



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 11.11.2014 г.
COM(2014) 701 final

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към
глобализацията в съответствие с точка 13 от Междунституционалното
споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и
Комисията за бюджетната дисциплина и доброто финансово управление
(заявление EGF/2013/014 FR/Air France, подадено от Франция)**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

В член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020¹ се предвижда възможност за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията („ЕФПГ“) в рамките на годишния таван от 150 млн. евро (по цени от 2011 г.) над съответните функции от финансовата рамка.

Приложимите правила за финансовото участие от страна на ЕФПГ за заявления, подадени до 31 декември 2013 г., са установени в Регламент (ЕО) № 1927/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. за създаване на Европейски фонд за приспособяване към глобализацията².

На 20 декември 2013 г. Франция подаде заявление EGF/2013/014 FR/Air France за предоставяне на финансово участие от ЕФПГ вследствие на съкращения в Air France във Франция.

След внимателно разглеждане на заявлението Комисията заключи, в съответствие с член 10 от Регламент (ЕО) № 1927/2006, че условията за финансово участие съгласно посочения регламент са изпълнени.

ОБОБЩЕНИ ДАННИ ЗА ЗАЯВЛЕНИЕТО И АНАЛИЗ

Основни данни:	
Референтен номер по ЕФПГ	EGF/2013/014
Държава членка	Франция
Член 2	а)
Основно предприятие	Air France
Доставчици и производители надолу по веригата	0
Референтен период	1.07.2013 г. – 31.10.2013 г.
Начална дата на персонализираните услуги	6.11.2012 г.
Дата на подаване на заявлението	20.12.2013 г.
Съкращения по време на референтния период	1 019
Съкращения преди и след референтния период	4 194
Общо съкращения, които отговарят на изискванията за оказване на помощ	5 213
Съкратени работници, за които се очаква да вземат участие в мерките	3 886
Разходи за персонализирани услуги (в евро)	51 845 626

¹ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884.

² ОВ L 406, 30.12.2006 г., стр. 1. Вж. и чл. 23 от Регламент (ЕС) № 1309/2013, ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

Разходи по прилагането на ЕФПГ ³ (в евро)	30 000
Разходи по прилагането на ЕФПГ (%)	0,06
Общ бюджет (в евро)	51 875 626
Участие на ЕФПГ (50 %) (в евро)	25 937 813

1. Заявлението бе представено на Комисията на 20 декември 2013 г. и бе допълвано с още информация до 24 юли 2014 г.
2. Заявлението отговаря на условията за отпускане на средства по линия на ЕФПГ, предвидени в член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1927/2006, и е подадено в срока от 10 седмици, посочен в член 5 от същия регламент.

Връзка между съкращенията и големите структурни промени в моделите на световната търговия, възникнали вследствие на глобализацията

