



Bryssel den 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

**om utnyttjande av Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter
(ansökan från Sverige - EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)**

MOTIVERING

BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1. De bestämmelser som gäller för ekonomiskt stöd från Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (nedan kallad *fonden*) fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1309/2013 av den 17 december 2013 om Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (2014–2020) och om upphävande av förordning (EG) nr 1927/2006¹ (nedan kallad *förordningen om fonden*).
2. Den 16 september 2015 lämnade Sverige in ansökan EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks om ekonomiskt stöd från fonden, efter uppsägningar² vid Volvo Group Truck Operation, EMEA och fyra leverantörer och producenter i efterföljande produktionsled i Sverige.
3. Efter att ha granskat ansökan har kommissionen i enlighet med alla tillämpliga bestämmelser i förordningen om fonden dragit slutsatsen att villkoren för ekonomiskt stöd från fonden är uppfyllda.

SAMMANFATTNING AV ANSÖKAN

Ansökan om stöd från fonden	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Medlemsstat	Sverige
Region eller regioner som berörs (Nuts ³ 2)	SE 33 (Övre Norrland)
Dag för inlämnande av ansökan	den 16 september 2015
Dag för bekräftande av att ansökan mottagits	den 16 september 2015
Dag för begäran om ytterligare information	den 30 september 2015
Tidsfrist för att lämna in ytterligare information	den 11 november 2015
Tidsfrist för slutförande av bedömningen	den 3 februari 2016
Insatskriterium	Artikel 4.1 a i förordningen om fonden
Huvudföretag	Volvo Group Truck Operation EMEA
Antal berörda företag	5
Näringsgren eller näringsgrenar (huvudgrupp i Nace rev. 2) ⁴	Huvudgrupp 29 (tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar)
Antal dotterbolag, underleverantörer och producenter i efterföljande produktionsled	4

¹ EUT L 347, 20.12.2013, s. 855.

² I den mening som avses i artikel 3 i förordningen om fonden.

³ Kommissionens förordning (EU) nr 1046/2012 av den 8 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (Nuts) vad gäller inrapportering av tidsserierna för den nya regionala uppdelningen (EUT L 310, 9.11.2012, s. 34).

⁴ EUT L 393, 30.12.2006, s. 1.

Referensperiod (fyra månader)	24 februari 2015–24 juni 2015
Antal uppsägningar under referensperioden (a)	647
Antal uppsägningar före eller efter referensperioden (b)	0
Totalt antal uppsägningar (a + b)	647
Totalt antal berättigade stödmottagare	647
Totalt antal berörda stödmottagare	500
Antal unga som varken arbetar eller studerar som omfattas av åtgärderna	0
Budget för de individanpassade tjänsterna (euro)	2 869 938
Budget för genomförande av fonden ⁵ (euro)	119 580
Total budget (euro)	2 989 518
Stöd från fonden (60 %) (euro)	1 793 710

BEDÖMNING AV ANSÖKAN

Förfarande

- Den 16 september 2015 lämnade Sverige in ansökan EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, inom tolv veckor räknat från den dag då insatskriterierna i artikel 4 i förordningen om fonden uppfylldes. Kommissionen bekräftade att ansökan mottagits den 16 september 2015 och begärde ytterligare information från Sverige den 30 september 2015, dvs. inom två veckor från den dag då ansökan lämnades in. Ytterligare information lämnades in inom sex veckor räknat från och med dagen för begäran. Tidsfristen på tolv veckor från och med den dag då den fullständiga ansökan mottagits, inom vilken kommissionen bör ha slutfört sin bedömning av huruvida ansökan uppfyller villkoren för ekonomiskt stöd, löper ut den 3 februari 2016.
- Kommissionen kunde undantagsvis inte respektera denna tidsfrist på grund av stor brist på sakkunnig personal under den period som kommissionen förberedde sitt förslag, i enlighet med artikel 8.4 i förordning 1309/2013.

Formella krav på ansökan

Berörda företag och berättigade stödmottagare

- Ansökan gäller 470 arbetstagare som sagts upp vid Volvo Trucks och 177 arbetstagare som sagts upp vid underleverantörer och producenter i efterföljande produktionsled. Huvudföretaget är verksamt inom en näringsgren som i Nace rev. 2 hänförs till huvudgrupp 29 (tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar). Uppsägningarna vid huvudföretaget gäller främst Nuts 2-regionen Övre Norrland (SE33).

⁵ I enlighet med artikel 7 fjärde stycket i förordning (EU) nr 1309/2013.

Företag och antal uppsägningar under referensperioden			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
Il Logistik AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Totalt antal företag: 5		Totalt antal uppsagda arbetstagare:	647
		Totalt antal egenföretagare vars verksamhet upphört:	0
		Totalt antal stödberättigade arbetstagare och egenföretagare:	647

Insatskriterier

7. Sverige lämnade in ansökan med stöd av insatskriteriet i artikel 4.1 a i förordningen om fonden, enligt vilket minst 500 arbetstagare ska ha blivit uppsagda under en referensperiod på fyra månader i ett företag i en medlemsstat. Detta omfattar även arbetstagare som har blivit uppsagda vid underleverantörer eller producenter i efterföljande produktionsled och egenföretagare som har upphört med sin verksamhet.
8. Referensperioden för ansökan är fyra månader och löper från och med den 24 februari 2015 till och med den 24 juni 2015.
9. Följande uppsägningar har skett under referensperioden:
 - 470 arbetstagare har sagts upp vid Volvo Trucks.
 - 177 arbetstagare har sagts upp vid fyra underleverantörer och producenter i efterföljande produktionsled.

Beräkning av uppsägningar och verksamheter som upphör

10. Uppsägningarna under referensperioden har beräknats på följande sätt:
 - 647 personer från den dag då anställningsavtalet de facto avslutas eller när det upphör.

Berättigade stödmottagare

11. Det totala antalet berättigade stödmottagare uppgår därför till 647.

Sambandet mellan uppsägningarna och genomgripande strukturförändringar inom världshandeln på grund av globaliseringen

12. Sverige hävdar att uppsägningarna beror på genomgripande strukturförändringar inom världshandeln på grund av globaliseringen, eftersom tillverkningen av nyttofordon, ett relativt litet segment inom den storskaliga fordonsindustrin, inte längre domineras av europeiska och nordamerikanska tillverkare. Tillverkarna som är baserade på de s.k. triadmarknaderna (Nordamerika utom Mexiko, Europa och Japan) är utan tvekan ledande i branschen vad gäller teknik, men de framväxande asiatiska lastbilstillverkarna i Kina och Indien har fått tillgång till ny teknik genom samriskföretag med etablerade marknadsledare i väst.
13. Med en andel på 34,1 % är Kina nu ledande i den globala tillverkningen av nyttofordon. Under 2014 förblev USA den näst största tillverkaren av nyttofordon (2,8 miljoner enheter) och stod för 15 % av världsproduktionen. EU kom på tredje plats med nästan 2,2 miljoner tillverkade enheter, vilket utgör 12,1 % av världsproduktionen. USA, EU och Kina står tillsammans för mer än 60 % av

tillverkningen av världens nyttofordon. Världsproduktionen av nyttofordon förblev stabil under 2014 (- 1 %) och uppgick till mer än 18 miljoner enheter, med en ökning på triadmarknaderna. I EU ökade tillverkningen av nyttofordon tack vare segmentet lätta nyttofordon, som med 1,8 miljoner enheter stod för nästan 82 % av den totala tillverkningen av nyttofordon. Inom segmentet tunga lastbilar på nyttofordonsmarknaden var tillverkningstrenden däremot nedåtgående i förhållande till 2013⁶.

14. I EU:s handel skedde 2014 en allvarlig förändring i och med att de EU-baserade tillverkarnas export sjönk och importen av fordon ökade. Under 2014 minskade EU:s export av lätta nyttofordon med 3,9 miljarder euro (- 12,5 %) och EU:s export av tunga nyttofordon, bussar och turistbussar med 6,3 miljarder euro (- 10 %)⁷. Detta ledde till en nedgång totalt sett i EU:s export (- 11 %). EU:s totala import av nyttofordon ökade (+ 10,7 %)⁷. Mer än hälften av de importerade nyttofordonen kom från Turkiet (+ 2,4 %), med Kina på andra plats (+ 2,4 %). Importen från USA (+ 9,3 %) och, i ännu högre grad, från Thailand (+ 51,7 %) ökade markant⁷. Till följd av denna utveckling är EU:s handelsbalans för nyttofordon 25 % lägre än föregående år, även om den fortfarande är positiv.
15. Ett antal asiatiska tillverkare har blivit stora aktörer. Även om de huvudsakligen tillgodoser efterfrågan på sina inhemska marknader, utvecklar de också teknik för att konkurrera på världsmarknaden. För att kunna konkurrera inom lastbilsbranschen måste de europeiska tillverkarna öka effektiviteten vid sina produktionsanläggningar på de mogna marknaderna. Volvos strategi⁸ är en tydlig reaktion på denna utveckling. Volvo har inlett optimeringsåtgärder och kostnadsbesparande åtgärder samtidigt som företaget investerar offensivt i Asien, vilket framgår av 2013 års avtal med den kinesiska tillverkaren Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), vilket ledde till förvärvet av 45 % av DFG:s dotterbolag Dongfeng Commercial Vehicles⁸.
16. De icke EU-baserade tillverkarna av nyttofordon och utrustningstillverkarna (OEM, Original Equipment Manufacturers) blir alltmer sofistikerade och kan rikta in sin export på den europeiska marknaden, vilket framgår av siffrorna ovan.
17. Konsultföretaget Deloitte menar⁹ att lågkostnadssegmenten på lastbilsmarknaden nu gradvis bygger upp sin kapacitet och ger sig in på premiumsegmenten, vilket i många fall sker genom samriskföretag med tillverkare och/eller huvudleverantörer från triadmarknaderna. Strukturella förändringar krävs för att bibehålla lönsamheten på den europeiska lastbilsmarknaden.
18. Under de senaste åren har branschen konsoliderat och anpassat sitt "tillverkningsfotavtryck" på global nivå, så att det ligger mer i linje med den minskade efterfrågan runt om i världen. MAN:s och Volkswagen Commercial Vehicles förvärv av Scania är ett av de senaste exemplen på ansträngningar som görs för att skapa en ledande nyttofordonskoncern. Som IBM Institute for Business Value konstaterar¹⁰ utgör strukturförändringar en del av vardagen för dagens lastbilbransch, som står inför grundläggande förändringar av affärsmodellerna.

⁶ *Economic and Market Outlook*, ACEA (mars 2015).

⁷ Eurostat, de senaste tillgängliga uppgifterna i *Economic and Market Outlook*, ACEA (mars 2015).

⁸ *Volvo-koncernen - Årsredovisning 2014*, s. 2: www.volvogroup.com (2014).

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

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

19. Det har varit svårt för lastbilsbranschen, som är avhängig av omfattande reglering och mycket cykliska marknader, att genomföra en genomgripande omvandling och anpassa sig. Globaliseringen är därmed en av de viktigaste yttre faktorerna som påverkar lastbilsbranschen i dag. Enligt den europeiska bilindustriföreningen ACEA:s rapport⁶ har lastbilsbranschen blivit alltmer global under de senaste årtiondena, eftersom olika utvecklingar inom denna bransch hör ihop med och påverkas av globaliseringen. Denna utveckling kommer att öka konkurrensen, eftersom utrustningstillverkare från tillväxtmarknaderna väntas komma in på de västerländska marknaderna senast år 2030, vilket leder till ökat pristryck. De västerländska utrustningstillverkarna kommer att motverka stagnationen på sina marknader genom mer samarbete för att minska investeringskostnaderna, växa och undanröja risken för nya konkurrenter.
20. Konsultföretaget Price Waterhouse Cooper (PwC) åskådliggör i en rapport¹¹ hur utvecklingen av lågbudgetlastbilar kommer att kräva förändrade företagsmodeller. Dessa förändringar kan leda till att tillverkningen läggs ut på entreprenad till växande tillväxtmarknader. Den globala konkurrensen har lett till att antalet konsolideringar och samarbeten eller partnerskap stadigt ökat under de senaste årtiondena. Denna trend väntas fortsätta, särskilt vad gäller samarbetsformer mellan utrustningstillverkare från väst och tillväxtmarknaderna. På detta sätt kommer lastbilsbranschen att följa i personbilbranschens fotspår. Denna genomgick likartade förändringar i slutet av 1990-talet. Senast 2030 väntas tillverkare från tillväxtmarknaderna ha trätt in på de västerländska marknaderna, vilket medför ökat pristryck.
21. Några omfattande trender kommer att påverka och öka den globala konkurrensen inom nyttofordonsbranschen under de kommande åren. Bland annat demografiska förändringar och ökad urbanisering, regleringsfrågor såsom tullar, skatter och handelshinder på grund av nationell lagstiftning, miljökrav samt effektivitet, säkerhet och försörjningstrygghet när det gäller drivmedel utgör faktorer som driver upp kostnaderna, särskilt inom forskning och utveckling, och som ökar konkurrensen. Tillverkarna i EU måste förbereda sig inför detta.
22. Globaliseringen har redan påverkat arbetsmönster och löner i och med att delar av de internationella leveranskedjorna och tillverkningen på triadmarknaderna har flyttats till andra delar av världen. I de senaste undersökningarna gjorda av konsultföretagen KPMG¹² och PwC¹¹ samt av Tillväxtverket¹³ framhålls det att det inte längre kommer vara hållbart med höga produktionskostnader med tanke på den globala konkurrensen.
23. De svenska myndigheterna menar därför att den delvisa förflyttningen av Volvos enhet i Umeå har sin grund i behovet att öka effektiviteten och minska kostnaderna för att kunna stå sig i den befintliga och förväntade globala konkurrensen⁸.
24. Hittills har tjugotvå ansökningar, inklusive denna, gällt tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar. Tolv av dessa ansökningar grundar sig på handelsrelaterad globalisering och tio på den globala finansiella och ekonomiska krisen.

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.

Händelser som föranlett uppsägningar och upphörande av verksamhet

25. Volvokoncernen är en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner, marina drivsystem och industrimotorer, och erbjuder även kompletta finansierings- och servicelösningar. Koncernen, som sysselsätter omkring 100 000 personer och säljer sina produkter på mer än 190 marknader, har sitt huvudkontor i Göteborg och produktionsanläggningar i 19 länder.
26. Sedan 1999 är Volvo Car Corporation inte längre en del av Volvokoncernen, men Volvokoncernen och Volvo Cars har fortfarande samma varumärke. Ett nytt företag, Volvo Trademark Holding AB, inrättades 1999 för att sköta varumärkesfrågor för de båda företagen. Volvo Cars och Volvokoncernen förblir separata enheter, men samarbetar inom forskning och utveckling samt varumärkesrelaterade investeringar såsom Volvo Ocean Race.
27. Volvo Group Truck Operations (GTO) omfattar all tillverkning av koncernens motorer och växellådor samt all tillverkning av lastbilar av märkena Volvo, Renault, Mack och UD. GTO förser även koncernens kunder med reservdelar och sköter om logistiken. Under det senaste årtiondet har Volvokoncernen drivits av förvärvsinriktad utvidgning, inklusive sådana förvärv som Renault Trucks, Mack, UD Trucks och SDLG, vilket har gett koncernen tillgång till nya märken och marknader. Ett led i denna strategi var förvärvet av 45 % av det kinesiska företaget Dongfeng Commercial Vehicles, vilket slutfördes i januari 2015.
28. GTO måste nu effektivisera produktionskedjan, vilket påverkar verksamheten vid anläggningen i Umeå. Volvokoncernen har minskat personalen globalt med omkring 10 %, från 110 000 anställda till omkring 100 000. I Sverige har antalet arbetstagare minskat från 25 000 till 21 000 under de senaste fyra åren, inklusive nedskärningarna vid anläggningen i Umeå förra året.
29. Anläggningen i Umeå ingår i GTO, som sysselsätter omkring 33 000 personer i hela världen. Uppsägningarna i Umeå har också påverkat anställda vid Volvo Logistics and Parts, som hör till GTO.
30. Som en del av Volvokoncernens globala industrisystem tillverkar anläggningen i Umeå Volvos lastbilshytter för Europa, vissa förarhytter för ihopmontering vid utomeuropeiska anläggningar, och samtliga av Volvos förarhyttedelar för pressning i andra världsdelar (Brasilien, Asien). Beklädnaden för förarhytterna tillverkas däremot vid anläggningen i Tuve, i närheten av Göteborg.
31. Volvokoncernens europeiska optimeringsprogram genomfördes under 2015. Som en följd av detta program överförs den enhet vid anläggningen i Umeå som är specialiserad på pressning, svetsning, ytbehandling och beklädnad av lastbilshytter till anläggningen i Tuve för att den ska vara placerad nära den slutliga lastbilsmonteringsanläggningen.
32. Volvo har även sagt upp personal i Göteborg och Eskilstuna. De uppsagda arbetstagarna i Umeå utgör huvuddelen av de berörda stödmottagarna, men uppsagda arbetstagare från Göteborg och Eskilstuna omfattas också. Volvos effektivisering har dessutom påverkat underleverantörer, framför allt i Umeå.
33. I mars 2014 inleddes diskussionerna om potentiellt stöd från fonden i Umeå. Vid den tidpunkten hade varje arbetstagare personligen informerats om de planerade uppsägningarna av den ansvariga chefen och fackliga företrädare. De berörda parterna och arbetsmarknadens parter i regionen konstaterade vid sitt första sammanträde den 18 mars 2014 att uppsägningarna vid Volvo skulle ha en betydande

negativ inverkan på regionen och att de även skulle omfatta andra företag. Därmed förelåg ett behov att agera.

34. Den 14 april 2014 gjordes de första uppsägningarna vid GTO i Göteborg och fler arbetstagare blev uppsagda den 19 maj. Den 16 juni 2014 informerades arbetstagare i Eskilstuna om sin uppsägning.

De väntade konsekvenserna av uppsägningarna för den lokala, regionala eller nationella ekonomin och sysselsättningen

35. I början av 2014 uppgick befolkningen i Västerbottens län (där Umeå är residensstad) till cirka 262 360 personer, dvs. cirka 2,7 % av landets befolkning. Befolkningen minskar i länet. De arktiska arbetsmarknaderna, liksom arbetsmarknaderna i andra glest befolkade områden, är i allmänhet mer sårbara på grund av sin geografiska isolering. Det stränga klimatet leder till att det är mer kostsamt än i andra områden att skapa arbetstillfällen och sysselsättning där.
36. I slutet av november 2014 uppgick den totala arbetslösheten i länet till 9 400 personer (7,2 % av den registrerade arbetskraften), vilket är en minskning med ungefär 1 000 personer jämfört med samma period 2013. Vid samma tidpunkt låg den riksomfattande arbetslöshetsgraden på 7,9 %.
37. Region Västerbotten har nyligen tagit fram en rapport med rubriken *40 000 nya medarbetare behövs fram till 2025*. I den lyfts utmaningarna på arbetsmarknaden fram, nämligen att arbetskraften minskar samtidigt som det investeras lite i små och medelstora företag. Enligt rapporten träder omkring 3 000 personer ut från arbetsmarknaden varje år. De lediga tjänsterna i regionen är koncentrerade till hälso- och sjukvårdssektorn och högkvalificerade områden. Det finns behov av ingenjörer, chefer på operativ och organisatorisk nivå, samt tekniska specialister. Efterfrågan på kvalificerad arbetskraft ökar och det råder märkbar brist på personal inom många yrkesgrupper, främst sådana som kräver högt specialiserad utbildning och sakkunskap på hög nivå.
38. De förlorade arbetstillfällena vid Volvo kommer att påverka sektorn och regionen. Det är en utmaning att 647 arbetstagare sägs upp, framför allt för de äldre berörda arbetstagarna. Det kommer sannolikt att bli svårt för de uppsagda arbetstagarna att hitta arbete, eftersom de inte har den kompetens som behövs på den regionala arbetsmarknaden. De flesta av de berörda arbetstagarna har enbart gymnasieutbildning, medan de förväntade lediga tjänsterna riktar sig till högt kvalificerade personer och ingenjörer med relevant högre utbildning. Inom projektet måste man därför samarbeta nära med utbildningsorgan och arbetsförmedlingar. Detta kan främja grundandet av nya företag och ge de arbetssökande färdigheter och kunskaper som är relevanta för framtida arbetsgivares behov. Eftersom regionen är väldigt stor kan de berättigade stödmottagarna behöva resa mycket.

Ett mindre antal av de berörda stödmottagarna befinner sig i Sörmland och Västergötland. Arbetsmarknaden i dessa områden är stark jämfört med i Västerbotten, men även i Göteborg kommer det sannolikt att finnas behov av ytterligare utbildning eller förvärv av färdigheter inom andra sektorer. Vad gäller Eskilstuna, kan det finnas möjlighet att söka arbete inom ett bredare geografiskt område, vilket kan inbegripa Stockholm.

Berättigade stödmottagare och föreslagna åtgärder

Berättigade stödmottagare

39. Det beräknade antalet uppsagda arbetstagare som väntas delta i åtgärderna uppgår till 500. Fördelningen av dessa arbetstagare efter kön, medborgarskap och åldersgrupp är följande:

Kategori		Antal berättigade stödmottagare	
Kön	Män	387	(77,4 %)
	Kvinnor	113	(22,6 %)
Medborgarskap	EU-medborgare	500	(100,0 %)
	Icke EU-medborgare	0	(0,0 %)
Åldersgrupp	15-24 år	55	(11,0 %)
	25-29 år	75	(15,0 %)
	30-54 år	300	(60,0 %)
	55-64 år	61	(12,2 %)
	Över 64 år	9	(1,8 %)

De föreslagna åtgärdernas stödberättigande karaktär

40. De individanpassade tjänsterna som de uppsagda arbetstagarna ska erbjudas genom Arbetsförmedlingen består av följande åtgärder, som inte normalt skulle kunna erbjudas utan stöd från fonden:

- Kartläggning och individuell planering: Denna registreringsprocess, som inbegriper en enkät avseende tidigare erfarenhet och utbildning, snabbas på för berättigade stödmottagare. Den kan omfatta flera individuella och skraddarsydda möten, varav vissa kan vara med omställningsföretag.
- Jobbsökaraktiviteter och vägledning: Standardinsatser som erbjuds av Arbetsförmedlingen kommer att kombineras med fondens åtgärder såsom individanpassat stöd i den direkta kontakten med potentiella arbetsgivare, motivationsfrämjande möten och konferenser där arbetsmarknaden i regionen presenteras. Detta kommer att vara särskilt viktigt för de berörda arbetstagare som anser sin utbildningsnivå otillräcklig för de lediga tjänster som finns i regionen. Både individanpassade insatser och insatser i grupp kommer att erbjudas, varav vissa kommer vara tillgängliga på internet.
- Åtgärder för motivation och hälsa: De berättigade stödmottagarna kommer ha tillgång till terapeuter, psykologer och experter inom kognitiv terapi. Syftet är att stärka deras motivation och erbjuda hjälp till dem som länge varit anställda inom samma företag och nu får nedsatt hälsa till följd av uppsägningen.
- Främjande av företagande: Förberedande kurser för dem som planerar att starta eget kommer att hållas av externa experter, som ger råd till framtida företagare.
- De berättigade stödmottagarna kommer få ett starta eget-bidrag efter att deras affärsidé har granskats av konsulter och godkänts. Bidraget kommer att betalas

ut under en period på sex månader och kan förlängas till tolv månader på inrådan av konsulten. Om de berättigade stödmottagarna tar över företag av ägare som snart ska gå i pension, kan det tack vare stöd från fonden vara möjligt för stödmottagarna att driva verksamheten tillsammans med de tidigare ägarna under en överlämningsperiod.

- Utbildning: De berättigade stödmottagarna kommer ha möjlighet att delta i utbildning som normalt sett inte vore tillgänglig för dem. En del av detta utbildningsutbud kommer att skräddarsys i samarbete med Umeå universitet samt med yrkeshögskolor och företag i regionen. De berörda arbetstagarna uppmuntras till att fatta icke könsstereotypa yrkesval, t.ex. inom hälso- och sjukvårdssektorn.
 - Praktik och lärlingsutbildning (för alla åldersgrupper) kan ingå i utbildningsinsatserna. Även personer som förbereder sig för att starta eget eller överta ett företag kan ha möjlighet att delta i dessa insatser.
 - Validering av kunskaper och erfarenheter: Deltagarna kommer att erbjudas validering av sina kunskaper och erfarenheter. Eftersom sådana tjänster kanske inte erbjuds lokalt, kommer de berättigade stödmottagarna att kunna resa till enheter där validering görs.
 - Jobbcoachning med privata tjänsteleverantörer: Privata tjänsteleverantörer som Arbetsförmedlingen har upphandlingsavtal med kan hjälpa de berörda arbetstagarna att hitta arbete och få sina kunskaper och erfarenheter validerade.
 - Rese- och flyttkostnader: Västerbotten är en väldigt stor region, där tillgång till tjänster förutsätter rörlighet, vilket medför kostnader. Kostnader som uppstår i samband med flytt till en annan del av landet för att börja arbeta där kan täckas av fonden, liksom kostnader för långdistansresor för att delta i anställningsintervjuer. Sådana utgifter måste godkännas i förväg, beläggas med kvitton och kunna bestyrkas.
 - Arbets sökarbidrag: Detta bidrag ges till de berättigade stödmottagarna som deltar i någon av de aktiva åtgärderna som beskrivs ovan. Bidragets storlek beror på enskilda faktorer. Maxbeloppet har genom ett riksdagsbeslut fastställts till 910 kronor (ca 97 euro) per dag och minskar efter de första 100 dagarna till 760 kronor (ca 81 euro) per dag. I genomsnitt har det budgeterats 12 000 euro för detta ändamål, vilket innebär att en arbetstagare kan få arbets sökarbidrag enligt de fastslagna maxbeloppen i cirka 128 dagar.
41. De föreslagna åtgärderna utgör aktiva arbetsmarknadsåtgärder som är stödberättigande enligt artikel 7 i förordningen om fonden. Dessa åtgärder ersätter inte passiva socialskyddsåtgärder.
42. Sverige har lämnat de uppgifter som krävs om åtgärder som är obligatoriska för de berörda företagen enligt nationell lagstiftning eller kollektivavtal. Landet har bekräftat att det ekonomiska stödet från fonden inte kommer att ersätta sådana åtgärder.

Beräknad budget

Totalkostnaden beräknas uppgå till 2 989 518 euro och innefattar 2 869 938 euro i utgifter för individanpassade tjänster samt 119 580 euro i utgifter för förberedande åtgärder samt för förvaltning, information och marknadsföring, kontroll och rapportering.

43. Det sammanlagda ekonomiska stöd som begärs från fonden uppgår till 1 793 710 euro (60 % av de sammanlagda kostnaderna).

Åtgärder	Beräknat antal deltagare	Beräknad kostnad per deltagare (avrundat i euro)	Beräknad totalkostnad (euro)
Individanpassade tjänster (åtgärder enligt artikel 7.1 a och c i förordningen om fonden)			
Kartläggning och individuell planering	500	28,51	14 254
Jobbsökaraktiviteter och vägledning	250	644,42	161 106
Jobbcoachning med privata tjänsteleverantörer	55	1 109,91	61 045
Åtgärder för motivation och hälsa	10	521,70	5 217
Förberedelser för företagande	25	573,92	14 348
Bidrag för företagande	20	15 000,00	300 000
Utbildning	180	6 869,72	1 236 551
Validering av kunskaper och erfarenheter	25	2 921,80	73 045
Delsumma a):			1 865 566
Andel av paketet med individanpassade tjänster:		–	(65,00 %)
Bidrag och incitament (åtgärder enligt artikel 7.1 b i förordningen om fonden)			
Rese- och flyttkostnader	50	521,76	26 088
Arbetssökarbidrag	80	12 228,55	978 284
Delsumma b):			1 004 372
Andel av paketet med individanpassade tjänster:		–	(35,00 %)
Åtgärder enligt artikel 7.4 i förordningen om fonden			
1. Förberedande åtgärder		–	0

2. Förvaltning	–	116 971
3. Information och marknadsföring	–	2 609
4. Kontroll och rapportering	–	0
Delsumma c):	–	119 580
Andel av totalkostnaden:	–	(4,00 %)
Totala kostnader (a + b + c):	–	2 989 518
Stöd från fonden (60 % av de totala kostnaderna)	–	1 793 710

44. Kostnaderna för de åtgärder som enligt ovanstående tabell faller under artikel 7.1 b i förordningen om fonden överstiger inte 35 % av de sammanlagda kostnaderna för det samordnade paketet med individanpassade tjänster. Sverige har bekräftat att dessa åtgärder förutsätter att de berättigade stödmottagarna aktivt söker arbete eller deltar i utbildningsinsatser.
45. Sverige har bekräftat att kostnaderna för investeringar för egenföretagare, nya företag och anställdas övertagande av företag inte kommer att överstiga 15 000 euro per berättigad stödmottagare.

Period under vilken utgifterna är stödberättigande

46. Sverige började erbjuda de individanpassade tjänsterna till de berörda stödmottagarna den 30 januari 2015. Utgifterna för dessa åtgärder ska därför berättiga till ekonomiskt stöd från fonden från och med den 30 januari 2015 till och med den 16 september 2017, med undantag för högre utbildning, som kommer att berättiga till ekonomiskt stöd till och med den 16 mars 2018.
47. Sverige började få administrativa kostnader för tillämpningen av fonden den 30 januari 2015. Utgifterna för förberedande åtgärder samt för förvaltning, information och marknadsföring, kontroll och rapportering ska därför berättiga till ekonomiskt stöd från fonden från och med den 30 januari 2015 till och med den 16 mars 2018.

Samfinansiering av och komplementaritet med åtgärder som finansieras med nationella medel eller unionsmedel

48. Sverige samfinansierar fondåtgärderna genom Arbetsförmedlingens budget.
49. Sverige har bekräftat att de åtgärder som beskrivs ovan och som beviljas ekonomiskt stöd från fonden inte kommer att få ekonomiskt stöd från något ytterligare EU-finansieringsinstrument.

Samråd med de berättigade stödmottagarna eller deras företrädare eller arbetsmarknadens parter samt med lokala och regionala myndigheter

50. Det samordnade paketet av individanpassade tjänster har tagits fram i samråd med de berättigade stödmottagarna och deras företrädare samt med lokala offentliga aktörer. De berörda lokala aktörerna sammanträder en gång i månaden och uppsägningarna vid Volvo diskuterades för första gången i juli 2014. Volvos personalavdelning har samarbetat för att underlätta uppgiftsinsamlingen och planeringen av åtgärder.
51. De aktörer som deltar i planeringen och genomförandet av åtgärderna är Umeå kommun, Länsstyrelsen, Region Västerbotten, fackföreningar, businesscentret för teknik, handelskammaren, företagargruppen Företagarna, Umeå universitet,

Arbetsförmedlingen och Volvo själv. Olika åtgärder har vidtagits för att se till att de berörda arbetstagarna (liksom de personalansvariga och de fackliga företrädarna) är medvetna om de möjligheter som erbjuds inom ramen för fonden.

Förvaltnings- och kontrollsystem

52. Ansökan innehåller en beskrivning av förvaltnings- och kontrollsystemet och av skyldigheterna för de berörda organen. Sverige har meddelat kommissionen att det ekonomiska stödet kommer att förvaltas av Arbetsförmedlingen, som är formellt utnämnd till förvaltningsmyndighet och utbetalande myndighet. Projektets räkenskaper ska granskas av internrevisionen, som är ett fristående organ knutet till Arbetsförmedlingens styrelse. Dess uppgift är att granska det interna förfarandet för kontroll och verifiering vid Arbetsförmedlingen, att föreslå förbättringar, samt att ge råd och stöd till styrelsen och generaldirektören. Projektrevision kommer att ske regelbundet.

Den berörda medlemsstatens åtaganden

53. Sverige har gett alla nödvändiga garantier om
- att principerna om likabehandling och icke-diskriminering kommer att följas i fråga om vilka som ska få ta del av de föreslagna åtgärderna,
 - att de krav som rör kollektiva uppsägningar i den nationella lagstiftningen och i EU-lagstiftningen är uppfyllda,
 - att Volvo Trucks, som sagt upp arbetstagare och därefter fortsatt sin verksamhet, har uppfyllt sina rättsliga skyldigheter i samband med uppsägningarna och vidtagit vederbörliga åtgärder med tanke på sina anställda,
 - att de föreslagna åtgärderna inte kommer att få något ekonomiskt stöd från andra av unionens fonder eller finansieringsinstrument och att all dubbelfinansiering kommer att förhindras,
 - att de föreslagna åtgärderna kommer att komplettera åtgärder som finansieras genom strukturfonderna,
 - att det ekonomiska stödet från fonden kommer att vara förenligt med unionens förfaranderegler och materiella regler för statligt stöd.

BUDGETKONSEKVENSER

Budgetförslag

54. Det högsta årliga beloppet för fonden får i enlighet med artikel 12 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 av den 2 december 2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020¹⁴ inte överstiga 150 miljoner euro (i 2011 års priser).
55. Efter att ha prövat om ansökan uppfyller villkoren i artikel 13.1 i förordningen om fonden och efter att ha tagit antalet berörda stödmottagare samt de föreslagna åtgärderna och beräknade kostnaderna i beaktande, föreslår kommissionen att ett ekonomiskt stöd ska betalas ut genom att anslå 1 793 710 euro ur fonden, vilket utgör 60 % av totalkostnaden för de föreslagna åtgärderna.
56. Det föreslagna beslutet om att utnyttja fonden ska antas av både Europaparlamentet och rådet, i enlighet med punkt 13 i det interinstitutionella avtalet av den 2 december

¹⁴ EUT L 347, 20.12.2013, s. 884.

2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning¹⁵.

Anknytande rättsakter

57. Samtidigt med detta förslag till beslut om utnyttjande av fonden kommer kommissionen att förelägga Europaparlamentet och rådet ett förslag om överföring av ett belopp på 1 793 710 euro till den berörda budgetposten.
58. Samtidigt som kommissionen antar förslaget till beslut om utnyttjande av fonden kommer kommissionen att anta ett beslut om ekonomiskt stöd, i form av en genomförandeakt, som kommer att träda i kraft samma dag som Europaparlamentet och rådet antar förslaget till beslut om utnyttjande av fonden.

¹⁵ EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om utnyttjande av Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (ansökan från Sverige - EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1309/2013 av den 17 december 2013 om Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (2014–2020) och om upphävande av förordning (EG) nr 1927/2006¹⁶, särskilt artikel 15.4,

med beaktande av det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning¹⁷, särskilt punkt 13,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Målet med Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter är att stödja arbetstagare som blivit uppsagda och egenföretagare vars verksamhet upphört till följd av genomgripande strukturförändringar inom världshandeln på grund av globaliseringen, till följd av en fortsatt global finansiell och ekonomisk kris, eller till följd av en ny global finansiell och ekonomisk kris, och att underlätta deras återinträde på arbetsmarknaden.
- (2) Det högsta årliga beloppet för fonden får i enlighet med artikel 12 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013¹⁸ inte överskrida 150 miljoner euro (i 2011 års priser).
- (3) Den 16 september 2015 lämnade Sverige in ansökan EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks om ekonomiskt stöd från fonden, efter uppsägningar vid Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation, EMEA) och fyra leverantörer och producenter i efterföljande produktionsled i Sverige. Ansökan kompletterades med ytterligare information i enlighet med artikel 8.3 i förordning (EU) nr 1309/2013. Ansökan uppfyller villkoren för fastställande av det ekonomiska stödet från fonden enligt artikel 13 i förordning (EU) nr 1309/2013.
- (4) Fonden bör därför utnyttjas för att tillhandahålla det ekonomiska stöd på 1 793 710 euro som Sverige ansökt om.
- (5) För att minimera den tid det tar att bevilja stöd från fonden bör detta beslut tillämpas från och med den dag då det antas.

¹⁶ EUT L 347, 20.12.2013, s. 855.

¹⁷ EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.

¹⁸ Rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 884).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter ska belastas med 1 793 710 euro i åtagande- och betalningsbemyndiganden ur Europeiska unionens allmänna budget för budgetåret 2016.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. Det ska tillämpas från och med den *[dagen för antagandet]**.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande