



Brussel, 11.11.2014
COM(2014) 701 final

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de beschikbaarstelling van middelen uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering overeenkomstig punt 13 van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline en een goed financieel beheer (aanvraag EGF/2013/014 FR/Air France, Frankrijk)

TOELICHTING

Krachtens artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020¹ mag uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) een jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen van 2011) boven het maximum van de betrokken rubrieken van het financieel kader beschikbaar worden gesteld.

De regels die van toepassing zijn op de bijdragen uit het EFG voor aanvragen die tot en met 31 december 2013 werden ingediend, zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1927/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot oprichting van een Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering².

Op 20 december 2013 heeft Frankrijk aanvraag EGF/2013/014 FR/Air France ingediend voor een financiële bijdrage uit het EFG naar aanleiding van ontslagen bij Air France in Frankrijk.

Na de aanvraag grondig te hebben onderzocht, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1927/2006 geconcludeerd dat aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage op grond van deze verordening wordt voldaan.

SAMENVATTING VAN DE AANVRAAG EN ANALYSE

Belangrijkste gegevens:	
EGF-referentienummer	EGF/2013/014
Lidstaat	Frankrijk
Artikel 2	onder a)
Primaire onderneming	Air France
Leveranciers en downstreamproducenten	0
Referentieperiode	1.7.2013 - 31.10.2013
Startdatum voor de individuele dienstverlening	6.11.2012
Datum van de aanvraag	20.12.2013
Ontslagen tijdens de referentieperiode	1 019
Ontslagen voor en na de referentieperiode	4 194
Totaal aantal voor steun in aanmerking komende ontslagen werknemers	5 213
Ontslagen werknemers die naar verwachting aan de maatregelen zullen deelnemen	3 886
Uitgaven voor individuele dienstverlening (EUR)	51 845 626
Uitgaven voor de implementatie van het EFG ³ (EUR)	30 000
% van de uitgaven voor de implementatie van het EFG	0,06
Totaal budget (EUR)	51 875 626
EFG-bijdrage (50 %) (EUR)	25 937 813

1. De aanvraag werd op 20 december 2013 bij de Commissie ingediend; aan de aanvraag werd aanvullende informatie tot en met 24 juli 2014 toegevoegd.
2. De aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor steunverlening uit het EFG van artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 1927/2006, en werd ingediend binnen de in artikel 5 van die verordening genoemde termijn van tien weken.

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

¹ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884.

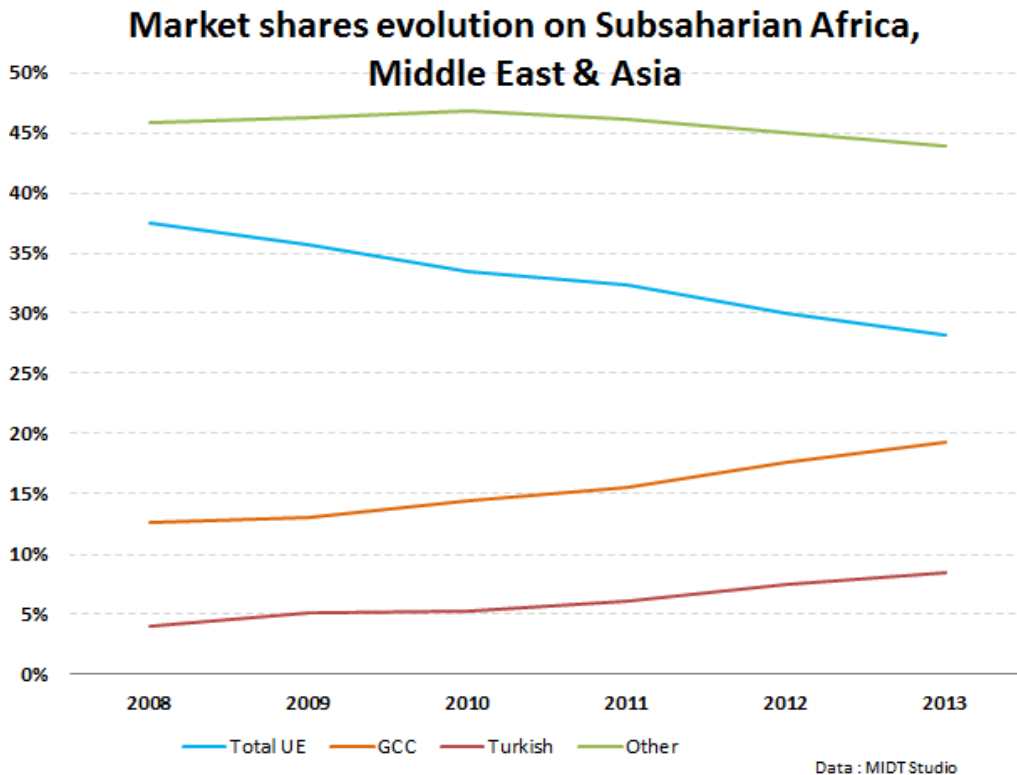
² PB L 406 van 30.12.2006, blz. 1. Zie eveneens artikel 23 van Verordening (EU) nr. 1309/2013, PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.