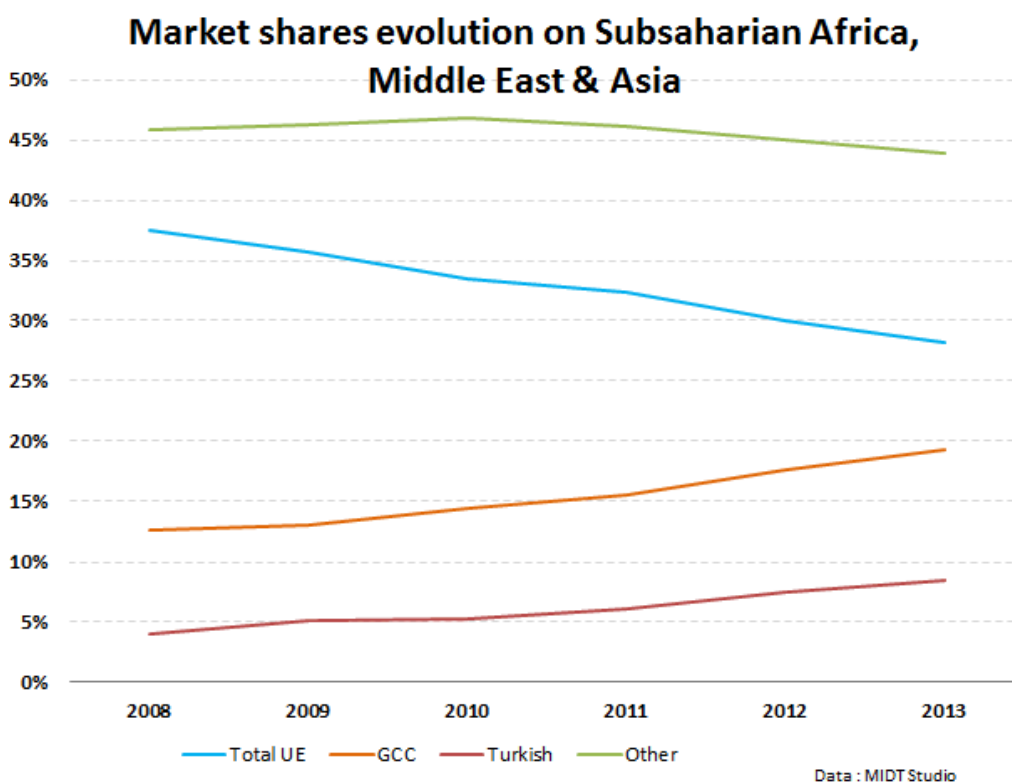
3. За да се установи връзката между съкращенията и големите структурни промени в моделите на световната търговия, възникнали вследствие на глобализацията, Франция посочва, че макар и в световен мащаб европейските авиолинии все още да играят доминираща роля на международния пазар за въздушен транспорт, този сектор е претърпял сериозен икономически срив, който се изразява по-специално в спад на пазарния дял на ЕС. В периода 2008 — 2012 г. световният трафик е нараствал с 4,6 % годишно, следвайки тенденцията за дългосрочен растеж, наблюдаван от 1970 г. насам. Но въздушното движение между Европа и останалата част на света нараства с по-бавни темпове (2,4 %), което доведе до намаляване на пазарния дял на ЕС-27 във въздушния транспорт, измерен в приходи на пътничкилометри (RPK).
4. Въпреки нарастването на въздушното движение в световен мащаб през периода 2008 — 2012 г. ръстът на въздушното движение в световен мащаб между Европа и останалата част от света беше ограничен най-вече поради слабия ръст на потоците между Европа и Близкия изток. Докато спадът във въздушното движение между ЕС и четири от разглежданите региони (Северна Америка, Южна Америка, Африка и Азия) е бил между 0,3 % и 2,8 %⁴, въздушното движение между ЕС и Близкия изток е намаляло с 11,4 %.
5. Наличните данни за 2013 г.⁵ сочат, че тенденцията от периода 2008 — 2012 г. се запазва. Европа е отбелязала ръст от 3,8 % през 2013 г. спрямо 2012 г., което е под средната световна стойност (5,2 %) и на нея се падат 38 % от световното въздушно движение (измерено в RPK), с един процентен пункт по-малко, отколкото през 2012 г. Близкият изток остава регионът, отбелязал най-голям растеж в света с ръст от 10,9 % през 2013 г. и 9 % дял от световното въздушно движение.
6. Както е показано в диаграмата по-долу, еволюцията на пазарните дялове произход — местоназначение между Европа, от една страна, и Африка на юг от Сахара, Близкия изток и Азия, от друга, показват спад на авиокомпаниите от

³ В съответствие с член 3, трета алинея от Регламент (ЕО) № 1927/2006.

⁴ ЕС-27 – Северна Америка спада с 0,5 %, ЕС-27 – Южна Америка с 1,8 %, ЕС-27 – Африка с 2,8 %, а ЕС-27 – Азия с 1,2 %.

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

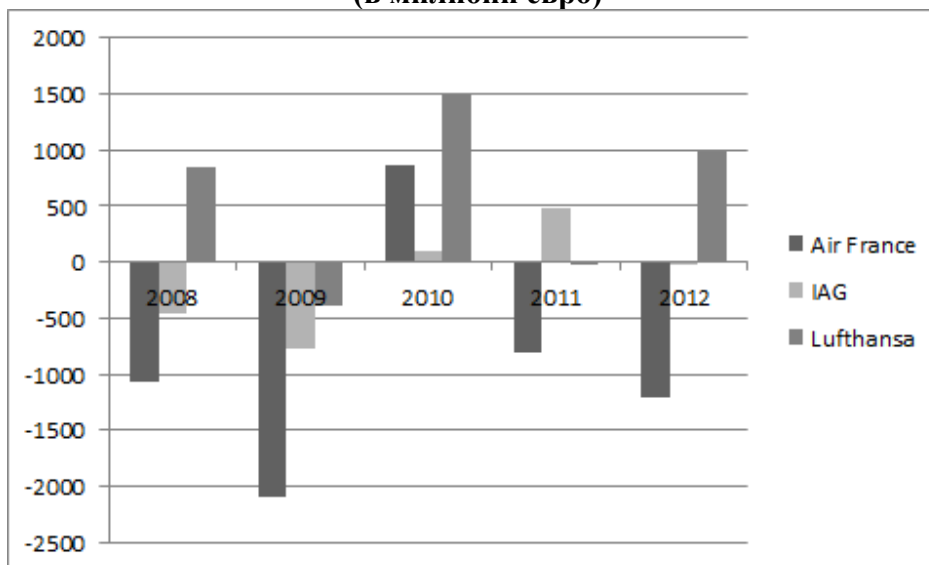
ЕС с близо 10 процентни пункта в полза на превозвачите от Персийския залив и Турските авиолинии между 2008 и 2013 г.



7. Отрицателното въздействие на тези промени в търговските модели е задълбочено от други фактори, като намаляване на търсенето в резултат на икономическата криза и повишаване на цените на петрола (понякога горивото представлява близо една трета от разходите за креслокилометри).
8. Периодът 2008 — 2012 г. беше труден за трите най-големи авиокомпани в Европа — Lufthansa, Air France-KLM и IAG⁶, които отбелязаха загуби през поне две от петте разглеждани години.

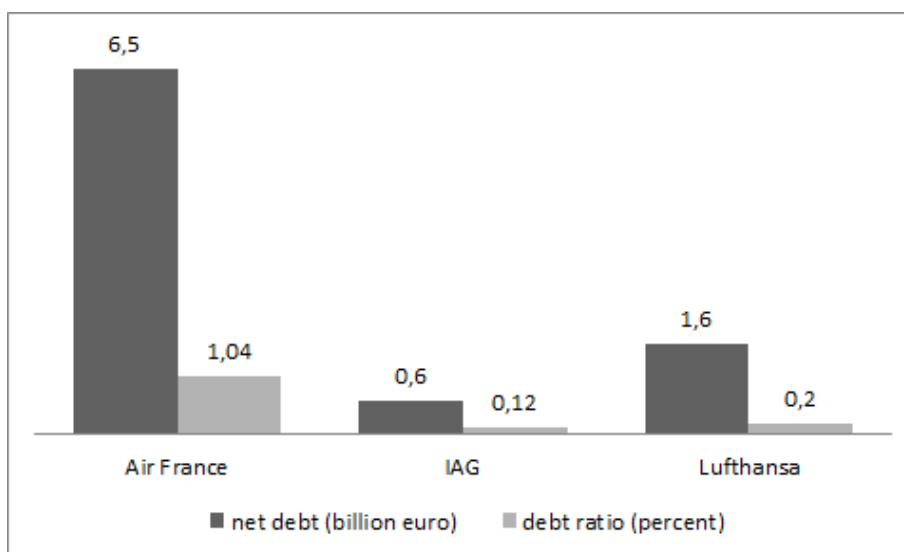
⁶ IAG включва British Airways и Iberia.

Нетни резултати на Air France-KLM, Lufthansa и IAG (2008 — 2012 г.)⁷
(в милиони евро)



9. Групата Air France-KLM се намира в особено затруднено положение поради финансовото си състояние. Коефициентът на задлъжнялост на групата⁸ и нетният ѝ дълг са по-високи от тези на IAG или Lufthansa.

Сравнение на нетния дълг и коефициентите на задлъжнялост през 2011 г.



Източник: Air France

10. Изправена пред висок дълг и недостатъчна капитализация на фондовите пазари (под стойността на самолетния парк), Air France не съумя да реагира ефективно на загубата на пазарен дял в международния въздушен транспорт, което доведе до договарянето с представители на работниците и служителите на план за няколко хиляди доброволни напускания.

⁷ [Източник: Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles? Perspectives à vingt ans \(Смъртни ли са европейските авиокомпаниии? Перспективи за 20 години напред.\)](#).

⁸ Коефициентът на задлъжнялост се определя като съотношението на общия размер на задълженията към общата стойност на активите.

Доказване на броя на съкращенията и съответствие с критериите по член 2, буква а)

11. Франция подаде настоящото заявление на основание критериите за намеса, предвидени в член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1927/2006, съгласно които е необходимо да са извършени най-малко 500 съкращения за период от четири месеца в предприятие в държава членка, включително съкратените работници при негови доставчици и производители надолу по веригата.
12. В заявлението се посочва, че само в Air France съкращенията са били 1 019 през четиримесечния референтен период — от 1 юли 2013 г. до 31 октомври 2013 г., като са извършени още 4 194 съкращения извън референтния период, които обаче са свързани със същата процедура за колективни съкращения. Всички съкращения са изчислени в съответствие с член 2, втора алинея, трето тире от Регламент (ЕО) № 1927/2006.

