



Brussel, 23.4.2018
COM(2018) 230 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
(aanvraag van Frankrijk — EGF/2017/009 FR/Air France)**

TOELICHTING

ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1. De regels die van toepassing zijn op de financiële bijdragen uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) zijn vastgesteld in 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. 1927/2006¹ ("de EFG-verordening").
2. Op 23 oktober 2017 heeft Frankrijk aanvraag EGF/2017/009 FR/Air France ingediend voor een financiële bijdrage uit het EFG naar aanleiding van ontslagen² bij Air France in Frankrijk.
3. Na de aanvraag te hebben beoordeeld, heeft de Commissie overeenkomstig alle toepasselijke bepalingen van de EFG-verordening geconcludeerd dat aan de voorwaarden voor het toekennen van een financiële bijdrage uit het EFG is voldaan.

SAMENVATTING VAN DE AANVRAAG

EFG-aanvraag	EGF/2017/009 FR/Air France
Lidstaat	Frankrijk
Betrokken regio('s) (NUTS-niveau 2 ³)	Île de France (FR10) Provence-Alpes-Côte d'Azur (FR82) ⁴
Datum waarop de aanvraag is ingediend	23 oktober 2017
Datum van de bevestiging van de ontvangst van de aanvraag	6 november 2017
Datum waarop de Commissie de vertaling van de aanvraag had ontvangen	7 december 2017
Datum van het verzoek om aanvullende informatie	21 december 2017
Uiterste datum voor het verstrekken van de aanvullende informatie	1 februari 2018
Uiterste datum voor de voltooiing van de beoordeling	26 april 2018
Criterium voor steunverlening	Artikel 4, lid 1, onder a), van de EFG-verordening
Primaire onderneming	Air France
Aantal betrokken ondernemingen	1

¹ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.

² In de zin van artikel 3 van de EFG-verordening.

³ Verordening (EU) nr. 1046/2012 van de Commissie van 8 november 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS), wat de indiening van tijdreeksen voor de nieuwe regionale indeling betreft (PB L 310 van 9.11.2012, blz. 34).

⁴ 15 regio's zijn betrokken. In de twee vermelde regio's viel 88 % van de ontslagen.

Economische sector(en) (NACE Rev. 2-afdeling) ⁵	Afdeling 51 (luchtvervoer)
Referentieperiode (vier maanden)	1 april 2017 – 31 juli 2017
Aantal ontslagen tijdens de referentieperiode (a)	1 086
Aantal ontslagen voor of na de referentieperiode (b)	772
Totaal aantal ontslagen (a + b)	1 858
Totaal aantal begunstigden dat in aanmerking komt	1 858
Totaal aantal beoogde begunstigden	1 858
Aantal beoogde NEET's (jongeren die geen werk hebben en evenmin onderwijs of een opleiding volgen)	0
Budget voor individuele dienstverlening (EUR)	16 410 805
Budget voor de implementatie van het EFG ⁶ (EUR)	80 000
Totaal budget (EUR)	16 490 805
EFG-bijdrage (60 %) (EUR)	9 894 483

BEOORDELING VAN DE AANVRAAG

Procedure

4. Frankrijk heeft aanvraag EGF/2017/009 FR/Air France ingediend op 23 oktober 2017, binnen twaalf weken na de datum waarop aan de in artikel 4 van de EFG-verordening vermelde criteria voor steunverlening was voldaan. De Commissie heeft de ontvangst van de aanvraag op 6 november 2017 bevestigd. Op 21 december 2017, binnen twee weken na de datum waarop de Commissie de vertaling van de aanvraag had ontvangen, heeft zij Frankrijk om aanvullende informatie verzocht. Die aanvullende informatie werd binnen zes weken na het verzoek verstrekt. De termijn van twaalf weken na de ontvangst van de volledige aanvraag, binnen welke de Commissie moet beoordelen of de aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor het verlenen van een financiële bijdrage, loopt op 26 april 2018 af.

Subsidiabiliteit van de aanvraag

Betrokken ondernemingen en begunstigden

5. De aanvraag betreft 1 858 werknemers die bij Air France werden ontslagen. Air France is actief in de economische sector die is ingedeeld in NACE Rev. 2 afdeling 51 (luchtvervoer). De ontslagen bij Air France vielen vooral in de regio's van NUTS-niveau 2 Île de France (FR10) en Provence-Alpes-Côte d'Azur (FR82).

⁵ PB L 393 van 30.12.2006, blz. 1.

⁶ Overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1309/2013.

Criteria voor steunverlening

6. Frankrijk heeft de aanvraag ingediend op grond van de criteria voor steunverlening van artikel 4, lid 1, onder a), van de EFG-verordening, die vereisen dat binnen een referentieperiode van vier maanden in een onderneming in een lidstaat ten minste 500 werknemers gedwongen zijn ontslagen, met inbegrip van werknemers die gedwongen zijn ontslagen bij leveranciers en downstreamproducenten en/of van zelfstandigen die hun werkzaamheden hebben beëindigd.
7. De referentieperiode van vier maanden loopt van 1 april 2017 tot en met 31 juli 2017. Tijdens de referentieperiode werden 1 086 werknemers bij Air France ontslagen.

Berekening van het aantal ontslagen en beëindigingen van werkzaamheden

8. De 1 086 ontslagen tijdens de referentieperiode werden berekend vanaf de datum van de individuele kennisgeving door de werkgever⁷ dat de arbeidsovereenkomst van de betrokken werknemer tijdelijk of definitief wordt beëindigd.

In aanmerking komende begunstigden

9. Naast de werknemers die reeds werden vermeld, komen nog 772 werknemers in aanmerking die vóór of na de referentieperiode van vier maanden werden ontslagen. Al deze werknemers werden ontslagen na de algemene aankondiging van de geplande ontslagen tijdens de vergadering van de centrale ondernemingsraad op 23 april 2015. Er kan een duidelijk oorzakelijk verband worden gelegd met de gebeurtenis die aanleiding heeft gegeven tot de ontslagen tijdens de referentieperiode.
10. In totaal komen bijgevolg 1 858 werknemers in aanmerking.

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

11. De Franse autoriteiten leggen het verband tussen de ontslagen en de grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen ingevolge de globalisering met het argument dat de sector van het internationaal luchtvervoer economisch ernstig is ontwricht, met name door een afname van het marktaandeel van de EU. Tijdens de periode 2008-2015 is het luchtvervoer wereldwijd, gemeten in betaalde passagierskilometers (revenue passenger-kilometres — RPK), met 5,3 % per jaar toegenomen; dat past in de trend van een groei op lange termijn die sinds 1970 wordt vastgesteld. Sinds 2008 groeit het luchtvervoer tussen Europa en de rest van de wereld echter langzamer dan het luchtvervoer wereldwijd. Tussen 2008 en 2015 bedroeg het jaarlijkse groeipercentage van het vervoer "Europa-rest van de wereld" 3,4 %, wat 36 % lager is dan de gemiddelde jaarlijkse groei van het vervoer wereldwijd⁸.
12. De stijging van het vervoer per regio bedroeg: 1,4 % tussen Europa en Noord-Amerika; 3,4 % tussen Europa en Midden- en Zuid-Amerika; 2,9 % tussen Europa en Afrika; 2,7 % tussen Europa en Azië, en 11,2 % tussen Europa en het Midden-Oosten⁹. De voornaamste luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten (Emirates, Qatar Airways en Etihad Airways) hebben een aanzienlijk aandeel van het

⁷ Het bewijsstuk daarvoor zal de "*convention de rupture à l'amiable*" zijn.

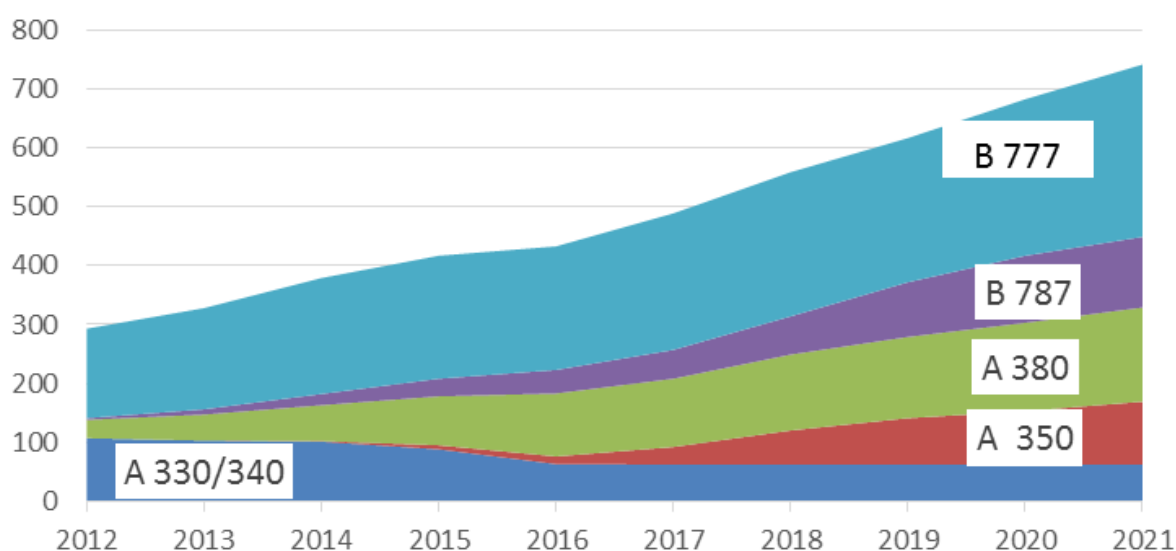
⁸ ICAO (www.icao.int).

⁹ Current Market Outlook Boeing 2016.

langeafstandsvervoer afgesnoept van de Europese netwerk-luchtvaartmaatschappijen, door vluchten met één tussenstop aan te bieden van Europa naar bestemmingen zoals India, Australië en Zuidoost-Azië, een segment waar deze vervoerders een groter geografisch voordeel hebben.

13. De nadeligste effecten van de mondialisering van het luchtvervoer voor de vervoerders uit de EU zijn toe te schrijven aan de zeer sterke toename van de capaciteit van Emirates, Qatar Airways en Etihad Airways, die sinds 2012 gestaag voortduurt. Het totale aantal langeafstandsvliegtuigen van de drie vermelde vervoerders (de langeafstandsvliegtuigen maken bijna de volledige luchtvloot van deze ondernemingen uit) verdrievoudigde in acht jaar tijd (in de periode 2005-2013), van iets meer dan 100 vliegtuigen tot meer dan 300 in 2013, met daaronder steeds meer zeer grote A380's¹⁰. Tussen 2013 en 2017 is hun vloot nogmaals anderhalf keer groter geworden (ongeveer 500 vliegtuigen) en deze zal, op basis van bestellingen vanaf april 2017, in 2021 naar verwachting meer dan 700 vliegtuigen omvatten; dit betekent een vermenigvuldiging van de vloot met 2,33 in de periode 2013-2021.

**Vlootplan personenvervoer per vliegtuig met brede romp¹¹ van Emirates, Qatar en Etihad
(historiek + bestellingen vanaf april 2017)**



Bron: Grafiek die is geproduceerd door Air France op basis van gegevens van Ascend¹².

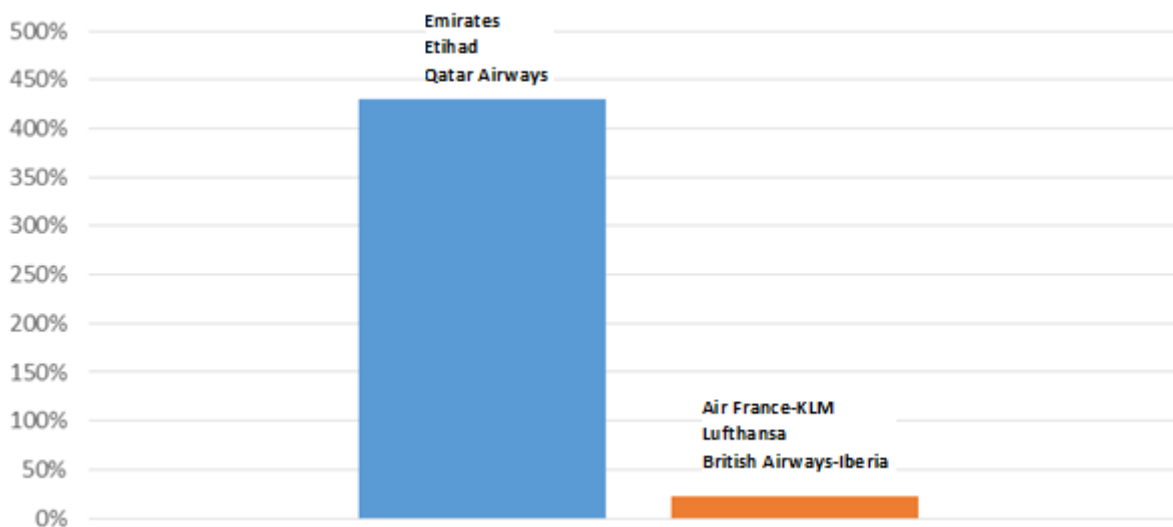
¹⁰ De Airbus A380 is een dubbeldekvliegtuig met vier straalmotoren en een brede romp dat wordt vervaardigd door het Europese Airbus. Het is het grootste passagiersvliegtuig ter wereld. Het vliegtuig kan 525 mensen vervoeren wanneer het de klassieke indeling met drie klassen heeft, of tot 853 personen wanneer het hele vliegtuig is ingedeeld in economy class.

¹¹ Een vliegtuig met brede romp is een passagiersvliegtuig waarvan de romp breed genoeg is voor twee passagiersgangpaden, ook bekend als een vliegtuig met dubbel gangpad, met zeven of meer zitplaatsen naast elkaar.

¹² Ascend verstrekt informatie over de luchtvaartmarkt. <http://ascend.flightglobal.com>

14. Frankrijk voert aan dat de massale bestellingen door Emirates, Qatar Airways en Etihad Airways losstaan van de basisparameters van luchtvervoer. Hoewel de strategie van deze ondernemingen er deels op gericht is hun capaciteit voor het vervoer van passagiers te vergroten tussen het Midden-Oosten en de rest van de wereld, hebben de drie vervoerders voornamelijk tot doel hun verbindingen tussen "lange afstand"-stromen aanzienlijk te versterken om via hun hubs in Dubai, Doha en Abu Dhabi het belangrijkste aandeel van de stromen op te vangen tussen Europa, Afrika en Noord- en Zuid-Amerika aan de ene kant, en Azië en Oceanië aan de andere kant, alsook tussen Europa en Afrika.
15. De Europese ondernemingen en hun verbindingplatforms hebben het bijzonder zwaar te verduren gekregen, zowel wat betreft de stromen met het hoogste verkeersvolume (bv. Europa-Azië) als de stromen waar sterke groei aanwezig is (in het bijzonder Afrika-Azië).

**Toename van het aanbod van de luchtvaartmaatschappijen tussen Europa en de Golf
(2004-2015)
(%)**



Bron: Grafiek die is geproduceerd door Air France op basis van gegevens van OAG¹³.

16. Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten pompen miljarden dollars overheidssubsidies in hun staatsluchtvaartmaatschappijen, wat de internationale luchtvaartmarkt verstoort en de eerlijke concurrentie ondermijnt. Emirates, Qatar Airways en Etihad vormen de kern van de ontwikkelingsstrategie van hun staatsaandeelhouders, die de snelle groei van hun vervoerders willen bevorderen in dienst van de nationale ontwikkeling, met bijna onbeperkte steun tot gevolg. In een studie uit 2015 door de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten (American Airlines, Delta, United)¹⁴ wordt de staatssteun die Emirates, Etihad en Qatar Airways tussen 2004 en 2014 hebben ontvangen op 42 miljard USD geraamd. Dezelfde vervoerders uit de VS hebben in februari 2017 in een brief aan de minister van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten¹⁵ gemeld dat de steun aan de ondernemingen uit de Golf naar schatting meer dan 50 miljard USD bedraagt, acht miljard meer dan bij de vorige raming.
17. De staatssteun en voordelen die aan Emirates, Qatar Airways en Etihad zijn verleend, betreffen de socialezekerheids- en belastingstelsels (belastingvrije omgeving: geen vennootschapsbelasting, geen socialezekerheidsbijdragen, geen lokale belastingen enz.), de financiering van de aankoop van vliegtuigen (overheids garanties en exportkredieten), de financiering van luchthaveninfrastructuur door massale investeringen (6 800 miljoen EUR in Dubai, 4 900 miljoen EUR in Doha), en luchthavenrechten die tot de laagste ter wereld behoren (bv. bij vergelijking van de luchthavengelden en -belastingen in 2016 tussen Parijs (CDG) en Dubai (DXB) voor

¹³ OAG is een onderneming die luchtvaartinlichtingen verstrekt in de vorm van precieze dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen, routeanalyses, luchtvaartanalyse, vluchtracering en vluchtgegevens. www.oag.com

¹⁴ <http://www.openandfairskies.com/wp-content/themes/custom/media/White.Paper.pdf>

¹⁵ <http://www.openandfairskies.com/wp-content/uploads/2017/02/Tillerson-Letter-020117.pdf>

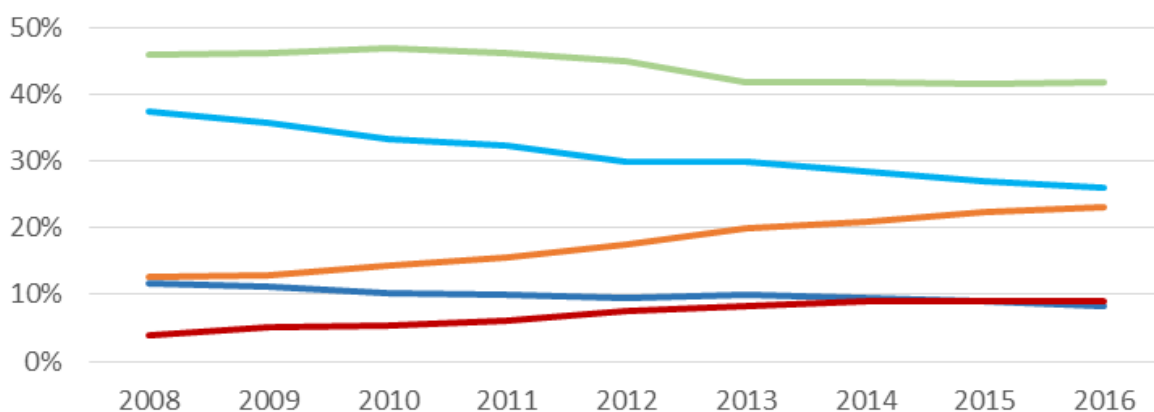
de landing van een B777-300 is de ratio 2,2 (16 766 EUR in Parijs en 7 599 EUR in Dubai)¹⁶).

18. In een rechtskader dat gekenmerkt wordt door een sterke tendens naar liberalisering van de luchtvaartdiensten hebben 24 van de 28 lidstaten overeenkomsten ondertekend met Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten, die de vervoerders van die laatste ruime toegang geven tot de Europese markt. De EU werkt op basis van het beginsel van het verbod op staatssteun die de mededinging vervalst of de concurrentie dreigt te ondermijnen en die de handel tussen de lidstaten beïnvloedt; in Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten bestaat een dergelijke regelgeving echter niet, zoals blijkt uit de bijna onbeperkte overheidssteun tot nu toe.
19. Tot op heden werden met betrekking tot de sector van het luchtvervoer drie EFG-aanvragen ingediend, die alledrie gebaseerd waren op handelsgerelateerde globalisering¹⁷.

Factoren die de ontslagen en de beëindigingen van werkzaamheden hebben veroorzaakt

20. De gebeurtenis die aanleiding heeft gegeven tot deze ontslagen is de massale toename van de capaciteit¹⁸ van gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen die gevestigd zijn in landen met veel betere voorwaarden voor investering en productie, wat geleid heeft tot een scherpe daling van het marktaandeel van ondernemingen in de EU. Tussen 2008 en 2016 vertoont de ontwikkeling van de marktaandelen vertrek-bestemming tussen Europa aan de ene kant en Sub-Saharaans Afrika, het Midden-Oosten en Azië aan de andere kant een achteruitgang met bijna 10 procentpunten voor ondernemingen in de EU ten voordele van Emirates, Qatar Airways, Etihad en Turkish Airlines (hoewel bij deze laatste sinds 2015 geen verandering is opgetekend als gevolg van de geopolitieke context), zoals blijkt uit de onderstaande grafiek.

Ontwikkeling van de marktaandelen op Sub-Saharaans Afrika, het Midden-Oosten en Azië (2008-2016)



¹⁶ Bron: Air France, dienst voor luchthaventarieven. Op basis van de door Air France in de betrokken luchthavens betaalde gelden en belastingen.

¹⁷ EGF/2017/009 FR/Air France (het voorwerp van onderhavig voorstel voor een besluit), alsmede EGF/2013/014 FR Air France (COM(2014) 701) en EGF/2015/004 IT Alitalia (COM(2015) 397).

¹⁸ ASK: Available Seat Kilometres (beschikbare stoelkilometers).



Bron: Grafiek die is geproduceerd door Air France op basis van gegevens van MIDT²².

21. Zoals reeds vermeld, hebben de Europese ondernemingen en hun verbindingplatforms het bijzonder zwaar te verduren gekregen wat de stromen met het hoogste verkeersvolume, zoals Europa-Azië, en de stromen waar sterke groei aanwezig is, zoals Afrika-Azië, betreft. Air France, dat dankzij de hub Parijs-CDG op de meeste van deze stromen traditioneel sterk staat, is bijzonder blootgesteld aan deze verlegging van het verkeer, wat aanleiding heeft gegeven tot deze ontslagen.

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

22. Het grootste aantal ontslagen viel in Île-de-France (76,2 %) en in Provence-Alpes-Côte d'Azur — PACA — (11,7 %). De verwachte gevolgen in beide regio's houden verband met het feit dat het voor werknemers van 50 jaar en ouder moeilijk is ander werk te vinden. Deze leeftijdsgroep vertegenwoordigt 79 % van het totale aantal ontslagen. In Provence-Alpes-Côte d'Azur houden de moeilijkheden ook verband met het hoger dan het gemiddeld aantal werkzoekenden op nationaal niveau.
23. De werkloosheid in de regio Île-de-France is doorgaans lager dan die in Frankrijk (de gebieden overzee niet meegerekend), aangezien de regio Parijs omvat. In het derde kwartaal van 2017 bedroeg de werkloosheidsgraad er 8,4 %²³, een procentpunt lager dan het gemiddelde werkloosheidspercentage in Frankrijk (9,4 %). In de regio vormen de langdurige werkloosheid en het aantal werkzoekenden van 50 jaar en ouder echter een probleem. Uit de recentste statistieken²⁴ blijkt dat het aantal langdurig werklozen (tussen 12 en 24 maanden) in Île-de-France met 19 840 personen (11 %) is toegenomen²⁵ in 2017 in vergelijking met het voorgaande jaar. De werkzoekenden die ten minste een jaar werkloos zijn, vertegenwoordigen 43,7 % van het totale aantal werkzoekenden in de regio²⁶. Bovendien is het aantal werkzoekenden van 50 jaar en ouder gestegen met 4,7 % (5,6 % voor vrouwen) in het laatste kwartaal van 2017 in vergelijking met hetzelfde kwartaal van 2016²⁷.
24. Anderzijds bedroeg het werkloosheidspercentage in Provence-Alpes-Côte d'Azur 11,1 %²⁸, bijna twee procentpunten hoger dan in Frankrijk. In deze regio is het aantal werkzoekenden van 50 jaar en ouder met 6 % gestegen in het derde kwartaal van 2017 in vergelijking met hetzelfde kwartaal van 2016²⁹ en is het aantal

¹⁹ Air France – KLM.

²⁰ Emirates, Qatar Airways en Etihad.

²¹ Turkish Airlines.

²² MIDT staat voor Marketing Information Data Tapes.

²³ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016

²⁴ Vierde kwartaal van 2017 voor Île-de-France en derde kwartaal van 2017 voor Provence-Alpes-Côte d'Azur.

²⁵ http://idf.direccte.gouv.fr/sites/idf.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/defm_12_2017_ile-de-france.pdf

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016

²⁹ http://paca.direccte.gouv.fr/sites/paca.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/2018-01_-_synthese_paca.pdf

werkzoekenden dat ten minste 12 maanden werkloos is tijdens dezelfde periode met 7 % of 14 010 personen toegenomen³⁰.

Beoogde begunstigen en voorgestelde acties

Beoogde begunstigen

25. Naar verwachting zullen alle 1 858 ontslagen werknemers aan de maatregelen deelnemen. Uitsplitsing van de werknemers naar geslacht, nationaliteit en leeftijdsgroep:

Categorie		Aantal beoogde begunstigen	
Geslacht:	Mannen:	974	(52,4 %)
	Vrouwen:	884	(47,6 %)
Nationaliteit:	EU-burgers:	1 849	(99,5 %)
	niet-EU-burgers:	9	(0,5 %)
Leeftijdsgroep:	15-24 jaar:	0	(0,0 %)
	25-29 jaar:	0	(0,0 %)
	30-54 jaar:	661	(35,6 %)
	55-64 jaar:	1 196	(64,4 %)
	ouder dan 64 jaar:	1	(0,0 %)

Subsidiabiliteit van de voorgestelde maatregelen

26. De maatregel waarvoor de Franse autoriteiten medefinanciering van het EFG vragen, is het re-integratieverlof ("*congé de reclassement*")³¹. 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 twaalf maanden en in bepaalde omstandigheden tot vijftien maanden kan duren³² in aanmerking wensen te komen voor omscholing, advies of begeleiding en ondersteuning bij het opzetten of de overname van een bedrijf.
27. De individuele dienstverlening die tijdens het re-integratieverlof aan de ontslagen werknemers zal worden verstrekt, bestaat uit de volgende acties:

³⁰ Ibid.

³¹ Wat het re-integratieverlof ("*congé de reclassement*") betreft, is een onderneming die meer dan duizend werknemers in dienst heeft overeenkomstig artikel L1233-71 van de Franse arbeidswet verplicht voor minimum vier maanden maatregelen voor te stellen die in dat artikel zijn gedefinieerd. Volgens de hierboven vermelde wetgeving is de periode vanaf de vijfde maand dus optioneel en kan die overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1309/2013 in aanmerking komen voor een bijdrage uit het EFG. Air France heeft besloten deze maatregel voor te stellen voor een periode van minimaal zes en maximaal twaalf maanden. De aanvraag voorziet niet in bijdragen voor de eerste vier maanden van het re-integratieverlof, aangezien dat de wettelijke minimumduur van de maatregel is.

³² Voor de werknemers die een "*parcours encadré*" (d.w.z. een langdurige beroepsopleiding voor beroepen waar vraag naar is) volgen, kan het re-integratieverlof ("*congé de reclassement*") 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.

- 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.
- Beroepsopleiding. 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), bijenteelt, voeding en dranken (CAP³³), bakker (CAP), verpleegkundige (CAP), opleiding met het oog op het behalen van een DAEFLE (vakbekwaamheid om Frans als vreemde taal te onderwijzen), opleiding met het oog op het behalen van een kwalificatiecertificaat voor beroepsmatig vervoer van passagiers (tot negen personen) enz.
- Bijdrage voor herstel van een bedrijfsactiviteit of het opstarten van een onderneming. Werknemers die een eigen bedrijf oprichten (herstel van een bedrijfsactiviteit of het opstarten van een onderneming), zullen maximaal 15 000 EUR ontvangen voor het dekken van de oprichtingskosten, investeringen in activa en lopende uitgaven. De betaling van de bijdrage zal in verschillende termijnen gebeuren zodra bepaalde mijlpalen zijn bereikt. 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. Zelfstandigen (in het Frans "*auto-entrepreneurs*" of "*micro-entrepreneurs*") en eenmanszaken waarvoor vereenvoudigde administratieve, fiscale en sociale verplichtingen gelden ("*entreprise individuelle avec toutes ses dérogations*") zullen het tweede en derde bedrag van 6 000 EUR uitbetaald krijgen bij overlegging van het eerste en tweede activiteitsoverzicht aan de RSI³⁴ waaruit een minimumomzet van respectievelijk 200 en 500 EUR en de betaling van de bijdragen blijkt.
- Toelage voor het zoeken naar werk. Deze maandelijkse toelage, die wordt uitbetaald tot het eind van het re-integratieverlof, 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.

³³ CAP staat voor Certificat d'aptitude professionnelle of getuigschrift van vakbekwaamheid.

³⁴ Régime Social des Indépendants (socialezekerheidsstelsel voor zelfstandigen).

- 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 3 000 EUR ontvangen om de kosten te dekken. Dit bedrag zal met 500 EUR worden verhoogd voor de niet-gescheiden huwelijkspartner, de Pacs-partner³⁵ of de partner bij samenwoning ("*concubinage*") en met 500 EUR extra per kind.
28. De hier voorgestelde acties zijn actieve arbeidsmarktmaatregelen die behoren tot de in artikel 7 van de EFG-verordening vastgestelde subsidiabele acties. Deze maatregelen komen niet in de plaats van maatregelen die gericht zijn op passieve sociale bescherming.
29. Frankrijk heeft de nodige informatie verstrekt over acties waartoe het betrokken bedrijf krachtens de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten verplicht is. Het heeft bevestigd dat een financiële bijdrage uit het EFG niet in de plaats zal komen van deze acties.

Geraamd budget

30. De totale kosten worden op 16 490 805 EUR geraamd, met inbegrip van uitgaven voor een bedrag van 16 410 805 EUR voor individuele dienstverlening en van 80 000 EUR voor de activiteiten op het vlak van voorbereiding, beheer, voorlichting en publiciteit, en controle en rapportage.
31. Van het EFG wordt in totaal een financiële bijdrage van 9 894 483 EUR (60 % van de totale kosten) gevraagd.

³⁵ Partners die verbonden zijn door een samenlevingscontract ("*pacte civil de solidarité*" (PACS)). Pacs-partners hebben wederzijdse verplichtingen. Het samenlevingscontract heeft ook gevolgen voor de sociale en loonrechten, eigendom, huisvesting van de partner en belastingzaken.

Acties	Geraamd aantal deelnemers	Geraamde kosten per deelnemer (EUR)	Geraamde totale kosten (EUR) ³⁶
Individuele dienstverlening (acties overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder a) en c), van de EFG-verordening)			
Adviesdiensten en loopbaanbegeleiding voor werknemers (<i>orientation professionnelle, services de reclassement</i>)	1 485	1 951	2 897 150
Beroepsopleiding (<i>formation</i>)	363	2 562	929 873
Bijdrage voor herstel van een bedrijfsactiviteit of het opstarten van een onderneming (<i>aides à la création d'entreprise</i>)	456	15 000	6 840 000
Subtotaal a): Percentage van het pakket individuele dienstverlening	–		10 667 023 (65 %)
Toelagen en premies (acties overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder b), van de EFG-verordening)			
Toelage voor het zoeken naar werk (<i>allocation de congé de reclassement</i>)	1 750	3 188	5 579 622
Mobiliteitstoelage (<i>aides à la mobilité géographique</i>)	57	2 880	164 160
Subtotaal b): Percentage van het pakket individuele dienstverlening	–		5 743 782 (35 %)
Acties overeenkomstig artikel 7, lid 4, van de EFG-verordening			
1. Voorbereiding	–		0
2. Beheer	–		0
3. Voorlichting en publiciteit	–		0
4. Controle en rapportage	–		80 000
Subtotaal c): Percentage van de totale kosten:	–		80 000 (0,49 %)
Totale kosten (a + b + c):	–		16 490 805
EFG-bijdrage (60 % van de totale kosten)	–		9 894 483

32. De kosten van de in bovenstaande tabel opgenomen acties die vallen onder artikel 7, lid 1, onder b), van de EFG-verordening bedragen niet meer dan 35 % van de totale

³⁶ Door het afronden klopt het totaal niet exact.

kosten voor het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening. Frankrijk heeft bevestigd dat deze acties afhangen van de actieve deelname van de beoogde begunstigden aan opleidingsactiviteiten en activiteiten in verband met het zoeken van een baan.

33. Frankrijk heeft bevestigd dat de investeringskosten voor wie zich als zelfstandige vestigt of een eigen bedrijf opricht en voor overnames door werknemers per begunstigde niet meer dan 15 000 EUR zullen bedragen.

Periode waarbinnen de uitgaven subsidiabel zijn

34. Frankrijk heeft de beoogde begunstigden met ingang van 19 mei 2015 individuele dienstverlening verstrekt. De uitgaven voor de acties komt bijgevolg van 19 mei 2015 tot en met 23 oktober 2019 voor een financiële bijdrage uit het EFG in aanmerking.
35. Op 23 oktober 2017 heeft Frankrijk de eerste administratieve uitgaven gedaan met het oog op de implementatie van het EFG. De uitgaven voor de activiteiten op het vlak van voorbereiding, beheer, voorlichting en publiciteit, en controle en rapportage zullen bijgevolg van 23 oktober 2017 tot en met 23 april 2020 voor een financiële bijdrage uit het EFG in aanmerking komen.

Complementariteit met acties die door nationale of EU-fondsen worden gefinancierd

36. De bron van de nationale voorfinanciering of medefinanciering is het budget van Air France.
37. De Franse autoriteiten hebben niet aangegeven op welke manier de hierboven beschreven maatregelen complementair zijn met door de structuurfondsen gefinancierde acties. Zij hebben evenwel bevestigd dat de hierboven beschreven maatregelen die een financiële bijdrage uit het EFG ontvangen, niet ook financiële steun van nationale financiering of andere financiële instrumenten van de Unie zullen ontvangen. Frankrijk heeft 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 voetnoot 31 over re-integratieverlof in punt 26).

Procedures voor het overleg met de beoogde begunstigden, hun vertegenwoordigers of de sociale partners, alsook plaatselijke en regionale autoriteiten

38. Frankrijk heeft laten weten dat het gecoördineerde pakket van individuele dienstverlening werd opgesteld in overleg met de vertegenwoordigers van de beoogde begunstigden en de sociale partners. Op 10 februari 2015 hebben Air France en de vakbonden overeenstemming bereikt over het "Perform 2020"-plan voor vrijwillig vertrek van personeel in 2015. In 2015 en het eerste kwartaal van 2016 zijn verschillende bijeenkomsten gehouden met de centrale ondernemingsraad ("*Comité Central d'Entreprise*") over het Perform 2020-plan in verband met het vrijwillig vertrek van cabinepersoneel en grondpersoneel in 2015 en 2016.

Beheers- en controlesystemen

39. De aanvraag bevat een beschrijving van de beheers- en controlesystemen die de verantwoordelijkheden van de betrokken organen specificiert. Frankrijk heeft de Commissie laten weten dat de financiële bijdrage zal worden beheerd door de Délégalion générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) van het

Ministerie van Arbeid, Werkgelegenheid, Beroepsopleiding en Sociale dialoog, met name door de eenheid Fonds national de l'emploi (DGEFP — MFNE). Binnen de DGEFP zullen de betalingen worden uitgevoerd door de eenheid Affaires financières (DGEFP — MAFI). De eenheid Organisation des contrôles (DGEFP — MOC) verstrekt administratief en financieel toezicht in samenwerking met de auditautoriteit. De Commission interministérielle de coordination des contrôles (CICC) is de Franse auditautoriteit voor het EFG.

Toezeggingen door de betrokken lidstaat

40. Frankrijk heeft op de volgende punten de nodige garanties geboden:
- bij de toegang tot de voorgestelde acties en hun uitvoering zullen de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie worden gerespecteerd;
 - aan de voorschriften van de nationale en EU-wetgeving betreffende collectieve ontslagen is voldaan;
 - Air France heeft zijn activiteiten na de ontslagen voortgezet, is zijn wettelijke verplichtingen bij ontslagen nagekomen en heeft voor zijn werknemers dienovereenkomstig de nodige maatregelen getroffen;
 - de voorgestelde acties zullen geen financiële steun ontvangen van andere fondsen of financiële instrumenten van de Unie, en dubbele financiering zal worden voorkomen;
 - de financiële bijdrage uit het EFG zal voldoen aan de procedurele en materiële EU-regels inzake overheidssteun.

GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Begrotingsvoorstel

41. Zoals vastgesteld in artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020³⁷, mag het EFG het jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen van 2011) niet overschrijden.
42. Na de aanvraag te hebben onderzocht op de voorwaarden van artikel 13, lid 1, van de EFG-verordening, en rekening houdend met het aantal beoogde begunstigden, de voorgestelde acties en de geraamde kosten, stelt de Commissie voor om uit het EFG een bedrag van 9 894 483 EUR beschikbaar te stellen, hetgeen overeenstemt met 60 % van de totale kosten van de voorgestelde acties, teneinde een financiële bijdrage te leveren aan de aanvraag.
43. 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 beheer zal het voorgestelde besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen door het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk worden genomen³⁸.

³⁷ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884.

³⁸ PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

Met dit besluit samenhangende handelingen

44. Samen met dit voorstel voor een besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor een overschrijving van 9 894 483 EUR naar het desbetreffende begrotingsonderdeel.
45. Wanneer de Commissie dit voorstel voor een besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen goedkeurt, zal zij aan de hand van een uitvoeringshandeling tegelijkertijd een besluit over een financiële bijdrage vaststellen dat in werking zal treden op de datum waarop het Europees Parlement en de Raad het voorgestelde besluit om middelen uit het EFG beschikbaar te stellen, vaststellen.

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 (aanvraag van Frankrijk — EGF/2017/009 FR/Air France)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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. 1927/2006³⁹, en met name artikel 15, lid 4,

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 beheer⁴⁰, en met name punt 13,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) heeft tot doel steun te verlenen aan werknemers die werkloos zijn geworden en zelfstandigen die hun werkzaamheden hebben beëindigd als gevolg van uit de globalisering voortvloeiende grote structurele veranderingen in de wereldhandelspatronen, doordat de wereldwijde financiële en economische crisis aanhoudt, of door een nieuwe wereldwijde financiële en economische crisis, en hen te helpen om op de arbeidsmarkt terug te keren.
- (2) Zoals vastgesteld in artikel 12 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad⁴¹ mag het EFG het jaarlijks maximumbedrag van 150 miljoen EUR (prijzen van 2011) niet overschrijden.
- (3) Op 23 oktober 2017 heeft Frankrijk een aanvraag ingediend om middelen uit het EFG ter beschikking te stellen voor ontslagen bij Air France in Frankrijk. Frankrijk heeft overeenkomstig artikel 8, lid 3, van Verordening (EU) nr. 1309/2013 aanvullende gegevens ingediend. Die aanvraag voldoet aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage uit het EFG overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 1309/2013.
- (4) Er moeten dan ook middelen uit het EFG beschikbaar worden gesteld om een financiële bijdrage van 9 894 483 EUR te leveren in het kader van de door Frankrijk ingediende aanvraag.
- (5) Teneinde zo snel mogelijk middelen uit het EFG ter beschikking te stellen, moet dit besluit van toepassing zijn vanaf de datum waarop het wordt vastgesteld,

³⁹ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 855.

⁴⁰ PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

⁴¹ Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884).

HEBBEN HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Ten laste van de algemene begroting van de Unie voor het begrotingsjaar 2018 wordt een bedrag van 9 894 483 EUR aan vastleggings- en betalingskredieten beschikbaar gesteld uit het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Het is van toepassing vanaf *[the date of its adoption]**

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De voorzitter*

*Voor de Raad
De voorzitter*