³ Overeenkomstig artikel 3, derde alinea, van Verordening (EG) nr. 1927/2006.

3. Frankrijk legt het verband tussen de ontslagen en de grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen ingevolge de globalisering met het argument dat hoewel de internationale luchtvervoersmarkt algemeen genomen nog altijd door de Europese luchtvaartmaatschappijen wordt gedomineerd, deze sector economisch ernstig is ontwricht, met name door een afname van het marktaandeel van de EU. Tijdens de periode 2008-2012 is het luchtverkeer wereldwijd met 4,6 % per jaar toegenomen; dat past in de trend van een groei op lange termijn die sinds 1970 wordt vastgesteld. Het luchtverkeer tussen Europa en de rest van de wereld groeit echter langzamer (2,4 %), wat heeft geleid tot een afname van het marktaandeel van de EU-27 in het luchtvervoer gemeten in betaalde passagierskilometers (revenue passenger-kilometres - RPK).
4. Ondanks de groei van het verkeer wereldwijd tijdens de periode 2008-2012 was de groei van het luchtverkeer tussen Europa en de rest van de wereld beperkt, hoofdzakelijk door een zwakke groei van de luchtverkeersstromen tussen Europa en het Midden-Oosten. Terwijl het luchtverkeer tussen de EU en vier van de in aanmerking genomen regio's (Noord-Amerika, Zuid-Amerika, Afrika en Azië) met 0,3 % à 2,8 %⁴ terugliep, liep het luchtverkeer tussen de EU en het Midden-Oosten met 11,4 % terug.
5. Uit de beschikbare gegevens voor 2013⁵ blijkt dat de trend die zich tijdens de periode 2008-2012 aftekende, zich voortzet. In 2013 groeide Europa met 3,8 % in vergelijking met 2012, wat minder is dan de gemiddelde groei wereldwijd (5,2 %); zo is Europa goed voor 38 % van het luchtverkeer wereldwijd (gemeten in RPK), wat één procentpunt minder is dan in 2012. Het Midden-Oosten blijft de snelst groeiende regio ter wereld: deze regio kende in 2013 een groei van 10,9 % en vertegenwoordigt 9 % van het verkeer wereldwijd.
6. Zoals blijkt uit de onderstaande grafiek, vertoont de ontwikkeling van de marktaandelen van de vluchten van Europa naar Subsaharaans Afrika, het Midden-Oosten en Azië tussen 2008 en 2013 een neergang van de EU-luchtvaartmaatschappijen met bijna 10 procentpunten ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio en Turkije.

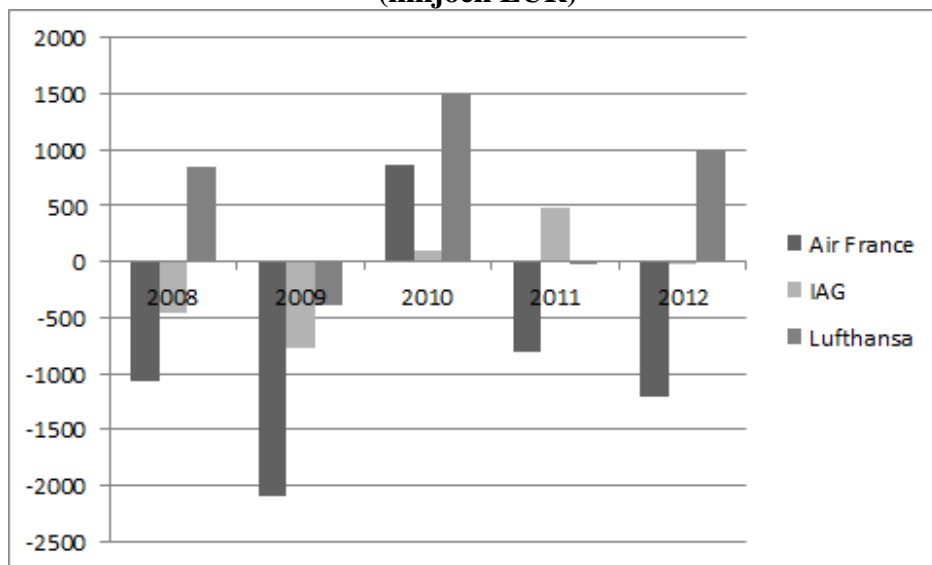
⁴ EU-27 – Noord-Amerika -0,5 %, EU-27 – Zuid-Amerika -1,8 %, EU-27 – Afrika -2,8 %, EU-27 – Azië -1,2 %.

⁵ <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.ECON-RESULTS.Final-2.en.pdf>



7. De gevolgen van deze veranderingen in handelspatronen werden nog verergerd door andere factoren, zoals een daling van de vraag als gevolg van de economische crisis en de stijging van de olieprijs (de brandstof vertegenwoordigt soms bijna een derde van de kosten per zitplaatskilometer).
8. 2008-2012 was een moeilijke periode voor de drie grootste luchtvaartmaatschappijen in Europa — Lufthansa, Air France-KLM en IAG⁶, die allemaal minstens in twee van die vijf jaren verlies boeken.