Обяснение за непредвидимия характер на съкращенията

13. Френските органи посочват, че растежът на самолетния парк за полети на далечни разстояния на три големи авиокомпани в региона на Персийския залив е бил неочакван и впечатляващ. Броят на самолетите за полети на далечни разстояния е нараснал от 100 през 2005 г. и близо 200 през 2008 г. на над 300 през 2012 г., в това число и все по-голям брой много големи самолети A380. Когато авиокомпаниите от Персийския залив обявиха тези поръчки и намерения за закупуване, повечето компании в сектора на въздушния транспорт се съмняваха доколко реални са намеренията и икономическият модел, който да превърне тези инвестиции в печеливши.
14. Капацитетът на тези компании продължава да нараства много бързо с огромни поръчки, като регистрираните във въздушното изложение в Дубай през ноември 2013 г. Emirates предизвика изненада, обявявайки покупката на 150 самолета Boeing 777x (с капацитет от 342 до 440 места) както и на 50 самолета Super Jumbo A380 (с капацитет 500 места на самолет). Само Emirates покрива целите за продажби на Airbus за този самолет за 2014 г. (25 самолета). Etihad Airways обявиха поръчка на 56 самолета Boeing за полети на далечни разстояния и 87 самолета Airbus, в това число 50 самолета Airbus A350. Междувременно Qatar Airways обявиха поръчка за пет самолета Airbus A330 за товарни превози и потвърдиха покупката на 50 самолета Boeing 777x, които бяха поръчани първоначално през ноември на въздушното изложение в Дубай, и добавиха права за закупуване на още 50 такива самолета за полети на далечни разстояния⁹.
15. Според съобщения в пресата¹⁰ планове за разрастване в Emirates, Qatar и Etihad подчертават как центърът на гравитация на световния въздушен транспорт се е изместил от Европа и Северна Америка към Близкия изток.
16. В допълнение това явление е част от нормативна уредба, белязана от силна тенденция към либерализация на въздухоплавателните услуги. От 28 държави — членки на ЕС, 24 са подписали споразумения със страните от Персийския залив, предлагайки на техните превозвачи широк достъп до европейския пазар. Тези бързо променящи се правила на играта лишават европейските превозвачи

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

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

от предсказуемостта, която бе така необходима за планирането на техните значителни по стойност инвестиции в самолетния парк.

17. Цената на петрола се запази на безпрецедентно високи нива. През 2011 г. разходите за гориво са представлявали 24 % от приходите на въздухоплавателните предприятия, спрямо 17 % през 2007 г.
18. Съчетанието от тези обстоятелства и обстановката в сектора на въздушния транспорт в годините след настъпването на икономическата и финансова криза затрудниха прогнозите за бъдещото развитие на въздушния транспорт и по-плавноното предприемане на необходимите мерки за адаптация.

Определяне на предприятията, извършващи съкращенията, и на работниците в целевата група за получаване на помощ

19. Заявлението се отнася до 5 213 съкращения.
20. Разбивката на 3 886-те работници, попадащи в целевата група за получаване на помощ, е както следва:

Категория	Брой	Процент
Мъже	2 322	59,75
Жени	1 564	40,25
Граждани на ЕС	3 879	99,82
Граждани на държави извън ЕС	7	0,18
От 15 до 24 години	1	0,03
От 25 до 54 години	1 206	31,03
От 55 до 64 години	2 679	68,94
Над 64 години	0	0,00

21. Има 212 работници с трайни здравословни проблеми или увреждания.
22. Разбивката по професионални категории е, както следва:

Категория	Брой	Процент
Висш ръководен персонал („ <i>Cadres supérieurs</i> “)	69	1,78
Служители на средно ръководно ниво („ <i>Cadres</i> “)	607Jcx	15,62
Служители с технически и надзорни функции („ <i>Techniciens et agents de maîtrise</i> “)	2 803	72,13
Служители и работници („ <i>Employés, ouvriers</i> “)	407	10,47

23. В съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 1927/2006 Франция потвърди, че е прилагана политика на равнопоставеност между мъжете и жените и не е допускана дискриминация и че тази политика ще продължи да се прилага през различните етапи на прилагането на ЕФПГ и, по-специално, по отношение на достъпа до ЕФПГ.

Описание на засегнатата територия и на съответните органи и заинтересовани страни

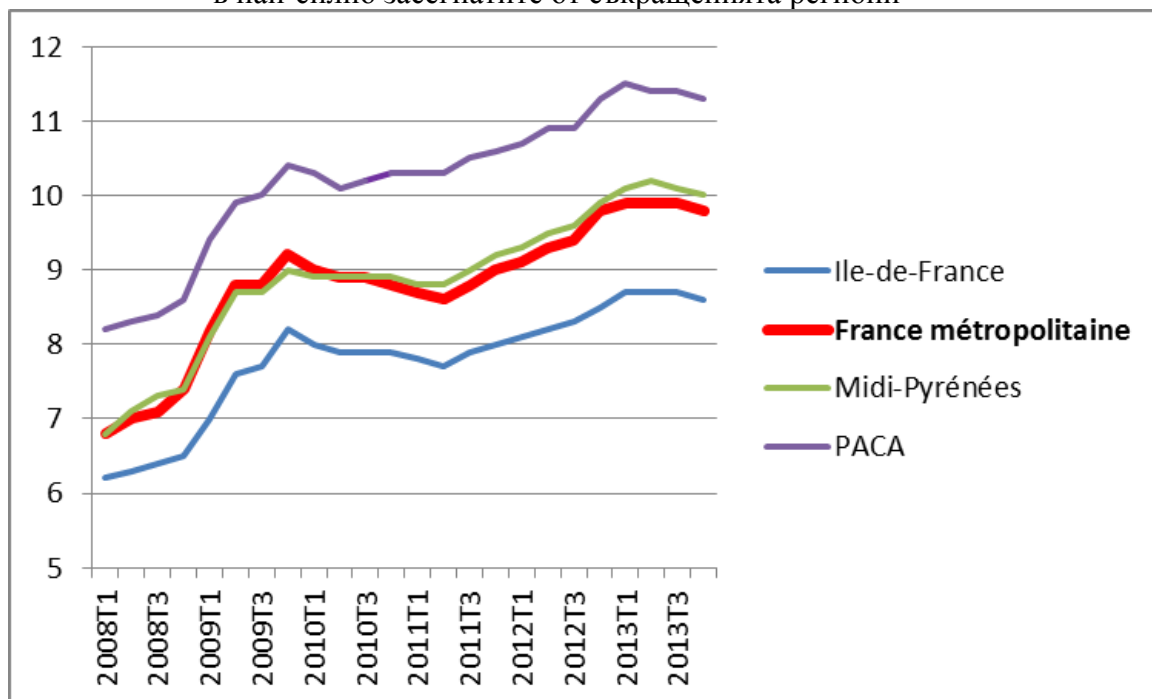
24. Съкращенията, обхванати в настоящото заявление са били основно в региона Ile-de-France (77 %); останалите 23 % са в райони из цялата страна, включително Корсика и отвъдморските департаменти на Франция, но предимно (70 %) в южните региони на Midi-Pyrénées и Provence-Alpes-Cote d'Azur (PACA).
25. Компетентният орган е Министерството на труда, заетостта, професионалното обучение и социалния диалог, регионалните *Direcctes*¹¹ и Главна дирекция „Заетост и професионално обучение“ (Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle — DGEFP). Самата авиокомпания Air France ще бъде основен участник и ще координира схемата.
26. Френските органи потвърдиха, че са спазени изискванията, установени в националното законодателство и в законодателството на ЕС относно колективните съкращения.

Очаквано въздействие на съкращенията върху заетостта на местно, регионално или национално равнище

27. Най-голям брой съкращения имаше в Ile-de-France (основно в Roissy). Тъй като това се отнася за региона на Париж, нивата на безработица обикновено са по-ниски от тези на континентална Франция, докато в PACA безработицата е с 1,5 процентни пункта по-висока, а равнището на безработица в Midi-Pyrénées е съизмеримо с това в континентална Франция.

¹¹ Direccte (Регионални дирекции на предприятията, конкуренцията, потреблението, труда и заетостта) <http://www.direccte.gouv.fr/>. Създадена през 2010 г., Direccte обединява различни административни служби, свързани с търговия, туризъм, търговия и промишленост, корпоративно разузнаване, индустрия, труд и заетост, конкуренция и потребители.

**Равнища на безработица
в най-силно засегнатите от съкращенията региони**



Източник: INSEE¹²

28. Френските органи твърдят, че съкращенията в Air France ще утежнят ситуацията по отношение на безработицата, която вече се е влошила в резултат на икономическата и финансова криза. В периода 2008 — 2013 г. безработицата се повиши с 38,7 % в Ile-de-France, с 37,8 % в PACA, с 47,0 % в Midi-Pyrénées и с 44,1 % в континентална Франция. Освен това Ile-de-France е изправена пред още колективни съкращения, тъй като заводът на Peugeot Citroën Automobile (PSA) в Aulnay ще бъде закрит изцяло през 2014 г.
29. Приблизително 40 % от безработните лица на засегнатата от съкращенията територия са били безработни повече от година, а на всяко работно място се падат по седем търсещи работа лица.
30. Тъй като Air France осигурява заетост на над хиляда работници, тя е задължена да допринесе за съживяването на тези региони съгласно член L1233-84 от Кодекса на труда (*Code du Travail*). Това означава, че Air France ще допринесе за създаването на нови дейности и работни места, за да смекчи въздействието от съкращенията в тези региони.

Съгласуван пакет персонализирани услуги, които трябва да бъдат финансирани, и разбивка на очакваните разходи, включително допълняемост с дейности, финансирани от структурните фондове

31. „Projet Transform 2015“, който е предметът на това заявление от Франция по линия на ЕФПГ, има за цел да подкрепи онези 5 213 работници, които доброволно са се съгласили да напуснат дружеството и по-конкретно 3 886-те работници в целевата група.

¹²

Национален институт по статистика и икономически изследвания (INSEE). <http://www.insee.fr>.

32. Мярката в рамките на „*Projet Transform 2015*“, за която френските власти искат съфинансиране по линия на ЕФПГ, е отпускът за преквалификация („*congé de reclassement*“) ¹³. Тази мярка е предназначена за работници, които към момента на доброволното си напускане все още нямат конкретни планове за преквалификация и биха искали да се възползват, за период, който може да продължи до девет месеца, а при някои обстоятелства и до 15 месеца ¹⁴, от мерки за преквалификация, консултации, ориентация или съдействие за започване на стопанска дейност или поемане на предприятие.
- Услуги за консултиране и професионално ориентиране за работници. Работниците ще получат консултации и ще бъдат насочени към проектите им за преквалификация като работници или самостоятелно заети лица. Участниците ще имат право на консултации и насоки при преминаване от едно работно място към друго, подкрепа при търсенето на работа, персонални напътствия, информация относно възможностите за обучение, насърчаване на предприемачеството и консултации във връзка със стартиране на бизнес (това може да включва търсене на финансиране, помощ при изготвянето на бизнес план и други съпътстващи услуги, насочени към предприемачеството) и др.
 - Обучение. На работниците ще бъдат предложени различни видове обучения в съответствие с потребностите им, установени от лицата, предоставящи консултантските услуги. Ще се обърне специално внимание на „*parcours encadrés*“, които представляват професионални обучения с дълга продължителност, свързани с работни места, за които има търсене. Някои примери за възможни професионални обучения са: обучение по лозарство и винарство (винопроизводител), услуги, свързани с храни и напитки CAP ¹⁵, производство на пресни тестени изделия и сладкиши, обучение за придобиване на DAEFLE (степен за професионална подготовка за преподаване на френски като чужд език), професии от сферата на металургията, обучение за CTRIV ¹⁶ (водач на пътнически превози) и др.
 - Финансово участие за започването на стопанска дейност. Тази мярка включва безвъзмездна помощ на стойност до 24 000 EUR, която може да

¹³ Що се отнася до отпуска за преквалификация („*congé de reclassement*“), съгласно член L1233-71 от Кодекса на труда предприятие, което осигурява заетост на над хиляда души, е задължено да предложи предвидените в този член мерки с минимална продължителност четири месеца. Следователно съгласно горепосоченото законодателство периодът от петия месец нататък е по желание и може да бъде предмет на финансово участие от ЕФПГ в съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1927/2006. Air France взе решение да предложи тази мярка за максимален срок от дванайсет месеца. Заявлението не предвижда финансово участие за първите четири месеца на отпуска за преквалификация, който отговаря на минималната продължителност, предвидена по закон.

¹⁴ По изключение работниците, които следват „*parcours encadré*“ (т.е. професионално обучение с голяма продължителност, насочено към работни места, за които има търсене), могат да получат удължаване на отпуска за преквалификация („*congé de reclassement*“) до 15 месеца, за да могат да завършат своето професионално обучение (*parcours encadré*) и още три месеца за помощ при търсенето на работа.

¹⁵ Съкращението CAP означава удостоверение за професионална компетентност.

¹⁶ *Conducteur(trice) du transport routier interurbain de voyageurs* (Водач на МПС за междуградски превоз на пътници — CTRIV).

бъдат допълнена с финансови стимули за работодатели на стойност до 5 000 EUR. Финансовото участие за започване на стопанска дейност ще бъде изплатено на няколко вноски, след като бъдат достигнати определени цели. Първа вноска от 3 000 EUR ще бъде платена при представяне на доказателство за започване на стопанска дейност или поемане на предприятие, като например получаването на регистрация. Втора и трета вноска, всяка от по 6 000 EUR, ще бъдат изплатени при представяне на първата и втората справка-декларация за ДДС върху продажбите, в които е вписан минимален оборот от съответно най-малко 500 EUR и 1 000 EUR. Самостоятелно заетите лица и едноличните търговци, които са освободени от оценка на имущественото им състояние,¹⁷ ще получат втората и третата вноска от по 6 000 EUR при представяне на първата и втората декларация за дейността пред RSI¹⁸, в които е посочен оборот от съответно най-малко 200 EUR и 500 EUR с доказателство за извършено плащане на дължимите суми. Допълнителна вноска от 9 000 EUR е предвидена за предприятия, самостоятелно заети лица и еднолични търговци, които са освободени от оценка на имущественото им състояние, при представяне на официално приета данъчна декларация за първата година. За наемане на работа на постоянна позиция на пълно работно време на бивш работник от Air France, който е в целевата група за подпомагане по линия на ЕФПГ, финансовото участие за започване на стопанска дейност ще бъде допълнено и с 3 000 EUR (5 000 EUR, ако наетият работник е над 55-годишна възраст).

- Редовни информационни и комуникационни дейности, насочени към участващите работници.
- Помощ за преквалификация (*allocation de congé de reclassement*). Тази месечна помощ, която се изплаща до края на отпуска за преквалификация („*congé de reclassement*“), се равнява на 70 % от последната брутна заплата. Тази сума се изчислява въз основа на допускането, че участието на работниците в активни мерки на пазара на труда е на пълно работно време, а ако то е на непълно работно време, ЕФПГ ще изплати на работниците помощ, която е пропорционална на действителното им участие.
- Надбавка за мобилност. Работниците от целевата група, които приемат работа, включваща промяна на местоживеенето на повече от 100 км от настоящото им местоживеене, ще получат еднократна сума от 2 880 EUR, за да покрият необходимите разходи.

33. Разходите по прилагане на ЕФПГ, които са включени в заявлението в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 1927/2006, покриват организацията, наблюдението и проследяването на данните. Френските власти обясниха, че ниските разходи за прилагане на ЕФПГ и нулевата ставка на мерките за контрол, информация и популяризиране се дължат на факта, че те не са

¹⁷

¹⁸

„Микросоциален режим“, изключително опростена социалноосигурителна система и т.н.
Régime Social des Indépendants (социалноосигурителна система за самостоятелно заетите лица).

остойности или дейности, които така или иначе са били задължени да изпълнят като част от управлението на национално ниво.

34. Персонализираните услуги, представени от френските органи, представляват активни мерки на пазара на труда, попадащи в обхвата на дейностите, които отговарят на условията за финансово подпомагане, определени в член 3 от Регламент (ЕО) № 1927/2006. Френските органи оценяват общия размер на разходите на 51 875 626 EUR, като разходите за персонализирани услуги възлизат на 51 845 626 EUR, а разходите по прилагането на ЕФПГ — на 30 000 EUR (0,06 % от общата сума). Общият размер на поисканото от ЕФПГ участие възлиза на 25 937 813 EUR (50 % от общия размер на разходите).

Действия	Очакван брой работници от целевата група	Очаквани разходи на работник от целевата група (в евро) (*)	Общо разходи (ЕФПГ и национално съфинансиране) (в евро) (**)
Персонализирани услуги (член 3, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1927/2006)			
Услуги за консултиране и професионално ориентиране за работници (<i>Orientation professionnelle</i>)	3 886	1 385	5 382 694
Обучение (<i>Formation</i>)	1 268	2 567	3 255 292
Финансово участие за започването на стопанска дейност (<i>Primes à la création d'entreprise</i>)	955	22 000	21 010 000
Редовни информационни и комуникационни дейности (<i>Actions de communication destinés aux travailleurs concernés</i>)	3 886	70	272 020
Помощ за преквалификация (<i>allocation de congé de reclassement</i>).	3 379	6 387	21 580 020
Надбавка за мобилност (<i>Mobilité géographique</i>)	120	2 880	345 600
Междинна сума на разходите за персонализирани услуги			51 845 626
Разходи по прилагането на ЕФПГ (член 3, трета алинея от Регламент (ЕО) № 1927/2006)			
Подготвителни дейности			0
Организация, наблюдение и проследяване на данните			30 000
Информация и реклама			0
Дейности по контрол			0
Междинна сума на разходите по прилагането на ЕФПГ			30 000
Общо очаквани разходи			51 875 626
Участие на ЕФПГ (50 % от общия размер на разходите)			25 937 813

(*) За да се избегнат десетични запетаи, очакваните разходи за работник са закръглени. Закръгляването няма отражение върху общите разходи за всяка мярка, които остават същите като в заявлението, подадено от Франция.

(**) Общата сума не съвпада напълно поради закръгляване.

35. Френските органи не са посочили как описаните по-горе мерки се допълват с дейности, финансирани от структурните фондове. Те обаче обясниха, че няма предвидена публична намеса в подкрепа на бившите работници на Air France. Тъй като Air France е дружество *in bonis* (т.е. не е в ликвидация), което осигурява заетост на 1 000 или повече служители, то задължение на работодателя е да плати пълните разходи за съпътстващите мерки, за да осигури преквалификацията на съкратените служители (вж. бележката под линия за отпуска за преквалификация, в параграф 31).
36. Освен това френските органи посочват, че са сключили писмено споразумение с извършващото съкращенията предприятие, в което се казва, че при изпълнението на гореописаните мерки, то няма да получи финансово участие и от други финансови инструменти на Съюза за същите мерки.

Дата/дати, на която/които е започнало или предстои да започне предоставянето на персонализирани услуги на засегнатите работници

37. Франция е започнала да предоставя на засегнатите работници персонализирани услуги, включени в съгласувания пакет, който се предлага за съфинансиране от страна на ЕФПГ, на 6 ноември 2012 г. Следователно тази дата е началото на периода на допустимост на разходите, за които може да бъде отпусната помощ от страна на ЕФПГ.

Процедури за консултации със социалните партньори

38. Френските органи посочват, че съгласуваният пакет от персонализирани услуги е изготвен чрез консултации с представители на бенефициерите от целевите групи и социалните партньори. В периода между първото тримесечие на 2012 г. и юли 2013 г. между представители на ръководството на Air France и на синдикатите са проведени редица срещи във връзка със споразумението по плана „Transform 2015“.
39. Френските органи потвърдиха, че са спазени изискванията, установени в националното законодателство и в законодателството на ЕС относно колективните съкращения.

Информация за действията, които са задължителни по силата на националното законодателство или съгласно колективни споразумения

40. По отношение на критериите, установени в член 6 от Регламент (ЕО) № 1927/2006, в своето заявление френските органи:
- потвърдиха, че финансовото участие от страна на ЕФПГ не замества мерките, които са задължение на предприятията по силата на националното законодателство или съгласно колективни споразумения;
 - доказаха, че действията осигуряват подкрепа на отделни работници и не се използват за реструктуриране на дружества или сектори;

- потвърдиха, че за посочените по-горе правомерни действия, които отговарят на условията за финансово подпомагане, не получават помощ от други финансови инструменти на ЕС.

Системи за управление и контрол

41. В заявлението е описана системата за управление и контрол и са посочени отговорностите на съответните органи. Франция уведоми Комисията, че финансовото участие ще бъде управлявано от Главна дирекция „Заетост и професионално обучение“ (Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle – DGEFP) на Министерството на труда, заетостта и здравето. Плащанията ще се управляват от направление „Финансиране, бюджет и управленски диалог“ (Mission du Financement, du Budget et du Dialogue de Gestion — MFBBDG) в отдел „Финансиране, диалог и контрол на управлението“ (Département Financement, Dialogue et Contrôle de Gestion) в същото министерство. Сертификацията ще се предоставя от Pôle de Certification (център за сертификация) на Генерална дирекция „Финанси“ в Nantes.

Финансиране

42. Въз основа на подаденото от Франция заявление предложеното участие от страна на ЕФПГ в съгласувания пакет персонализирани услуги (включително разходи по прилагането на ЕФПГ) възлиза на 25 937 813 EUR, което представлява 50 % от общия размер на разходите. Предложената от Комисията сума, която да бъде отпусната от фонда, се основава на предоставената от Франция информация.
43. Като отчита максималния възможен размер на финансовото участие от страна на ЕФПГ в съответствие с член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета, както и съществуващия марж за преразпределяне на бюджетните кредити, Комисията предлага да се мобилизират средства по линия на ЕФПГ за цялата посочена по-горе сума.
44. Предложеното решение за мобилизиране на средства по линия на ЕФПГ ще бъде взето съвместно от Европейския парламент и Съвета съгласно посоченото в точка 13 от Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление¹⁹.
45. Отделно от това Комисията представя искане за прехвърляне на средства, за да бъдат вписани в бюджета за 2014 г. специални бюджетни кредити за поети задължения съгласно изискването по точка 13 от Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г.

Източник на бюджетните кредити за плащания

46. За покриване на сумата от 25 937 813 EUR ще се използват бюджетни кредити от бюджетния ред за ЕФПГ от бюджета за 2014 г.

¹⁹ ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за мобилизиране на средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията в съответствие с точка 13 от Междунституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията за бюджетната дисциплина и доброто финансово управление (заявление EGF/2013/014 FR/Air France, подадено от Франция)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взеха предвид Регламент (ЕО) № 1927/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. за създаване на Европейски фонд за приспособяване към глобализацията²⁰, и по-специално член 12, параграф 3 от него,

като взеха предвид Регламент (ЕС) № 1309/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (2014—2020 г.) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1927/2006²¹,

като взеха предвид Междунституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление²², и по-специално точка 13 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия²³,

като имат предвид, че:

- (1) Европейският фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) е създаден с цел да предоставя допълнителна подкрепа на работниците, съкратени в резултат на големи структурни промени в моделите на световната търговия вследствие на глобализацията, и да подпомага тяхното повторно професионално интегриране на пазара на труда.
- (2) Както е посочено в член 12 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020²⁴, ЕФПГ не може да надхвърля максималния годишен размер от 150 млн. евро (по цени от 2011 г.).
- (3) На 20 декември 2013 г. Франция подаде заявление за мобилизиране на средства от ЕФПГ във връзка със съкращения в предприятието Air France, като към заявлението бе подавана допълнителна информация до 24 юли 2014 г. Заявлението отговаря на изискванията за определяне на финансовото участие, установени в член 10 от Регламент (ЕО) № 1927/2006. Поради това Комисията предлага да бъдат мобилизирани средства в размер на 25 937 813 EUR.

²⁰ ОВ L 406, 30.12.2006 г., стр. 1.

²¹ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 855.

²² ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1.

²³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

²⁴ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 884.

- (4) С оглед на гореизложеното следва да бъдат мобилизирани средства от ЕФПГ за предоставяне на финансово участие по заявлението, подадено от Франция,

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

В рамките на общия бюджет на Европейския съюз за финансовата 2014 година се мобилизират средства от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) за осигуряването на 25 937 813 EUR под формата на бюджетни кредити за поети задължения и бюджетни кредити за плащания.

Член 2

Настоящото решение се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател