilor angajatori. Întrucât regiunea este vastă, este posibil ca beneficiarii să trebuiască să se deplaseze pe distanțe lungi.

Un număr mai mic de beneficiari vizați se află în Sörmland (Suedia de Est) și în Västergötland (Suedia de Vest). Piața forței de muncă în aceste zone este puternică în comparație cu Västerbotten, dar chiar și la Göteborg este probabil să fie nevoie de

continuarea studiilor sau de dobândirea de competențe în alte sectoare. În cazul Eskilstuna, ar putea exista posibilitatea de a căuta un loc de muncă într-o zonă geografică mai mare, care ar putea include orașul Stockholm.

## Beneficiari vizați și acțiuni propuse

### Beneficiari vizați

39. Se estimează că numărul lucrătorilor concediați care vor beneficia de măsuri se ridică la 500. Defalcarea acestor lucrători în funcție de sex, cetățenie și grupă de vârstă este următoarea:

Categorie		Numărul de beneficiari vizați	
Sexul:	Bărbați:	387	(77,4 %)
	Femei:	113	(22,6 %)
Cetățenie:	Cetățeni UE:	500	(100,0 %)
	Cetățeni din afara UE:	0	(0,0 %)
Grupa de vârstă:	15-24 de ani:	55	(11,0 %)
	25-29 de ani:	75	(15,0 %)
	30-54 de ani:	300	(60,0 %)
	55-64 de ani:	61	(12,2 %)
	peste 64 de ani:	9	(1,8 %)

### Eligibilitatea acțiunilor propuse

40. Serviciile personalizate care urmează să fie prestate pentru lucrătorii concediați de Arbetsförmedlingen (serviciul public suedez pentru ocuparea forței de muncă) constau în următoarele acțiuni, fiecare dintre acestea depășind ceea ce ar fi disponibil, în mod normal, fără sprijin din partea FEG:

- Evaluare aprofundată și planificare individuală: acest proces de înregistrare include o evaluare a experienței anterioare și a formării, iar demersurile sunt accelerate pentru beneficiarii FEG. Acesta poate include mai multe întâlniri individuale și personalizate, dintre care unele pot fi cu societăți de plasare a personalului concediat.
- Diverse activități de căutare a unui loc de muncă și de coaching: activitățile standard oferite de Arbetsförmedlingen vor fi combinate cu măsuri FEG precum sprijinul individual în contact direct cu angajatorii potențiali, întâlniri motivaționale și conferințe care prezintă piața forței de muncă din regiune. Acest lucru va fi deosebit de important pentru lucrătorii vizați, care consideră nivelul lor de educație ca fiind insuficient pentru posturile vacante identificate în regiune. Se vor oferi atât activități individuale, cât și de grup, dintre care unele vor fi disponibile online.
- Motivare și măsuri de sănătate: beneficiarii FEG vor avea acces la terapeuți, psihologi și experți în terapia cognitivă pentru a le spori motivația și pentru a le

oferi ajutor persoanelor a căror sănătate a fost afectată de concediere după o lungă perioadă de lucru în aceeași întreprindere.

- Antreprenoriat și înființare de întreprinderi: cursurile de pregătire pentru cei care preconizează crearea de întreprinderi vor fi susținute de experți externi, care vor acorda consultanță viitorilor antreprenori.
  - Beneficiarii vor avea acces la o subvenție de demarare după ce ideea lor de afaceri va fi fost verificată și aprobată de către consultanți. Subvenția va fi acordată pe o perioadă de 6 luni și poate fi prelungită la 12 luni în urma recomandărilor consultantului. În cazul în care beneficiarii preiau întreprinderi ai căror proprietari se află aproape de vârsta de pensionare, subvenția FEG le acordă beneficiarilor posibilitatea de a-și desfășura activitatea alături de pensionari în cursul unei perioade de tranziție.
  - Educație și formare profesională: educația și formarea care nu ar fi în mod normal accesibile beneficiarilor FEG vor fi puse la dispoziția acestora. Unele dintre aceste acțiuni vor fi adaptate, în cooperare cu Universitatea din Umeå, cu liceele și cu întreprinderile din regiune. Grupul țintă va fi încurajat să facă alegeri fără a ține seama de stereotipurile de gen, de exemplu, în sectorul asistenței medicale.
  - Formarea poate include experiență profesională și ucenicii (pentru toate grupele de vârstă), care pot fi puse la dispoziție, de asemenea, celor care se pregătesc să înceapă sau să preia o afacere.
  - Validarea competențelor: participanților li se va propune validarea competențelor. Întrucât aceste servicii pot să nu fie disponibile pe plan local, beneficiarii vor fi în măsură să meargă în centrele relevante.
  - Asistență pentru căutarea unui loc de muncă cu furnizorii de servicii private: prestatorii privați de servicii puși la dispoziție de Arbetsförmedlingen pot oferi grupului țintă sprijin important pentru găsirea unui loc de muncă și pentru validarea competențelor.
  - Cheltuieli de deplasare și cheltuieli conexe: regiunea Västerbotten este o zonă vastă, în care accesul la servicii necesită costuri de mobilitate și costuri aferente. Transferul și costurile de deplasare pentru mutarea în vederea unui nou loc de muncă în altă parte a țării pot fi acoperite, ca și călătoriile pe distanțe lungi pentru interviuri. Aceste cheltuieli trebuie să fie aprobate în prealabil, dovedite prin facturi și să fie verificabile.
  - Alocație pentru căutarea unui loc de muncă: această alocație este acordată beneficiarilor care iau parte la oricare dintre măsurile active descrise mai sus. Nivelul alocației depinde de factori individuali, plafonul fiind stabilit prin decizie a Parlamentului la 910 SEK (aproximativ 97 EUR) pe zi și scăzând după primele 100 de zile la 760 SEK (aproximativ 81 EUR) pe zi. Media de 12 000 EUR înscrisă în buget ar însemna așadar o alocație pentru fiecare lucrător pentru o perioadă de circa 128 zile la plafonul stabilit.
41. Serviciile propuse, descrise aici, constituie măsuri active pe piața forței de muncă în cadrul acțiunilor eligibile definite la articolul 7 din Regulamentul privind FEG. Aceste acțiuni nu țin locul măsurilor pasive de protecție socială.
42. Suedia a furnizat informațiile necesare privind acțiunile care sunt obligatorii pentru întreprinderea vizată în temeiul legislației naționale sau în temeiul contractelor

colective de muncă. Acestea au confirmat că o contribuție financiară din partea FEG nu va înlocui astfel de acțiuni.

*Bugetul estimat*

Costurile totale estimate sunt de 2 989 518 EUR, incluzând cheltuieli pentru servicii personalizate de 2 869 938 EUR și cheltuieli pentru activitățile de pregătire, gestionare, informare și publicitate, control și raportare de 119 580 EUR.

43. Contribuția financiară totală solicitată din FEG este de 1 793 710 EUR (60 % din totalul costurilor).

Acțiuni	Numărul estimat al participanților	Costul estimat per participant (EUR, rotunjit)	Costuri totale estimate (EUR)
Servicii personalizate [Acțiuni în temeiul articolului 7 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul privind FEG]			
Evaluare aprofundată și planificare individuală	500	28,51	14 254
Diverse activități de căutare a unui loc de muncă și de coaching	250	644,42	161 106
Asistență pentru căutarea unui loc de muncă cu furnizorii de servicii private	55	1 109,91	61 045
Motivare și măsuri de sănătate	10	521,70	5 217
Pregătire pentru antreprenoriat	25	573,92	14 348
Subvenții pentru antreprenoriat și înființarea de întreprinderi	20	15 000,00	300 000
Educație și formare profesională	180	6 869,72	1 236 551
Validarea competențelor	25	2 921,80	73 045
Subtotal (a): Procent din pachetul de servicii personalizate		–	1 865 566 (65,00 %)
Alocații și stimulente [Acțiuni în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind FEG]			
Cheltuieli de deplasare și cheltuieli conexe	50	521,76	26 088

Alocație pentru căutarea unui loc de muncă	80	12 228,55	978 284
Subtotal (b):			1 004 372
Procent din pachetul de servicii personalizate:		–	(35,00 %)
<b>Acțiuni în temeiul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul privind FEG</b>			
1. Activități de pregătire		–	0
2. Gestionare		–	116 971
3. Informare și publicitate		–	2 609
4. Control și raportare		–	0
Subtotal (c):		–	119 580
Procent din costurile totale:		–	(4,00 %)
Costuri totale (a + b + c):		–	2 989 518
Contribuție din FEG (60 % din costurile totale)		–	1 793 710

44. Costurile acțiunilor identificate în tabelul de mai sus ca acțiuni în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind FEG nu depășesc 35 % din costurile totale ale pachetului coordonat de servicii personalizate. Suedia a confirmat că aceste acțiuni sunt condiționate de participarea activă a beneficiarilor vizați la activități de căutare a unui loc de muncă sau de formare.
45. Suedia a confirmat că respectivele costuri ale investițiilor pentru activități independente, înființarea de noi întreprinderi și preluarea întreprinderilor de către angajați nu vor depăși 15 000 EUR per beneficiar.

*Perioada de eligibilitate a cheltuielilor*

46. Suedia a început prestarea serviciilor personalizate către beneficiarii vizați la 30 ianuarie 2015. Cheltuielile aferente acțiunilor sunt, prin urmare, eligibile pentru o contribuție financiară din FEG de la 30 ianuarie 2015 până la 16 septembrie 2017, cu excepția acțiunilor privind învățământul terțiar, care vor fi eligibile până la 16 martie 2018.
47. Suedia a început plata cheltuielilor administrative pentru punerea în aplicare a FEG la 30 ianuarie 2015. Prin urmare, cheltuielile privind acțiunile de pregătire, gestionare, informare și publicitate, control și raportare sunt eligibile pentru o contribuție financiară din FEG de la 30 ianuarie 2015 până la 16 martie 2018.

*Cofinanțarea și complementaritatea cu acțiunile finanțate din fonduri naționale sau ale Uniunii*

48. Guvernul suedez este cofinanțator al măsurilor FEG prin intermediul bugetului Arbetsförmedlingen.
49. Suedia a confirmat faptul că măsurile descrise mai sus care primesc o contribuție financiară din FEG nu vor beneficia și de contribuții financiare din partea altor instrumente financiare ale Uniunii.

*Proceduri de consultare a beneficiarilor vizați sau a reprezentanților acestora sau a partenerilor sociali, precum și a autorităților locale și regionale*

50. Pachetul coordonat de servicii personalizate a fost elaborat în consultare cu beneficiarii vizați și cu reprezentanții lor, precum și cu actorii publici la nivel local. Reuniunile actorilor locali relevanți au loc o dată pe lună, iar concedierile de la Volvo au fost discutate pentru prima dată în iulie 2014. Departamentul de resurse umane de la Volvo a fost cooperant în vederea facilitării colectării de date și a planificării acțiunilor.
51. Părțile interesate implicate în planificare și implementare sunt municipalitatea Umeå, consiliul administrativ al provinciei, regiunea Västerbotten, sindicatele, centrul de afaceri pentru tehnologie, camera de comerț, organizația de afaceri „Företagarna”, Universitatea din Umeå, Arbetsförmedlingen și chiar întreprinderea Volvo. Au fost luate mai multe măsuri pentru a se asigura că grupul țintă (precum și reprezentanții resurselor umane și ai sindicatelor) cunoaște oportunitățile oferite de FEG.

**Sisteme de gestionare și control**

52. Cererea conține o descriere a sistemului de gestionare și control, care precizează responsabilitățile organismelor implicate. Suedia a informat Comisia că aceste contribuții financiare vor fi gestionate de Arbetsförmedlingen, care este desemnat oficial ca autoritate de gestionare și de plată. Contabilitatea proiectului va fi examinată de unitatea de audit intern, un organism distinct aflat sub tutela consiliului de administrație al Arbetsförmedlingen. Misiunea sa este de a examina procedura de control intern și de verificare în cadrul Serviciului public pentru ocuparea forței de muncă, precum și de a sugera îmbunătățiri, cât și acordarea de consiliere și sprijin pentru consiliul de administrație și directorul general. Controalele de audit ale proiectului vor avea loc în mod regulat.

**Angajamentele asumate de statul membru în cauză**

53. Suedia a oferit toate garanțiile necesare cu privire la următoarele:
- principiile egalității de tratament și nediscriminării vor fi respectate în ceea ce privește accesul la acțiunile propuse și punerea lor în aplicare;
  - cerințele stipulate în legislația națională și în cea a UE privind concedierile colective au fost respectate;
  - Volvo Trucks, care și-a continuat activitățile după efectuarea concedierilor, și-a respectat obligațiile legale aplicabile în cazul concedierilor și a luat măsurile adecvate pentru lucrătorii săi;
  - acțiunile propuse nu vor primi sprijin financiar din partea altor fonduri sau instrumente financiare ale Uniunii și se va evita orice fel de dublă finanțare;
  - măsurile propuse vor fi complementare cu măsurile finanțate din fondurile structurale;
  - contribuția financiară din FEG va respecta normele procedurale și materiale ale Uniunii privind ajutoarele de stat.

## IMPLICAȚIILE BUGETARE

### Propunerea bugetară

54. FEG nu depășește o sumă anuală maximă de 150 de milioane EUR (la prețurile din 2011), după cum se prevede la articolul 12 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020<sup>14</sup>.
55. După examinarea cererii în ceea ce privește respectarea condițiilor prevăzute la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul privind FEG și luând în considerare numărul de beneficiari vizați, acțiunile propuse și costurile estimate, Comisia propune mobilizarea unei sume de 1 793 710 EUR din FEG, care reprezintă 60 % din costurile totale ale acțiunilor propuse, în scopul de a furniza o contribuție financiară pentru cerere.
56. Decizia propusă de mobilizare a FEG va fi adoptată în comun de Parlamentul European și de Consiliu, în conformitate cu punctul 13 din Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară<sup>15</sup>.

### Acte conexe

57. În același timp cu prezentarea acestei propuneri de decizie pentru mobilizarea FEG, Comisia va prezenta Parlamentului European și Consiliului o propunere de transfer către linia bugetară relevantă a sumei de 1 793 710 EUR.
58. În același timp cu adoptarea prezentei propuneri de decizie de mobilizare a FEG, Comisia va adopta și o decizie privind o contribuție financiară, prin intermediul unui act de punere în aplicare care va intra în vigoare la data la care Parlamentul European și Consiliul adoptă decizia propusă de mobilizare a FEG.

---

<sup>14</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 884.

<sup>15</sup> JO C 373, 20.12.2013, p. 1.

**DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare  
(cerere din partea Suediei – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1309/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de ajustare la globalizare (2014-2020) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1927/2006<sup>16</sup>, în special articolul 15 alineatul (4),

având în vedere Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară<sup>17</sup>, în special punctul 13,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Fondul european de ajustare la globalizare (FEG) urmărește să ofere sprijin lucrătorilor concediați și persoanelor care desfășoară activități independente a căror activitate a încetat în urma schimbărilor structurale majore intervenite în practicile comerciale internaționale, generate de globalizare, ca urmare a continuării crizei economice și financiare mondiale sau ca urmare a unei noi crize economice și financiare mondiale, precum și să le acorde asistență în procesul de reintegrare pe piața muncii.
- (2) FEG nu trebuie să depășească o sumă anuală maximă de 150 de milioane EUR (la prețurile din 2011), după cum se prevede la articolul 12 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului<sup>18</sup>.
- (3) La 16 septembrie 2015, Suedia a prezentat cererea EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks pentru o contribuție financiară din FEG, în urma concedierilor care au avut loc în cadrul societății Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation EMEA) și în cadrul a patru furnizori și producători din aval din Suedia. Cererea a fost completată cu informații suplimentare ce au fost transmise în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013. Cererea îndeplinește cerințele necesare pentru acordarea unei contribuții financiare din FEG, astfel cum se prevede la articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013.
- (4) Prin urmare, FEG ar trebui mobilizat pentru a se furniza o contribuție financiară în valoare de 1 793 710 EUR ca urmare a cererii depuse de Suedia.
- (5) În scopul de a reduce la minimum timpul necesar pentru mobilizarea FEG, prezenta decizie ar trebui să se aplice de la data adoptării sale,

<sup>16</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 855.

<sup>17</sup> JO C 373, 20.12.2013, p. 1.

<sup>18</sup> Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

În cadrul bugetului general al Uniunii Europene pentru exercițiul financiar 2016, se mobilizează din Fondul european de ajustare la globalizare suma de 1 793 710 EUR în credite de angajament și credite de plată.

*Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Se aplică de la *[the date of its adoption]* \*.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

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