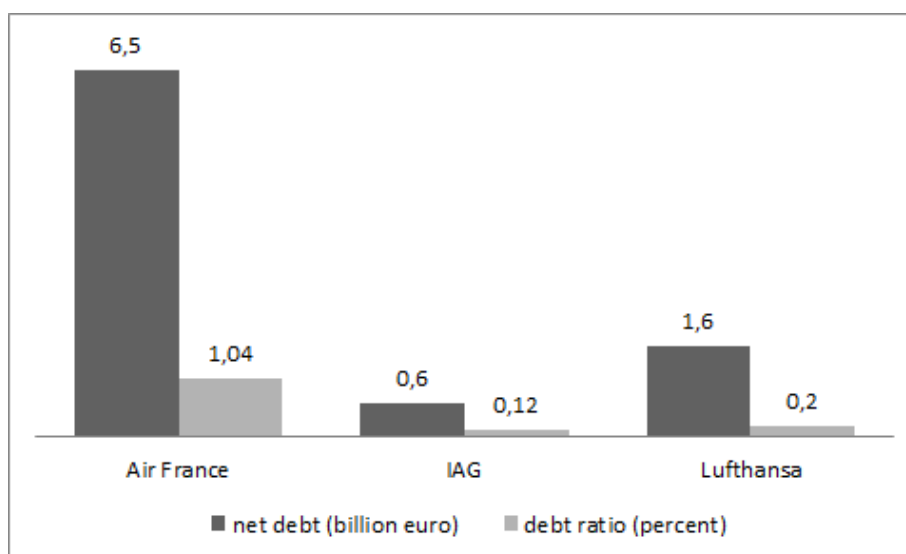
Nettoresultaten van Air France-KLM, Lufthansa en IAG (2008-2012)⁷
(miljoen EUR)



⁶ IAG omvat British Airways en Iberia.

9. De groep Air France-KLM heeft het bijzonder moeilijk ingevolge haar financiële situatie. De schuldquote⁸ en de nettoschuld van de groep zijn hoger dan die van IAG of Lufthansa.

Vergelijking van nettoschulden en schuldquotes in 2011



Bron: Air France

10. Air France werd geconfronteerd met een hoge schuld en een ontoereikende beurskapitalisatie (minder dan de waarde van haar vloot) en kon niet doeltreffend reageren op het verlies aan marktaandeel in het internationale luchtvervoer, wat eindigde in een met de vertegenwoordigers van bedienden en arbeiders overeengekomen plan waarbij duizenden werknemers vrijwillig zijn vertrokken.

Bewijsstukken voor het aantal ontslagen en voldoening aan de criteria van artikel 2, onder a)

11. De aanvraag werd door Frankrijk ingediend in het kader van het criterium voor steunverlening van artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 1927/2006, op grond waarvan ten minste 500 gedwongen ontslagen moeten plaatsvinden binnen een periode van vier maanden in een onderneming in een lidstaat, met inbegrip van de ontslagen bij leveranciers en downstreamproducenten.
12. In de aanvraag wordt melding gemaakt van 1 019 gedwongen ontslagen bij Air France tijdens de referentieperiode van vier maanden van 1 juli 2013 tot en met 31 oktober 2013 en van nog eens 4 194 ontslagen buiten de referentieperiode, die echter verband houden met dezelfde collectieve ontslagprocedure. Alle ontslagen werden in overeenstemming met artikel 2, tweede alinea, derde streepje, van Verordening (EG) nr. 1927/2006 berekend.

Het onvoorziene karakter van deze ontslagen

13. De Franse autoriteiten argumenteren dat de vloot voor langeafstandsvluchten van drie grote maatschappijen in de regio van de Perzische Golf onverwacht en spectaculair is gegroeid. Het aantal langeafstandsvliegtuigen is toegenomen van 100 in 2005 en bijna 200 in 2008 tot meer dan 300 in 2012, met daaronder steeds meer

⁷

[Bron: Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles? Perspectives à vingt ans](#)

⁸

De schuldquote wordt gedefinieerd als de verhouding tussen de totale schulden en de totale activa.

zeer grote A380's. Toen luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio deze bestellingen en aankoopintenties aankondigden, had het grootste deel van de luchtvaartsector bedenkingen bij het opzet en het economische model om deze investeringen winstgevend te maken.

14. De capaciteit van deze maatschappijen blijft razendsnel groeien door zeer grote bestellingen, zoals die welke werden genoteerd tijdens de luchtvaartshow in Dubai in november 2013. Emirates zorgde voor een verrassing door aan te kondigen dat zij 150 Boeings 777x (met een capaciteit van 342 tot 440 plaatsen) en 50 Super Jumbo's A380 (met een capaciteit van 500 plaatsen per vliegtuig) zou aankopen. Met Emirates alleen al haalt Airbus zijn verkoopdoelstelling voor de A380 voor 2014 (25 eenheden). Etihad Airways kondigde een bestelling aan van 56 langeafstandsvliegtuigen van Boeing en 87 vliegtuigen van Airbus, waaronder 50 A350's. Ondertussen heeft Qatar Airways een bestelling aangekondigd van vijf vrachtvliegtuigen Airbus A330, heeft zij de aankoop bevestigd van 50 Boeings 777x (die in november tijdens de luchtvaartshow in Dubai waren besteld), en heeft zij nog kooprechten vastgelegd voor 50 extra eenheden van dit langeafstandsvliegtuig⁹.
15. Volgens de pers¹⁰ blijkt duidelijk uit de uitbreidingsplannen van Emirates, Qatar en Etihad hoe het zwaartepunt van de luchtvaart wereldwijd van Europa en Noord-Amerika naar het Midden-Oosten is verschoven.
16. Dit verschijnsel past bovendien in een wetgevingskader dat wordt gekenmerkt door een sterke trend naar liberalisering van luchtvaartdiensten. 24 van de 28 EU-lidstaten hebben overeenkomsten ondertekend met de Golfstaten waarin zij hun luchtvaartmaatschappijen een brede toegang tot de Europese markt bieden. Door deze snel veranderende "spelregels" is voor de Europese luchtvaartmaatschappijen de voorspelbaarheid weggevallen die voor hen onmisbaar was om hun investeringen in hun vloot, die een aanzienlijk bedrag vertegenwoordigen, te plannen.
17. De olieprijs bleven historisch hoog. In 2011 vertegenwoordigden de brandstofkosten 24 % van de inkomsten van de luchtvaartmaatschappijen, tegenover 17 % in 2007.
18. Door de combinatie van deze omstandigheden met de situatie in de luchtvaartsector in de jaren na de economische en financiële crisis was het moeilijk de toekomst van het luchtvervoer te voorspellen en de noodzakelijke aanpassingsmaatregelen minder abrupt door te voeren.

De bedrijven waar de ontslagen vallen en de werknemers voor wie steun wordt aangevraagd

19. De aanvraag heeft betrekking op 5 213 ontslagen.
20. Uitsplitsing van de 3 886 werknemers voor wie steun wordt aangevraagd:

Categorie	Aantal	Percentage
Mannen	2 322	59,75
Vrouwen	1 564	40,25
EU-burgers	3 879	99,82
Niet-EU-burgers	7	0,18
15-24 jaar	1	0,03
25-54 jaar	1 206	31,03

⁹ <http://online.wsj.com/articles/qatar-airways-confirms-purchase-of-50-boeing-777x-aircraft-1405504408>

¹⁰ <http://dohanews.co/qatar-airways-to-buy-50-long-haul-b777x-planes-from-boeing/>

55-64 jaar	2 679	68,94
Ouder dan 64 jaar	0	0,00

21. 212 werknemers hebben een langdurig gezondheidsprobleem of een handicap.
22. Uitsplitsing per beroepscategorie:

Categorie	Aantal	Percentage
Hoger leidinggevend personeel (" <i>Cadres supérieurs</i> ")	69	1,78
Middenkader (" <i>Cadres</i> ")	607	15,62
Technisch en toezichhoudend personeel (" <i>Techniciens et agents de maîtrise</i> ")	2 803	72,13
Bedienden en arbeiders (" <i>Employés, ouvriers</i> ")	407	10,47

23. Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1927/2006 heeft Frankrijk bevestigd dat een beleid van gelijkheid van mannen en vrouwen en non-discriminatie is toegepast en ook verder zal worden toegepast in de verschillende stadia van de implementatie van het EFG, en in het bijzonder bij de toegang ertoe.

Beschrijving van het betrokken gebied, de autoriteiten ervan en andere belanghebbenden

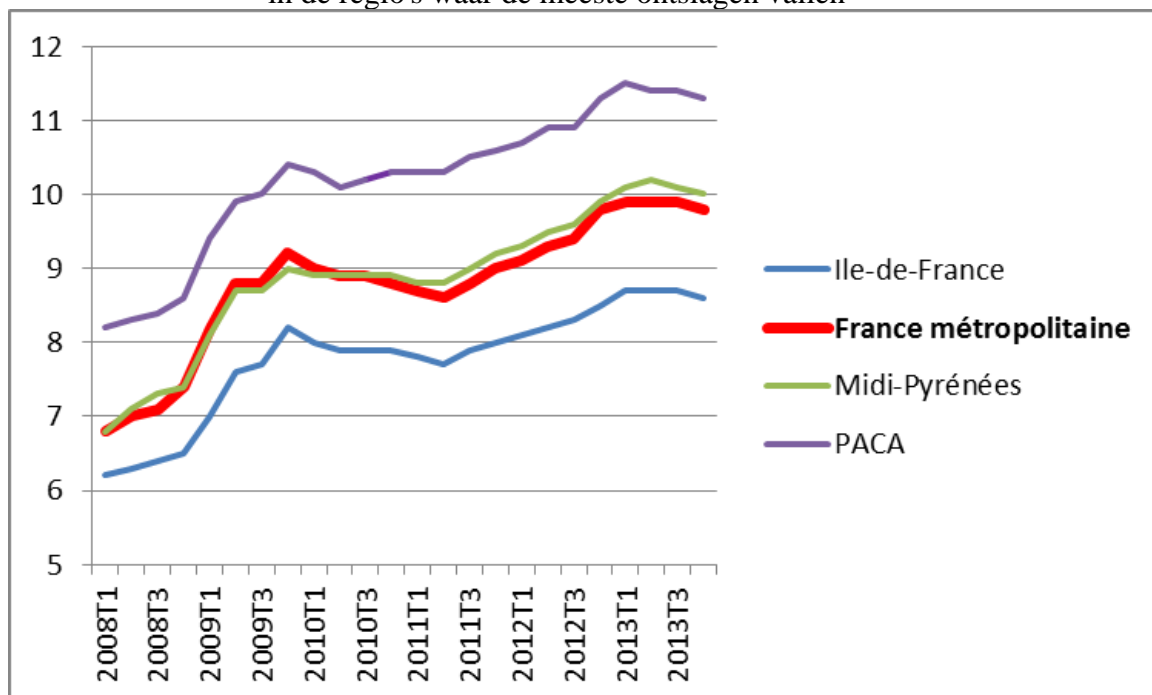
24. De ontslagen waarop deze aanvraag betrekking heeft, vielen hoofdzakelijk in de regio Ile-de-France (77 %); de overige ontslagen (23 %) zijn gespreid over het hele land (met inbegrip van Corsica en de overzeese departementen), maar vielen voor 70 % in de zuidelijke regio's Midi-Pyrénées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA).
25. De bevoegde autoriteiten zijn het Ministerie van Arbeid, Werkgelegenheid, Beroepsopleiding en Sociale Dialoog, de regionale *Direcctes*¹¹ en de *Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle* (DGEFP). Air France zelf is een belangrijke belanghebbende en zal het programma coördineren.
26. De Franse autoriteiten hebben bevestigd dat aan de voorschriften van de nationale en EU-wetgeving betreffende collectieve ontslagen is voldaan.

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

27. Het merendeel van de ontslagen viel in Ile-de-France (hoofdzakelijk in Roissy). Aangezien dit de regio van Parijs is, is de werkloosheid lager dan het gemiddelde voor Europees Frankrijk, terwijl de werkloosheid in PACA 1,5 procentpunten hoger is dan dat gemiddelde, en in Midi-Pyrénées ongeveer gelijk is aan dat gemiddelde.

¹¹ *Direccte (Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi)* <http://www.direccte.gouv.fr/>. Direccte werd opgericht in 2010 en brengt verschillende administraties samen die verband houden met toerisme, handel en industrie, businessintelligence, arbeid en werkgelegenheid, concurrentie en consumenten.

Werkloosheid in de regio's waar de meeste ontslagen vallen



Bron: INSEE¹²

28. Volgens de Franse autoriteiten zal de werkgelegenheidssituatie, die als gevolg van de economische en financiële crisis reeds verslechterd is, door de ontslagen bij Air France nog ernstiger worden. In de periode 2008-2013 steeg de werkloosheid met 38,7 % in Ile-de-France, met 37,8 % in PACA en met 47,0 % in Midi-Pyrénées; de gemiddelde stijging in Europees Frankrijk bedroeg 44,1 %. Voorts vallen er in Ile-de-France ook massaontslagen bij Peugeot Citroën Automobile (PSA) waar de productie-eenheid in Aulnay in 2014 volledig wordt gesloten.
29. In het door de ontslagen getroffen gebied is ongeveer 40 % van de werklozen reeds meer dan een jaar werkloos, en zijn er zeven werkzoekenden voor elke vacature.
30. Daar Air France meer dan duizend werknemers in dienst heeft, is de onderneming op grond van artikel L1233-84 van de *Code du Travail* verplicht een bijdrage te leveren aan de revitalisering van deze regio's. Dit houdt in dat Air France zal bijdragen aan het scheppen van nieuwe arbeidsmogelijkheden en arbeidsplaatsen om het effect van de ontslagen in deze regio's te helpen opvangen.

Gecoördineerd pakket van individuele dienstverlening waarvoor financiering wordt aangevraagd, gespecificeerde kostenraming en complementariteit met door de structuurfondsen gefinancierde acties

31. Het "*Projet Transform 2015*", waarop deze EFG-aanvraag van Frankrijk betrekking heeft, beoogt de 5 213 werknemers die het bedrijf op vrijwillige basis verlaten, en met name de 3 886 werknemers voor wie steun wordt aangevraagd, de helpende hand te bieden.
32. De maatregel in het "*Projet Transform 2015*" waarvoor de Franse autoriteiten medefinanciering van het EFG vragen, is het re-integratieverlof ("*congé de*

¹² Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). <http://www.insee.fr>

reclassement")¹³. Deze maatregel is bedoeld voor werknemers die bij hun vrijwillig vertrek nog geen precieze plannen voor re-integratie hebben en gedurende een periode die tot negen maanden en in bepaalde omstandigheden tot vijftien maanden kan duren¹⁴ in aanmerking wensen te komen voor omscholingmaatregelen, advies, of begeleiding en ondersteuning bij het opzetten of de overname van een bedrijf.

- Adviesdiensten en loopbaanbegeleiding voor werknemers. De werknemers worden begeleid en georiënteerd naar hun persoonlijke re-integratie als werknemer in loondienst of als zelfstandige. De deelnemers zullen in aanmerking komen voor advies en begeleiding van werk naar werk, ondersteuning bij het zoeken van werk, coaching, informatie over beschikbare opleiding, bevordering van ondernemerschap en advies bij het oprichten van een bedrijf (het kan hierbij gaan om het zoeken van financiering, hulp bij het opstellen van een bedrijfsplan, en andere begeleidende diensten bij het oprichten van een eigen bedrijf) enz.
- Opleiding. Aan de werknemers zullen verschillende soorten opleiding worden aangeboden die zijn toegesneden op hun behoeften, zoals die werden vastgesteld door de adviseurs die de adviesdiensten aanbieden. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de '*parcours encadrés*'; dit zijn langdurige beroepsopleidingen voor beroepen waar vraag naar is. Een paar voorbeelden van mogelijke opleidingen: opleiding op het gebied van wijnstokken en wijn (wijnbouwer), voeding en dranken, CAP¹⁵, banketbakker, opleiding met het oog op het behalen van een DAEFLE (vakbekwaamheid om Frans als vreemde taal te onderwijzen), metaalbewerking, opleiding met het oog op het behalen van een CTRIV¹⁶ (vervoer van passagiers) enz.
- Bijdrage bij het oprichten van een bedrijf. Deze maatregel omvat een subsidie tot maximaal 24 000 EUR, die kan worden aangevuld met maximaal 5 000 EUR aan premies voor het aanwerven van werknemers. De bijdrage bij het oprichten van een bedrijf zal in verschillende termijnen worden uitbetaald naarmate bepaalde mijlpalen worden gehaald. Een eerste bedrag van 3 000 EUR zal worden uitbetaald bij overlegging van een bewijs dat een bedrijf werd opgericht of overgenomen, zoals het bewijs van registratie. Een tweede en derde bedrag van telkens 6 000 EUR zal worden uitbetaald bij overlegging van de eerste en tweede btw-aangifte over de verkoop waaruit een minimumomzet van respectievelijk 500 en 1 000 EUR blijkt. De zelfstandigen en eenmanszaken die zijn vrijgesteld van belasting op onroerend goed¹⁷ zullen het tweede en derde bedrag van 6 000 EUR uitbetaald krijgen bij overlegging van het eerste en tweede activiteitenoverzicht

¹³ Wat het re-integratieverlof ('*congé de reclassement*') betreft, bepaalt artikel L1233-71 van de *Code du Travail* dat een onderneming die meer dan duizend werknemers in dienst heeft de in dat artikel uiteengezette maatregelen gedurende minimaal vier maanden moet aanbieden. Volgens de hierboven vermelde wetgeving is de periode vanaf de vijfde maand dus optioneel en kan die overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1927/2006 in aanmerking komen voor een bijdrage uit het EFG. Air France heeft besloten deze maatregel gedurende maximaal twaalf maanden aan te bieden. De aanvraag voorziet niet in bijdragen voor de eerste vier maanden van het re-integratieverlof, aangezien dat de wettelijke minimumduur van de maatregel is.

¹⁴ Voor de werknemers die een '*parcours encadré*' (d.i. een langdurige beroepsopleiding voor beroepen waar vraag naar is) volgen, kan het re-integratieverlof uitzonderlijk worden verlengd tot maximaal 15 maanden, zodat het *parcours encadré* kan worden voltooid en de werknemer achteraf nog drie maanden wordt begeleid bij het zoeken naar een baan.

¹⁵ CAP staat voor *Certificat d'aptitude professionnelle* of getuigschrift van vakbekwaamheid.

¹⁶ *Conducteur(trice) du transport routier interurbain de voyageurs* (CTRIV)

¹⁷ "*Micro-social*", zeer sterk vereenvoudigd socialezekerheidsstelsel enz.

aan de RSI¹⁸, waaruit een omzet van respectievelijk minstens 200 en 500 EUR en de betaling van de bijdragen blijkt. Voor bedrijven, zelfstandigen en eenmanszaken die niet van belasting op onroerend goed zijn vrijgesteld, is voorzien in een extra bedrag van 9 000 EUR bij overlegging van de eerste gecertificeerde belastingaangifte.

Bij aanwerving van een gewezen werknemer van Air France die voor EFG-steun in aanmerking komt in een vaste voltijdse baan, komt bovenop de bijdrage bij het oprichten van een bedrijf een bedrag van 3 000 EUR (en van 5 000 EUR als de aangeworven werknemer ouder is dan 55).

- Regelmatische informatie- en communicatieactiviteiten voor de deelnemende werknemers.
 - Re-integratietoelage (*allocation de congé de reclassement*). Deze maandelijkse toelage, die wordt uitbetaald tot het eind van de *congé de reclassement*, bedraagt 70 % van het laatste brutosalaris van de werknemer. Bij de berekening van dit bedrag wordt uitgegaan van de voltijdse deelname van de werknemer aan actieve arbeidsmarktmaatregelen; neemt de werknemer niet voltijds deel, dan zal het EFG de werknemer een toelage uitbetalen die evenredig is met zijn of haar werkelijke deelname.
 - Mobiliteitstoelage. Een werknemer voor wie steun wordt aangevraagd die een baan aanvaardt waarvoor hij of zij verder dan 100 km van zijn of haar huidige woonplaats moet verhuizen, zal een eenmalige som van 2 880 EUR ontvangen om de kosten te dekken.
33. De in de aanvraag vermelde uitgaven voor de implementatie van het EFG overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1927/2006 dekken organisatie, monitoring en traceerbaarheid van de gegevens. De Franse autoriteiten verklaarden dat de geringe uitgaven voor de implementatie van het EFG en het nultarief voor de controlemaatregelen en de voorlichting en publiciteit het gevolg zijn van het feit dat zij geen activiteiten in rekening hebben gebracht die zij als onderdeel van het nationale beheer toch al moesten uitvoeren.
34. De door de Franse autoriteiten voorgestelde individuele dienstverlening omvat actieve arbeidsmarktmaatregelen die op grond van artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1927/2006 voor financiering in aanmerking komen. De Franse autoriteiten ramen de totale kosten van deze dienstverlening op 51 875 626 EUR, waarvan 51 845 626 EUR voor individuele dienstverlening en 30 000 EUR voor de implementatie van het EFG (0,06 % van het totale bedrag). Van het EFG wordt in totaal een bijdrage van 25 937 813 EUR (50 % van de totale kosten) gevraagd.

¹⁸

Régime Social des Indépendants (socialezekerheidsstelsel voor zelfstandigen).

Maatregelen	Geschat aantal werknemers voor wie steun wordt aangevraagd	Geschatte kosten per werknemer voor wie steun wordt aangevraagd (EUR) (*)	Totale kosten (EFG en nationale medefinanciering) (EUR) (**)
Individuele dienstverlening (artikel 3, eerste alinea, van Verordening (EG) nr. 1927/2006)			
Adviesdiensten en loopbaanbegeleiding voor werknemers <i>(Orientation professionnelle)</i>	3 886	1 385	5 382 694
Opleiding <i>(Formation)</i>	1 268	2 567	3 255 292
Bijdrage bij het oprichten van een bedrijf <i>(Primes à la création d'entreprise)</i>	955	22 000	21 010 000
Regelmatige informatie- en communicatieactiviteiten <i>(Actions de communication destinées aux travailleurs concernés)</i>	3 886	70	272 020
Re-integratietoelage <i>(allocation de congé de reclassement)</i>	3 379	6 387	21 580 020
Mobiliteitstoelage <i>(Mobilité géographique)</i>	120	2 880	345 600
Subtotaal individuele dienstverlening			51 845 626
Uitgaven voor de implementatie van het EFG (artikel 3, derde alinea, van Verordening (EG) nr. 1927/2006)			
Vorbereiding			0
Organisatie, monitoring en traceerbaarheid van de gegevens			30 000
Voorlichting en publiciteit			0
Controle			0
Subtotaal uitgaven voor de implementatie van het EFG			30 000
Totale geschatte kosten			51 875 626
<i>EFG-bijdrage (50 % van de totale kosten)</i>			<i>25 937 813</i>

(*) Om decimale cijfers te vermijden, zijn de geschatte kosten per werknemer afgerond. De afronding heeft evenwel geen gevolgen voor de totale kosten van elke maatregel, die dezelfde blijven als in de door Frankrijk ingediende aanvraag.

(**) Door het afronden kloppen de totalen niet exact.

35. De Franse autoriteiten hebben niet aangegeven op welke manier de hierboven beschreven maatregelen complementair zijn met door de structuurfondsen gefinancierde acties. Zij hebben evenwel toegelicht dat er geen plannen zijn voor overheidssteun aan voormalige werknemers van Air France. Aangezien Air France een bedrijf *in bonis* (d.i. niet in faillissement) is, dat 1 000 werknemers of meer in dienst heeft, is het de verantwoordelijkheid van de werkgever om de volledige kosten van de begeleidende maatregelen met het oog op de re-integratie van de ontslagen werknemers te betalen (zie de voetnoot over re-integratieverlof in punt 31).
36. De Franse autoriteiten hebben bovendien verklaard dat zij met de onderneming waar de ontslagen zijn gevallen, een schriftelijke overeenkomst hebben gesloten waarin wordt vastgesteld dat de onderneming voor de implementatie van de hierboven beschreven maatregelen niet ook nog eens financiële bijdragen uit andere financiële instrumenten van de Unie zal ontvangen.

Datum/data waarop met individuele dienstverlening aan de getroffen werknemers is begonnen of waarop gepland is daarmee te beginnen

37. Op 6 november 2012 heeft Frankrijk ten behoeve van de getroffen werknemers een begin gemaakt met de individuele dienstverlening van het gecoördineerde pakket, waarvoor een financiële bijdrage van het EFG wordt aangevraagd. Deze datum geldt daarom als het begin van de periode waarin uitgaven voor een eventuele ondersteuning uit het EFG in aanmerking komen.

Wijze waarop de sociale partners zijn geraadpleegd

38. De Franse autoriteiten hebben vermeld dat het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening werd opgesteld in overleg met de vertegenwoordigers van de werknemers voor wie steun wordt aangevraagd en de sociale partners. Tussen Q1 2012 en juli 2013 hebben het management van Air France en vertegenwoordigers van de vakbonden talrijke gezamenlijke vergaderingen gewijd aan de overeenkomsten over het plan *Transform 2015*.
39. De Franse autoriteiten hebben bevestigd dat aan de voorschriften van de nationale en EU-wetgeving betreffende collectieve ontslagen is voldaan.

Informatie over acties die volgens de nationale wet of collectieve overeenkomsten verplicht zijn

40. In verband met de criteria van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1927/2006 hebben de Franse autoriteiten in de aanvraag:
- bevestigd dat de financiële bijdrage van het EFG niet in de plaats komt van maatregelen die krachtens de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten onder de verantwoordelijkheid van de ondernemingen vallen;
 - aangetoond dat de maatregelen ten doel hebben steun te verlenen aan individuele werknemers en niet worden gebruikt om ondernemingen of sectoren te herstructureren;

- bevestigd dat voor de hierboven vermelde subsidiabele maatregelen geen steun uit andere EU-financieringsinstrumenten wordt ontvangen.

Beheers- en controlesystemen

41. De aanvraag bevat een beschrijving van de beheers- en controlesystemen die de verantwoordelijkheden van de betrokken organen specificiert. Frankrijk heeft de Commissie ervan in kennis gesteld dat de financiële bijdrage zal worden beheerd door de *Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle* (DGEFP, Algemene Staatscommissie voor Werkgelegenheid en Beroepsopleiding) van het Ministerie van Arbeid, Werkgelegenheid en Gezondheid. De betalingen zullen binnen hetzelfde ministerie worden beheerd door het *Département Financement, Dialogue et Contrôle de Gestion - Mission du financement, du budget et du dialogue de gestion* (DGEFP-MFBDG, Taskforce Financiering, Begroting en Beheersdialoog). Certificering zal worden verleend door het certificeringscentrum (*Pôle de Certification*) van het Directoraat-Generaal voor Financiën in Nantes.

Financiering

42. Op grond van de aanvraag van Frankrijk bedraagt de voorgestelde bijdrage uit het EFG aan het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening (met inbegrip van de uitgaven voor de implementatie van het EFG) 25 937 813 EUR (50 % van de totale kosten). De Commissie heeft haar voorstel voor een bijdrage uit het fonds gebaseerd op de informatie van Frankrijk.
43. Gezien het beschikbare maximumbedrag aan bijdragen uit het EFG ingevolge artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad, alsook de mogelijkheden tot herschikking van de kredieten, stelt de Commissie voor om uit het EFG het hierboven vermelde totale bedrag beschikbaar te stellen.
44. Overeenkomstig punt 13 van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer¹⁹ zal het voorgestelde besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen door het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk worden genomen.
45. De Commissie zal apart een overschrijvingsverzoek indienen teneinde specifieke vastleggingskredieten in de begroting voor 2014 op te nemen, zoals voorgeschreven in punt 13 van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013.

Herkomst van de betalingskredieten

46. Kredieten van het EFG-begrotingsonderdeel in de begroting van 2014 zullen worden gebruikt ter dekking van het bedrag van 25 937 813 EUR.

¹⁹ PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de beschikbaarstelling van middelen uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering overeenkomstig punt 13 van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline en een goed financieel beheer (aanvraag EGF/2013/014 FR/Air France, Frankrijk)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1927/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot oprichting van een Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering²⁰, en met name artikel 12, lid 3,

Gezien Verordening (EU) nr. 1309/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 betreffende het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (2014-2020) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1927/2006²¹,

Gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer²², en met name punt 13,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie²³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) is opgericht om extra steun te verlenen aan werknemers die worden ontslagen als gevolg van door de globalisering veroorzaakte grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen en om hen te helpen bij hun terugkeer op de arbeidsmarkt.
- (2) Zoals vastgesteld in artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020²⁴ mag het EFG het jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen van 2011) niet overschrijden.
- (3) Op 20 december 2013 heeft Frankrijk een aanvraag ingediend om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen in verband met gedwongen ontslagen bij het bedrijf Air France; aan de aanvraag werd aanvullende informatie tot en met 24 juli 2014 toegevoegd. Deze aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor financiële bijdragen overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1927/2006. Bijgevolg stelt de Commissie voor om een bedrag van 25 937 813 EUR beschikbaar te stellen.

²⁰ PB L 406 van 30.12.2006, blz. 1.

²¹ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.

²² PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

²³ PB C [...] van [...], blz. [...].

²⁴ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884.

- (4) Er moeten dan ook middelen uit het EFG beschikbaar worden gesteld om een financiële bijdrage te leveren voor de door Frankrijk ingediende aanvraag,

HEBBEN HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Ten laste van de algemene begroting van de Europese Unie voor het begrotingsjaar 2014 wordt een bedrag van 25 937 813 EUR aan vastleggings- en betalingskredieten beschikbaar gesteld uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG).

Artikel 2

Dit besluit wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter