



UNIVERSIDAD DE LEÓN

FACULTAD DE CIENCIAS DEL TRABAJO

MEMORIA DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

CURSO ACADÉMICO 2014-2015

GRADO EN RELACIONES LABORALES

**ELABORACIÓN/TRAMITACIÓN DE UN
PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO
ELABORATION-PROCESSING OR LABOUR FORCE
ADJUSTMENT
(CONCESIONARIO EN LA PROVINCIA DE LEÓN)**

Autor: M^a Teresa Bravo Espinosa

E-mail: maitebravo@alvarez-canal.com

Tutor: Juan José Fernandez Domínguez

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.	1
2. OBJETO DEL TRABAJO	3
3. METODOLOGÍA	3
4. TRAMITACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO	4
4.1. COMUNICACIÓN DE INICIO DE PROCEDIMIENTO	4
4.2. CONSTITUCIÓN COMISION NEGOCIADORA	6
4.3. APERTURA PERIODO DE CONSULTAS	8
4.4. ENTREGA DOCUMENTACIÓN A LOS TRABAJADORES	12
4.5. COMUNICACIÓN AUTORIDAD LABORAL	37
4.6. ACTAS DE REUNIONES EN PERIODO DE CONSULTAS	41
4.7. COMUNICACIÓN DE LA DECISIÓN FINAL	48
4.8. COMUNICACIÓN SEPE DE LA MEDIDA SUSPENSIVA	50
4.9. COMUNICACIÓN INDIVIDUAL A LOS TRABAJADORES	52
5. CONCLUSIONES	55
6. BIBLIOGRAFÍA	56

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el factor que más ha influido en la situación económica, tanto de España como del entorno internacional, ha sido la aparición de la actual crisis económico-financiera, que ya cabría aventurar en las últimas décadas

Esta situación ha afectado a todos los sectores, como no puede ser menos también al sector automovilístico, que ha tenido que adaptarse y buscar nuevas soluciones para superar los retos a los que se ha visto obligado a enfrentarse en los últimos tiempos. Así, ha conseguido aportar a la economía puestos de trabajo, exportaciones y, como consecuencia de todo ello, “crecimiento económico”.

En la actualidad, el sector del automóvil pretende adoptar un papel protagonista en el sector industrial español, en un momento en el que los motores principales de la economía durante los últimos años, como los servicios financieros y la construcción, se han paralizado.

A pesar de ello estos años de crisis no han sido menos duros para este sector pues en concreto, el sector de las ventas ha caído en gran porcentaje desde el año 2007 (con 1.275.526 unidades vendidas) hasta el año 2014 (con 495.044 unidades vendidas), siendo el peor año el 2012, con 386713 unidades vendidas.

Así mismo, se produce un descenso del empleo directo e indirecto, siendo el empleo directo en el año 2007 de 180.202 personas, y en el año 2014 de 137.025, habiendo superado el peor año que fue el 2012, con 130.409 empleados directos. Ello lleva a pensar que no será hasta el año 2020 cuando se recuperen las cifras anteriores a la crisis.

Resultado de tales datos muchas de las empresas concesionarias afincadas en España han tenido que cerrar las puertas, y la mayoría de las que han sobrevivido a esta crisis han tenido que adoptar diferentes medidas, como, bajadas de sueldos, despidos objetivos individuales y una de las medidas más apropiadas y que mejor resultado están dando como balón de oxígeno a las empresas, evitando su desaparición, es la “Suspensión Temporal de Contratos de Trabajo”.

1. INTRODUCTION

In the last years, the factor that more has influenced the economic situation, both of Spain and of the international environment, has been the appearance of the current economic - financial crisis, which already goatish to venture in the last decades This situation has concerned all the sectors, since it cannot be less also to the car sector, which exists had adapt and look for new solutions to overcome the challenges to which one has seen bound to face in the last times. This way, it has managed to contribute to the economy working places, exports and, as consequence of all this, " economic growth ". At present, the sector of the car protagonist tries to adopt a paper in the industrial Spanish sector, in a moment in which the principal engines of the economy during the last years, as the financial services and the construction, have been paralyzed. In spite of it these years of crisis have not been less hard for this sector so in I make concrete, the sector of the sales has fallen down in great percentage from the year 2007 (with 1.275.526 sold units) until the year 2014 (with 495.044 sold units), being the worst year 2012, with 386713 sold units.

Likewise, there takes place a decrease of the direct and indirect employment, being the direct employment in the year 2007 of 180.202 persons, and in the year 2014 of 137.025, having overcome the worst year that was a 2012, with 130.409 direct employees. It leads to thinking that it will not be until the year 2020 when the numbers previous to the crisis recover.

Proved from such information many of the concessionary companies bought property in Spain have had to close the doors, and the majority of those who have survived this crisis they have had to adopt different measures, since, stooped salaries, objective individual dismissals and one of the most appropriate measures and that are giving better result as ball of oxygen to the companies, avoiding his disappearance, is the " Temporary Suspension of Contracts of Work ".

2. OBJETO DEL TRABAJO

El objeto del trabajo la realización de un procedimiento de regulación de empleo, analizando paso a paso las fases de las que consta dicho procedimiento.

Se analizarán cada parte de la que consta el procedimiento haciendo un análisis más extenso en el apartado de la memoria de la empresa.

Se analizará los siguientes apartados

- Comunicación de la empresa a los trabajadores de la intención de realizar la medida suspensiva
- Constitución de la comisión negociadora
- Apertura del periodo de consultas
- Entrega de documentación a los trabajadores
- Comunicación a la Autoridad Laboral de la medida suspensiva
- Actas de reuniones en el periodo de consultas
- Comunicación a la Autoridad Laboral de la decisión final
- Comunicación al Servicio Público de Empleo Estatal
- Comunicación individual a los trabajadores

3. METODOLOGÍA.

La metodología es eminentemente pragmática: trata de reflejar cuanto dispone la Ley en su aplicación concreta a un supuesto real.

4. TRAMITACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO

4.1.- COMUNICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE LA MERCANTIL AUTOMÓVILES UNILEÓN S.L., DE INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO DE UNA MEDIDA COLECTIVA DE CARÁCTER SUSPENSIVO

En LEON, a 11 de mayo de 2015

DON (GERENTE), provisto de D.N.I. número 9.500.000-A y con domicilio a efectos de notificaciones en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, actuando en nombre y representación de **AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.**, con C.I.F. número BOOOOOO, mediante el presente escrito vengo a comunicar a los trabajadores que la Dirección de la Empresa ha tomado la decisión de **INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO SUSPENSIVO** dada la difícil situación por la que atraviesa la empresa como consecuencia de las causas que se expondrán detalladamente en el momento oportuno.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.1 del Estatuto de los Trabajadores, el meritado procedimiento se iniciará mediante comunicación a la Autoridad Laboral competente y la apertura simultánea de un período de consultas con los representantes de los trabajadores.

A los efectos anteriores comunicamos a los trabajadores del centro de trabajo sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, en el que se da la circunstancia de existir representación legal de los trabajadores, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en relación con el artículo 41.4 del mismo cuerpo legal, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de

Jornada, los trabajadores, con el fin de ser representados en el procedimiento de suspensión de contratos, pueden optar por designar una comisión “ad hoc” compuesta por un máximo de tres miembros del propio centro de trabajo, elegidos democráticamente, o bien, por una comisión de igual número de componentes designados, según su representatividad, por los sindicatos más representativos y representativos del sector siderometalúrgico al que pertenece la empresa y que estuvieran legitimados para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo aplicable a la misma.

Al darse la circunstancia de que el centro de trabajo sí cuenta con representantes legales de los trabajadores, el plazo máximo para su constitución será de siete días a contar desde la presente comunicación.

Una vez la representación legal de los trabajadores ponga en conocimiento de la Dirección de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., los miembros que integrarán la citada comisión negociadora, esta parte comunicará la fecha de apertura del período de consultas, advirtiéndoles expresamente, que la falta de constitución de la comisión representativa en el plazo de siete días no impedirá el inicio y transcurso del período de consultas y que la constitución con posterioridad al inicio del mismo no comportará, en ningún caso, la ampliación de su dirección.

Le rogamos se sirva a firmar el recibí de la presente comunicación, a los meros efectos de acusar recibo de la misma.

Atentamente,

Fdo. GERENTE

Recibí: Fdo.: Representante de los Trabajadores

4.2.- CONSTITUCIÓN DE LA COMIÓON NEGOCIADORA

ASAMBLEA GENERAL DE LOS TRABAJADORES DE LA MERCANTIL AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.

En LEON, a 18 de mayo de 2015

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en relación con el artículo 41.4 del mismo cuerpo legal, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, los trabajadores de la mercantil AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., pertenecientes al centro de trabajo sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, en el presente acto designan democráticamente como comisión negociadora del Procedimiento de Regulación de Empleo de naturaleza Suspensiva, comunicado por la Dirección de la Compañía en fecha 11 de mayo de 2015, a los trabajadores que a continuación se relacionan:

NOMBRE Y APELLIDOS	D.N.I.
Trabajador Designado	9.600.000V

Fdo.: Trabajador 1

Fdo.: Trabajador 2etc.

COMUNICACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE LA MERCANTIL AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., DE NOMBRAR COMISIÓN NEGOCIADORA EN EL PROCEDIMIENTO DE PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO DE NATURALEZA SUSPENSIVA

En LEON, a 18 de mayo de 2015

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en relación con el artículo 41.4 del mismo cuerpo legal, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, los trabajadores de la mercantil AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L. pertenecientes al centro de trabajo sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, comunicamos a la Dirección de la Compañía la intención de esta parte de nombrar comisión negociadora en el Procedimiento de Regulación de Empleo de naturaleza Suspensiva que se tramitará ante la Autoridad Laboral competente.

Los miembros de la comisión negociadora fueron elegidos democráticamente en la asamblea de trabajadores celebrada el día de 18 mayo de 2015 (se adjunta el acta de la votación) en el centro de trabajo de LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, siendo los trabajadores designados los que a continuación se relacionan:

NOMBRE Y APELLIDOS	D.N.I.
Trabajador designado	9.999.999V

Fdo.: Representante de la Comisión Negociadora

Fdo.:

Fdo.:

4.3.- APERTURA DEL PERIODO DE CONSULTAS

En LEON, a 18 de mayo de 2015

A LA ATENCIÓN DE LA COMISIÓN NEGOCIADORA DE LA MERCANTIL AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.

Muy señores nuestros,

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores así como en los artículos 17, 18 y 19 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, mediante la presente procedemos a comunicarles la apertura del preceptivo período de consultas en el Procedimiento de Regulación de Empleo cuya solicitud iniciadora, así como la documentación que la acompaña, será presentada hoy, día 18 de mayo, ante la Autoridad Laboral. La medida que se propone consiste en la suspensión de veintiún contratos de trabajo, por un período máximo de doce meses, empezando a hacer efectiva la meritada suspensión a partir del día 1 de junio de 2015. Esta medida de regulación de empleo está motivada por las causas expresadas en la Memoria Justificativa que se pone a su disposición junto con el resto de la documentación aportada por la Empresa al mencionado Procedimiento (incluida la relación nominativa de afectados por el mismo).

Por consiguiente, y de acuerdo con lo previsto en los mencionados preceptos, por medio del presente escrito comunico la **APERTURA DEL PERÍODO DE CONSULTAS**, con fecha y efectos de hoy, día 18 de mayo de 2015, y por un plazo máximo de quince días naturales, según lo ordenado en el artículo 20.3 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre.

En cumplimiento de lo dispuesto en los referidos preceptos, les hacemos entrega de la siguiente documentación:

Memoria justificativa de la medida cuya autorización se solicita y documentación adjunta a la misma.

Relación nominativa de trabajadores que vayan a verse afectados por la Medida Suspensiva.

Copia de la comunicación dirigida a los trabajadores de la intención de la Empresa de iniciar el procedimiento de suspensión de contratos de trabajo.

Copia del nombramiento por parte de los trabajadores de la comisión negociadora.

Cuentas anuales auditadas correspondientes al ejercicio económico 2013, integradas por el balance de situación y por la cuenta de pérdidas y ganancias.

Cuentas anuales formuladas correspondientes al ejercicio económico 2014, integradas por el balance de situación y por la cuenta de pérdidas y ganancias¹.

Declaración de la representación de la Empresa sobre la exención de auditoría.

Balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias provisionales de AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., a 31 de marzo de 2015.

Modelo 390 I.V.A. correspondiente al ejercicio económico 2014.

Modelos 303 I.V.A. correspondientes a todo el año 2014.

Modelos 303 I.V.A. correspondientes a los tres primeros trimestres del año 2015.

TC2 desde febrero de 2014 hasta marzo de 2015.

No obstante lo anterior, les recuerdo que, en cualquier caso, el Estatuto de los Trabajadores señala que la documentación facilitada no podrá ser utilizada para distintos fines de los que motivan su entrega.

Siguiendo con los trámites previstos en la legislación vigente y, en concreto, con lo dispuesto en el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, el procedimiento de suspensión de contratos de trabajo exige que con carácter previo a la comunicación de inicio del período de consultas quede constituida una comisión representativa de los trabajadores, motivo por el cual la mercantil AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., en fecha 11 de mayo de 2015, procedió a comunicar a los trabajadores del centro de trabajo sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, la intención de la Dirección de la Compañía de dar inicio al presente procedimiento.

¹ En este sentido procede indicar que las cuentas de la mercantil AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., se encuentran formuladas conforme al artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, estando pendientes de aprobación, todo ello dentro del plazo conferido al efecto por el artículo 164 de la meritada norma.

A los efectos anteriores y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, que enumera la documentación que debe contener el acta de apertura del período de consultas, la Dirección de AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., les informa de los siguientes extremos:

A) Causas que motivan el Procedimiento de Regulación de Empleo para la Suspensión de todos los contratos de trabajo:

Las causas que motivan el presente Procedimiento de Regulación de Empleo son de naturaleza económica. La definición de estas causas la encontramos en el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores. Para la justificación de las mismas, junto con el presente documento se adjunta una Memoria Explicativa que analiza y profundiza las causas que han motivado la presente decisión de suspensión de contratos de trabajo.

B) Número y clasificación profesional de los trabajadores afectados por la suspensión de contratos de trabajo:

NOMBRE Y APELLIDOS	CLASIFICACIÓN PROFESIONAL
Trabajador 1	Jefe Taller ...etc

C) Número y clasificación profesional de los trabajadores empleados en el último año:

Durante el último año la Empresa AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., no ha contratado a ningún trabajador, tal y como se demuestra mediante la aportación de los TC2 de los últimos doce meses.

D) Concreción y detalles de la medida de suspensión de contratos:

La medida colectiva de suspensión de contratos afectará a todos los trabajadores de la mercantil, empezando a hacer efectiva dicha suspensión a partir del día 1 de junio de 2015.

E) Criterios tenidos en cuenta para la designación de los trabajadores afectados:

La medida colectiva suspensiva afectará a todos los trabajadores integrantes de la plantilla, por lo que, en este caso, no es necesario designar ningún criterio de selección.

F) Trabajadores que integrarán la comisión negociadora:

A pesar de existir representación legal de los trabajadores en el centro de trabajo sito en LEON (León), los trabajadores, tras la comunicación de la Dirección de la Compañía de su intención de iniciar Procedimiento de Regulación de Empleo Suspensivo de todos los contratos de trabajo, han optado por nombrar una comisión negociadora, debiendo negociar la Dirección de la mercantil con la misma. Los miembros de la meritada comisión son los que a continuación se relacionan:

NOMBRE Y APELLIDOS	D.N.I.
Representante de los Trabajadores	9.999.999V

G) Remisión de informe:

Según lo previsto en el artículo 64.5 del Estatuto de los Trabajadores, rogamos que nos remitan su informe en relación con la decisión de la Empresa de llevar a cabo el Procedimiento referido.

Finalmente, y una vez iniciado el computo del período de consultas, le convocamos a una reunión para tratar las medidas a adoptar en relación con la Medida Suspensiva, en el día de 20 de mayo de 2015, a las 19:00 horas, en el domicilio social de la Empresa sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000

Le rogamos se sirva a firmar el recibí de la presente comunicación, a los meros efectos de acusar recibo de la misma.

Atentamente,

Fdo.: GERENTE Recibí: Fdo.: Representante de la Comisión Negociadora

4.4.-ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN A LOS

TRABAJADORES

RELACIÓN DE TRABAJADORES AFECTADOS POR LA DECISIÓN EMPRESARIAL DE SUSPENSIÓN DE CONTRATOS DE TRABAJO

Apellido 1	Apellido 2	Nombre	D.N.I.	Nº Afiliación SS	Antigüedad
					4-Jul-1985

Los datos de la tabla se ocultan por la Ley de Protección de Datos.

La siguiente gráfica incorpora el organigrama actual de nuestra Empresa

Departamento	Nº Trabajadores	Hombres	Afectados	Mujeres	Afectadas
Jefe Taller	1	1	1	0	0
Jefe Recambios	1	1	1	0	0
Capataz	1	1	1	0	0
Recepción	2	2	2	0	0
Dependiente	1	1	1	0	0
Vendedor	2	2	2	0	0
Técnico administrativo	1	1	1	0	0
Auxiliar administrativo	1	0	0	1	1
Oficial Primera	4	4	4	0	0
Oficial Segunda	6	6	6	0	0
Oficial Tercera	1	1	1	0	0
TOTAL	21	20	20	1	1

Actualmente, esta mercantil cuenta con un Representante de los Trabajadores, don Representante de los Trabajadores, quien tiene la categoría profesional de técnico administrativo y fue elegido como tal en la reunión promovida por Sindicato Unión General de Trabajadores (UGT) el 7 de septiembre de 2007.

Fdo.: GERENTE

MEMORIA TÉCNICO-JURÍDICA

PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO

SUSPENSIÓN DE CONTRATOS DE TRABAJO

AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

León, 18 de mayo de 2014

ÍNDICE

1- INTRODUCCIÓN

1.1- Descripción de la mercantil AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

1.2- Objeto de la presente memoria

1.3- Medida suspensiva propuesta

1.4- Justificación de la medida adoptada

2- SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

2.1- Situación concreta por la que atraviesa AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

2.2- Excedente de plantilla vinculado a las necesidades de producción

2.3- Evolución de la plantilla

3- MEDIDAS ADOPTADAS POR AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., TENDENTES A MEJORAR SU POSICIÓN EN EL MERCADO Y EVITAR LA SUSPENSIÓN COLECTIVA DE LOS CONTRATOS DE TRABAJO

4- CAUSAS LEGALES QUE JUSTIFICAN EL PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO. CAUSAS ECONÓMICAS

4.1- Causas Económicas

5- CONCURRENCIA DE UNA SITUACIÓN DE CARÁCTER COYUNTURAL

6- CONCLUSIONES. NECESIDAD DE LA ADOPCIÓN DE LA MEDIDA SUSPENSIVA

1- INTRODUCCIÓN

1.1- DESCRIPCIÓN DE LA MERCANTIL AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

La Sociedad AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., que presenta el actual Procedimiento de Regulación de Empleo para la suspensión de veintidós contratos de trabajo, es una entidad mercantil con domicilio social en LEON (León), LEON, C.P. 24010.

El objeto social de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., está destinado a la comercialización de toda clase de vehículos y sus repuestos y reparación de los mismos, circunstancia que da lugar a que esta mercantil posea dos Códigos de Cuentas de Cotización. Igualmente, hay que señalar que la empresa es servicio oficial post-venta de la marca XXXXX.

Habida cuenta del objeto social de la Compañía es conveniente recordar que la actual coyuntura económico-financiera y la gran competencia europea en este sector ha afectado muy negativamente a la industria automovilística española, habiendo resultado ésta especialmente azotada por la situación de crisis económica que atraviesa España, lo que ha provocado no sólo una drástica caída en la venta y matriculación de vehículos, sino también un descenso continuado en la reparación de los mismos. Esta circunstancia ha tenido, sin duda, un reflejo directo en la situación de las empresas ligadas a dicho sector, como es el caso de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., cuya actividad abrumadoramente mayoritaria es la reparación de vehículos.

1.2- OBJETO DE LA PRESENTE MEMORIA

El objeto del presente documento es dar cumplimiento a las prescripciones contenidas en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, de conformidad con a los cuales, la comunicación de iniciación del procedimiento de regulación de empleo fundado en causas económicas, técnicas,

organizativas o de producción deberá contener una memoria explicativa de las causas, en este caso, de suspensión colectiva de relaciones de trabajo.

En consecuencia, la presente memoria se va a centrar en el análisis de las causas económicas concurrentes en la empresa que hacen necesaria la adopción de la medida solicitada, a fin de prevenir una evolución negativa, mejorar la organización de los recursos, y, con ello, favorecer su posición competitiva en el mercado.

1.3- MEDIDA SUSPENSIVA COMUNICADA

Concretamente, tal y como consta en la comunicación presentada, la medida comunicada consiste en la suspensión de contratos de trabajo con las siguientes condiciones:

- Suspensión de los contratos de trabajo de todos los trabajadores de la Empresa, cuya clasificación se muestra en la siguiente tabla:

PLANTILLA AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. MAYO 2015					
Departamento	Nº Trabajadores	Hombres	Afectados	Mujeres	Afectadas
Jefe Taller	1	1	1	0	0
Jefe Recambios	1	1	1	0	0
Capataz	1	1	1	0	0
Recepción	2	2	2	0	0
Dependiente	1	1	1	0	0
Vendedor	2	2	2	0	0
Técnico administrativo	1	1	1	0	0
Auxiliar administrativo	1	0	0	1	1
Oficial Primera	4	4	4	0	0
Oficial Segunda	6	6	6	0	0
Oficial Tercera	1	1	1	0	0
TOTAL	21	20	20	1	1

- Una vez comunicada la meritada medida por a la Autoridad Laboral, la empresa notificará a cada trabajador el inicio del período de suspensión de su contrato de

trabajo. De la misma forma, si las necesidades productivas de la empresa lo exigiesen, ésta podrá dar por finalizada la suspensión de todos o parte de los contratos de trabajo suspendidos por el tiempo necesario, notificándose a cada trabajador con una antelación mínima de 24 horas, comunicando nuevamente, en los mismos términos, la continuación del período de suspensión contractual por el tiempo restante autorizado.

1.4- JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA ADOPTADA

La solicitud de suspender todos los contratos radica en la imposibilidad de ofrecer trabajo efectivo a dichos profesionales y, ello porque, tal y como se acreditará en el cuerpo de esta memoria, ha disminuido drásticamente el volumen de ventas y reparaciones. Así, el trabajo ejecutable existente a lo largo del año en curso es escaso, resultando, por ello, innecesario contar con una plantilla tan extensa.

2- SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

Como ya se apuntaba anteriormente, es sabido que España se encuentra inmerso, actualmente, en una situación de crisis económico-financiera que afecta a diversas áreas económicas y, de manera especial, al sector del automóvil, sector al que AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., se encuentra íntimamente vinculado y del que depende, en gran parte, su propia actividad.

En este sentido, dada la repercusión que tiene sobre la propia actividad de la empresa, resulta especialmente relevante hacer mención al acusado descenso que en los últimos tiempos han experimentado las ventas, matriculaciones y reparaciones de vehículos.

Así, y a título ilustrativo, cabe referir que, según reflejan los datos ofrecidos por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y por FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción), en enero de 2014, las matriculaciones de turismos y todo terrenos en la provincia de León descendieron un 5,67% respecto al año anterior.

Siguiendo la línea de lo anteriormente expuesto, la Agencia de calificación Fitch calcula que este año el mercado en Europa occidental caerá un 3% después de haber

retrocedió un 8,1% en 2012, con 11,8 millones de unidades, lo que supone, desde 2007, una pérdida de mercado del 23%.

El deterioro del mercado español está siendo mucho más profundo que en el resto de los grandes mercados internacionales. Aunque el contexto económico también está afectando a otros mercados europeos y de otras áreas geográficas, sus descensos no han sido tan acusados ni tan sostenidos en el tiempo.

Como consecuencia de la crisis económica, el mercado español de turismos se encuentra en mínimo históricos, con niveles de ventas que no se corresponden en absoluto con el desarrollo económico del país ni con sus necesidades de movilidad. Con apenas 17 turismos matriculados por 1000 habitantes, el año 2011 situó a España en cifras de 1986, muy cerca ya del grupo de países de menor desarrollo de su entorno.



Y las previsiones para 2015 no son nada halagüeñas toda vez que, la industria automovilística seguirá muy lejos de las ventas de 1,2 o 1,3 millones de coches anuales que, según el sector, es el nivel que le corresponde al mercado español por su tamaño y por renta. Además, seguiría muy lejos de las cotas de más 1,6 millones de automóviles que se alcanzaron entre 2004 y 2007².

² Información extraída de un artículo del periódico expansión.com publicado en enero de 2014.

A continuación se adjunta un gráfico en el que se muestra la evolución del sector a lo largo del año 2014³. Asimismo cabe observar cómo en abril del 2015 se produce una nueva caída.

%s/periodo anterior



Las principales causas que han hecho que se desplome el mercado español de vehículos son las que a continuación se relacionan⁴:

- 1- Envejecimiento del parque circulante.-** Las consecuencias de un proceso de envejecimiento tan intenso como el que está sufriendo el parque español son muy graves y afectan directamente a la seguridad vial⁵, al medioambiente y a la eficiencia energética, presionando a la baja sobre la movilidad tanto de personas como de mercancías.

La debilidad de la demanda española de vehículos se está trasladando al parque circulante, que está reduciendo su tamaño, pero sobre todo su calidad. En términos del parque de edad inferior a 10 años, donde la tecnología media está

³ Fuente: Instituto de Estudios de Automoción

⁴ Información extraída del Plan de 3 Millones elaborado por ANFAC en noviembre de 2012.

⁵ Dos millones de vehículos circulan por nuestras carreteras sin haber pasado la ITV, lo que eleva la tasa de permanencia de los vehículos viejos en el parque e introduce elementos adicionales de envejecimientos e inseguridad

aceptablemente actualizada, la pérdida ha sido llamativa: de 74% en 2007, previsiblemente se pasará a un 57% en 2012. Por el contrario los más viejos llegarán a alcanzar en 2012 el 43% de los automóviles de turismos en circulación. Si la tendencia no se frena, la entrada en los próximos años de más de 1 millón de turismos en este colectivo podría hacer que en 2015 su cuota llegara a ser prácticamente la mitad del parque.

Procede añadir que la Ley de Economía sostenible eliminó las deducciones por inversiones medioambientales en el Impuesto de Sociedades por la compra de vehículos industriales, sin tener en cuenta que, además de reactivar un mercado que se encuentra en el 50% de la capacidad que le correspondería, permitiría renovar el parque con vehículos más respetuosos con el medioambiente.

- 2- Excedente de capacidad.-** La continua reducción del mercado interior de vehículos genera efectos especialmente dañinos para un país que cuenta con una muy alta capacidad de producción: el mix mercado interior-exportación se está desequilibrando de manera insostenible. Aunque la industria española del automóvil ha estado orientada a la exportación desde hace más de 40 años, el porcentaje tan elevado -90% de la producción⁶- que representa hoy el mercado exterior debilita considerablemente la situación de las plantas, haciéndolas excesivamente dependientes de la coyuntura del mercado de sus principales clientes, que en este caso se encuentran en la eurozona, la más afectada por la crisis.

Como consecuencia de las dificultades del mercado interior y las dificultades del mercado de la Unión Europea, ya maduro, el sector del automóvil ha ido diversificándose hacia países ajeno a la Unión Europea, en busca de un mercado de mayor potencial.

⁶ Las exportaciones de vehículos se situaron en el año 2012 en 1,729 millones de unidades, lo que representa un retroceso del 18,48% en comparación con los datos del ejercicio anterior.

En el sector de turismo, las exportaciones totalizaron 1,32 millones de unidades en 2012, un 19,23% menos. En conjunto, España destinó a exportaciones el 87% de su producción de vehículos durante el pasado año, una tasa muy alta que se explica principalmente por la debilidad de la demanda interna.

- 3- Alta fiscalidad en la adquisición de vehículos** que aleja a España de la fiscalidad de los principales mercados europeos, los cuales carecen de impuestos en la adquisición. La fiscalidad dirigida a la empresa forma parte del conjunto de detalles que hacen a esta industria más o menos competitiva frente a la de otros países.

El vehículo soporta una carga impositiva que es muy superior a cualquier otro bien de consumo: está gravado en la compra, la posesión, el uso⁷ y la transferencia a un nuevo propietario. Existe una elevada recaudación fiscal procedente del automóvil que excede los costes que genera el automóvil: la recaudación fiscal que se obtiene en España sobre los vehículos a motor sobrepasa los 24.000 millones de euros, a pesar del recorte que se ha producido en el último año como consecuencia de la caída del mercado el IVA.

La discriminación fiscal relativa que soporta la compra de turismos nuevos en España, que mantiene un impuesto de matriculación único en Europa, se agrava al incidir sobre un consumidor medio, con menos poder adquisitivo que los países que son grandes productores de vehículos en la Unión Europea, o que supone un obstáculo importante para el desarrollo del mercado español de vehículos⁸.

- 4- Sobre-regulación y excesivas cargas administrativas** que sitúan a España a la cola de este indicador (120 de 144 países) en el informe del *World Economic Forum sobre Global Competitiveness Index (GCI World Economic Forum, 2012)*.

La industria se enfrenta a una carga administrativa injustificada que merma su competitividad, dificulta la realización de inversiones y dilata la concesión las autorizaciones medioambientales, imponiendo sobrecostes importantes, a lo que

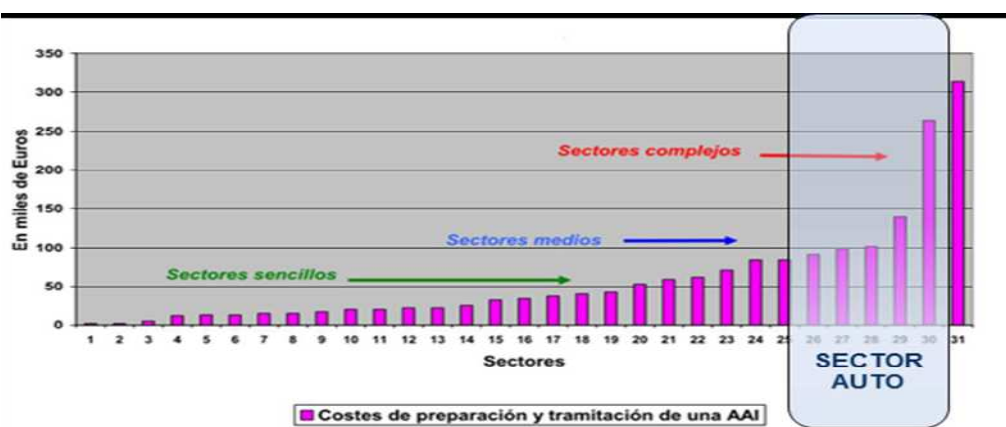
⁷ Los impuestos especiales de adquisición y uso de los vehículos representan aproximadamente el 35,3% de los ingresos fiscales de las Administraciones Públicas por estos conceptos.

⁸ Según el informe de ANFAC debería valorarse la posibilidad de reducir las cargas fiscales que soportan las empresas y, en concreto, del Impuesto de Sociedades cuyo tipo máximo se mantiene en el 30% mientras la media de la UE-27 es de 22,9%, ocupando el cuarto lugar y con un tipo mayor que Reino Unido o Italia entre otros.

hay que añadir que suele ir acompañada de criterios interpretativos muy diferentes en función de la autoridad regional competente, fruto de la falta de homogeneidad de los procesos administrativos en el Estado Autonómico, lo que deteriora la unidad de mercado.

Un ejemplo de procedimiento administrativo costoso y complejo lo constituyen las Autorizaciones Ambientales Integradas (AAI), en el que se encuentran implicados los tres niveles de la Administración Pública. El gráfico siguiente muestra una estimación de los costes que se ponen en juego:

Clasificación sectorial de los costes de preparación y tramitación de una AAI



- 5- **Restricción crediticia y problemas de financiación.-** Actualmente, tanto los altos tipos de interés ofrecidos en el mercado, como la mayor observancia por parte de las entidades financieras a la hora de su concesión, están dificultando que éstos fluyan como sería deseable.

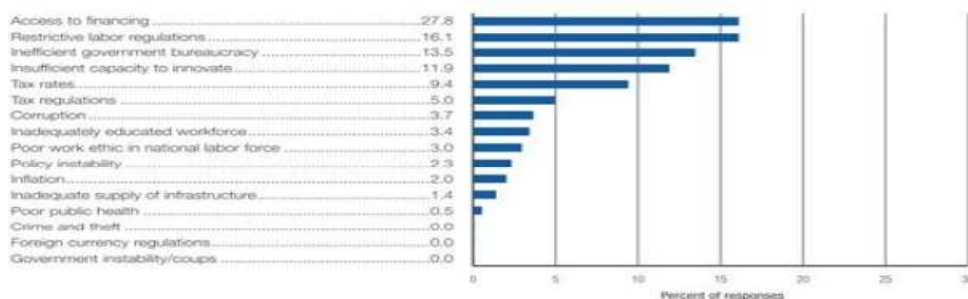
Los concesionarios se encuentran con graves problemas para financiar su stock: las empresas se están encontrando con un largo período de bajos ingresos y a la vez con grandes dificultades para aplazar sus créditos o conseguir otros nuevos para mantener el negocio.

Estos problemas de financiación en España también se ponen de manifiesto en el informe *World Economic Forum sobre Global Competitiveness Index (GCI World Economic Forum, 2012)*. En particular, el factor que señalan como más problemático para desarrollar los negocios en España es, con diferencia, el

acceso a la financiación. El indicador de “facilidad de acceso al crédito” sitúa a España en el puesto 122 de 144 países.

- 6- **Restriictiva normativa laboral**⁹.- Este es, según el estudio “*The Global Competitiveness Index (GCI World Economic Forum, 2012)*”, el segundo factor de mayor peso negativo a la hora de considerar realizar nuevas inversiones en España.

Los factores más problemáticos para realizar inversiones



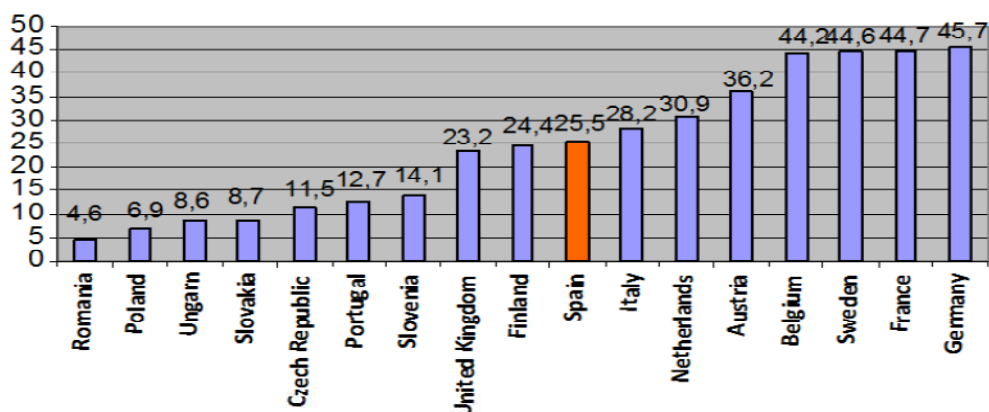
Note: From the list of factors above, respondents were asked to select the five most problematic for doing business in their country and to rank them between 1 (most problematic) and 5. The bars in the figure show the responses weighted according to their rankings.

Hay que tener en cuenta que los costes laborales representan entre el 9 y el 11% de la producción de un vehículo: estos costes vienen determinados por muy diferentes factores, entre otros: los salariales, las cotizaciones sociales y sus bonificaciones, la edad de salida del mercado laboral y las modalidades de jubilación¹⁰, los incentivos a la contratación y las prestaciones de desempleo en los Procedimientos de Regulación de Empleo.

⁹ Este mismo informe señala que la eficiencia de nuestro mercado laboral nos sitúa en un moderado puesto 108 sobre un total de 144 países analizados.

¹⁰ En este sector, las características industriales y productivas del mismo, con cadenas de producción sometidas a ritmos perfectamente cumplibles, pero constantes, con cambios de turnos y la necesidad de una permanente actualización de conocimientos de los trabajadores, determinan que la edad de jubilación pueda incidir en la productividad de los mismos y en la competitividad de los centros.

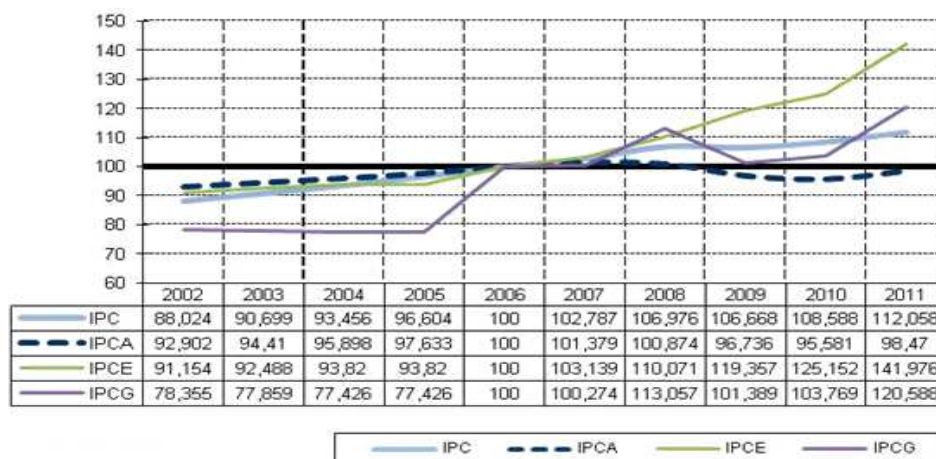
Coste hora industria automóvil países UE 2011



7- **Aumentos en los costes energéticos.**- El consumo energético de las fábricas de vehículos es un aspecto que incide directamente en su competitividad.

Así, cabe destacar cuál ha sido la evolución del precio final de la energía en España, en comparación con el precio de venta final de los automóviles en el marco temporal 2002-2011. En este escenario, frente a un precio de los automóviles, constante o con ligeros descensos, se han producido aumentos muy significativos de precio final de energía eléctrica (+50%) y gas (+40%)

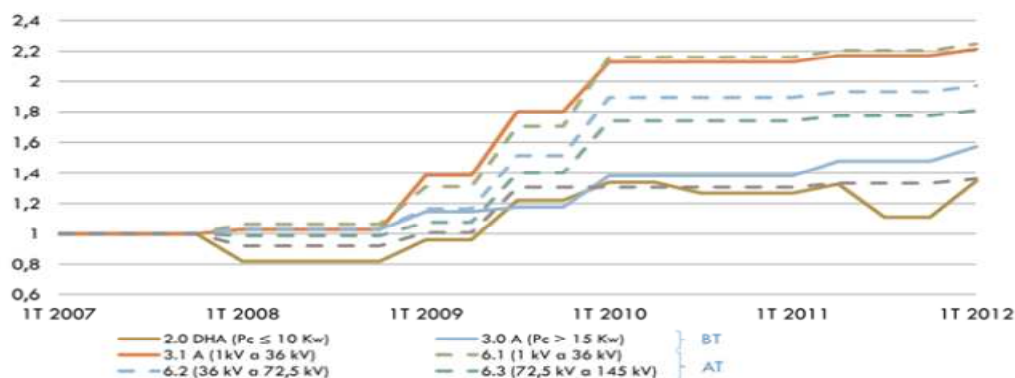
Índice de precios general vs. Índice de precios automóvil vs. Índice precio electricidad y gas (Índice base 2006 = 100)



Por otro lado, en los últimos años se ha iniciado una escalada en las tarifas de acceso (peajes) que, en el caso de la electricidad, ha experimentado crecimientos de más del 80% en 18 meses, debiendo soportar los consumidores de alta

tensión, entre los que se encuentran todas las empresas fabricantes y buena parte de los proveedores del sector del automóvil, las mayores subidas.

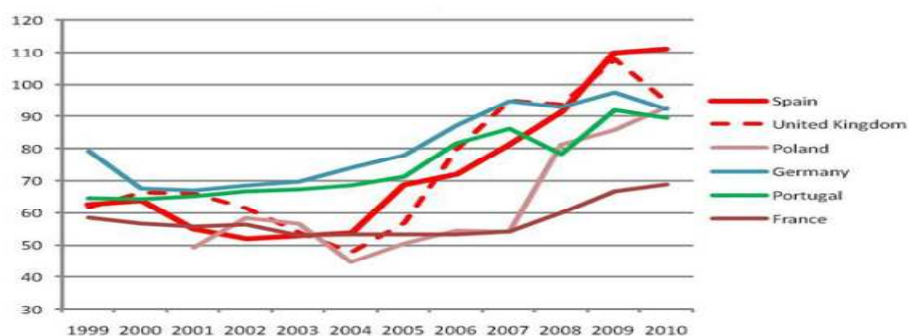
Variación de los Peajes de Acceso desde 2007



Con todo ello, las tarifas de accesos constituyen ya más del 30% del coste final de la electricidad para la industria.

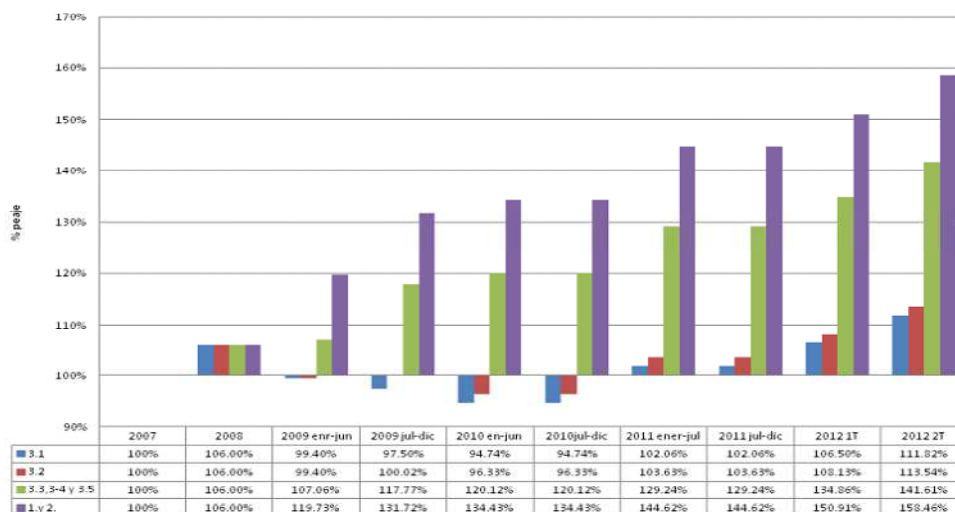
El consumo energético es uno de los factores que más diferencia a nuestras factorías de sus competidoras a nivel Europeo, presentando España unos costes de energía eléctrica de fuerte tendencia creciente, que hacen que hoy la electricidad sea más cara en España que en muchos de los principales competidores, como muestra el gráfico siguiente elaborado por Eurostat.

Precios Electricidad Consumidor Industrial: 500 – 2000 MWh/año (€/MWh)



Si bien, las tarifas de gas presentan alguna diferencia con las eléctricas, lo cierto es que también han experimentado un sensible incremento en su parte regulada en estos últimos años, como pone de manifiesto el gráfico siguiente:

Incremento Peajes de Gas 2007-2012



Todas las circunstancias expuestas a lo largo de este apartado han hecho que la industria automovilística española esté todavía lejos del mercado potencial, advirtiendo el sector que “*aún hay un importante déficit en la renovación de vehículos*”¹¹.

2.1- SITUACIÓN CONCRETA POR LA QUE ATRAVIESA AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

La situación que afronta AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., sólo encuentra una causa: la drástica caída en las ventas y el desplome del servicio de postventa. Nada puede hacer esta empresa ante esta decisión de sus clientes, y no existe medida de gestión alguna que permita a ésta mercantil obligar a sus clientes a solicitar productos o a crear pedidos inexistentes de clientes inexistentes. La gravísima crisis del mercado ha abocado a una casi inexistente actividad productiva y a un escenario de casi total falta de ocupación para su plantilla. Un hecho totalmente ajeno a la gestión y dirección de la empresa, no dependiente de la misma en extremo alguno, pero que genera una grave situación: falta de ocupación para la plantilla.

El objetivo de esta apartado es realizar un breve análisis de los principales acontecimientos que han contribuido a provocar la situación en la que actualmente se encuentra inmersa AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

¹¹ Datos extraídos del artículo que publicó el DiariodeLeón.es el 17 de mayo de 2015.

1- Brusca caída de la demanda debido, principalmente, al desplome en las ventas de coches nuevos a particulares que, en palabras del Jaume Roura¹², son “el verdadero termómetro de cómo está el mercado de la automoción” y al alargamiento de la vida útil de los automóviles, que ha provocado un envejecimiento en el parque circulante, lo que ha generado un efecto negativo sobre la actividad de los talleres.

La caída histórica de las ventas en el año 2012, cuando el mercado retrocedió a finales de los ochenta, tiene como principal motivo la crisis económica que actualmente afecta a España: la escalada inflacionista detrae de las familias capacidad de gasto y endeudamiento, alejando la posibilidad de compra de un coche.

Uno de los principales causantes de este severo estancamiento en el lado de la demanda es la falta de apoyo crediticio a este sector, consecuencia directa de la crisis financiera global. Según los datos facilitados en el informe elaborado por ANFAC, los compradores financian el 80% de los turismos y el 100% de los vehículos industriales, lo que supone un desembolso elevado en comparación con otros bienes de consumo; tanto es así que, según la encuesta de Cetelem¹³, el 97% de los concesionarios encuestados considera que la oferta de financiación es un factor muy importante a la hora de realizar la venta de un vehículo.

2- Descenso en las reparaciones de vehículos y negativas previsiones de futuro para el sector por los cambios de comportamiento en los conductores y, en menor medida, por la rebaja de las coberturas de las pólizas de auto.

Si bien es verdad que la normativa vigente establece la periodicidad en que cada tipo de vehículo debe someterse a la Inspección Técnica, es conocido que más de 2 millones de vehículos en España no cumplen este requisito. En esta época que estamos viviendo los conductores tienden, como ya se dijo anteriormente, a alargar la vida útil de los automóviles, lo que ha reducido las visitas al taller en un 25% y las reparaciones por siniestro en un 18% en los últimos cuatro años¹⁴.

¹² Presidente de la patronal de los concesionarios FACONAUTO

¹³ Entidad bancaria especializada en la concesión de créditos al consumo

¹⁴ Datos extraídos de cincodías.com

Todo ello ha hecho que la aportación del servicio postventa (recambio y taller) a la rentabilidad de las redes oficiales de distribución pierda peso y haya pasado, de representar un 69% de los márgenes de los concesionarios en el período de los nueve primeros meses del año 2011, a un 59% en el mismo periodo de 2012.

Otro de los factores que ha influido en el descenso de los beneficios de las operaciones de taller es la contratación de menores coberturas en las pólizas de seguros, afectando principalmente a la actividad de la carrocería, cuyas reparaciones no se consideran tan imprescindibles como las de mecánica¹⁵.

También hay que tener en cuenta que, en los últimos años se han expandido los talleres clandestinos. Según Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de GANVAM, “alrededor de un 17% de las operaciones de reparación y mantenimiento de los vehículos realizados en 2012 se han efectuado en talleres ilegales.”

Finalmente, procede recordar una práctica habitual por parte de los usuarios que durante los primeros años de adquisición del vehículo acuden a los talleres de reparación autorizados, principalmente por razones de confianza y garantías, si bien esto cambia para los clientes con vehículos de mayor edad o de segundo mano, que acuden a los talleres de reparación independientes, fundamentalmente por razones de precio¹⁶.

3- Situación económica difícilmente sostenible, debido, por un lado, a la drástica caída de las ventas de automóviles y motocicletas que ha originado, por un lado, un continuo excedente de capacidad, lo que resulta especialmente dañino para las cuentas de resultados de los fabricantes y, por otro, la caída del precio medio de los vehículos como consecuencia, entre otras, de la limitación de la inversión y de la restricción del consumo.

Todas las razones anteriormente expuestas han hecho que desde el año 2010 AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. esté dando pérdidas al finalizar su ejercicio, como se demostrará en el apartado dedicado a las causas económicas que motivan este Procedimiento.

¹⁵ Información extraída del informe elaborado por la consultora Audatex

¹⁶ Datos extraídos del artículo que publicó el DiariodeLeón.es el 17 de mayo de 2015.

4- Rescisión del contrato de concesionario de automóviles XXXXX nuevos, motocicletas XXXXX Motorrad y automóviles nuevos MINI por parte de XXXXX IBÉRICA, S.A. En el mes de octubre de 2012 XXXXX IBÉRICA, S.A. comunicó, mediante burofax, a la Dirección de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., la decisión de no proceder a la renovación del contrato de concesionario con efectos del día 30 de septiembre de 2013.

2.2- EXCEDENTE DE PLANTILLA VINCULADO A LAS NECESIDADES DE PRODUCCIÓN

Habida cuenta de lo expuesto en los apartados precedentes, existe una previsión para los próximos meses de 2015 de la continuidad y más que probable agravación del descenso de los niveles de producción experimentados.

A este respecto, el descenso de ventas y reparación, tiene una incidencia directa en las necesidades de mano de obra para los próximos meses de 2015, manifestándose, por tanto, la situación coyuntural y no estructural, lo que implica la necesidad de adoptar medidas en el empleo, esto es, de disminuir la plantilla proporcionalmente al descenso de actividad de la empresa, para que la misma pueda continuar funcionando acorde a los niveles productivos que experimenta actualmente.

Así las cosas, AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., debe poner en marcha las medidas necesarias para garantizar su viabilidad futura ante un contexto económico y de demanda mucho menos favorable al de hace unos años. El reajuste económico que debe llevar a cabo la empresa tiene que combinar una reducción de los desajustes entre capacidad productiva y demanda con una mayor eficiencia y productividad en sus procesos; un aumento de la productividad por hora trabajada y un descenso de los costes medios por empleado.

A resultas de lo expuesto, AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., corre serio peligro de viabilidad si continua haciendo frente a unos gastos de personal estructurales, que en manera alguna se rentabilizan; todo ello sin perjuicio del consiguiente trastorno productivo y organizativo que comporta la referida situación, con un desajuste entre los recursos humanos de los que dispone y las necesidades productivas de las que precisa.

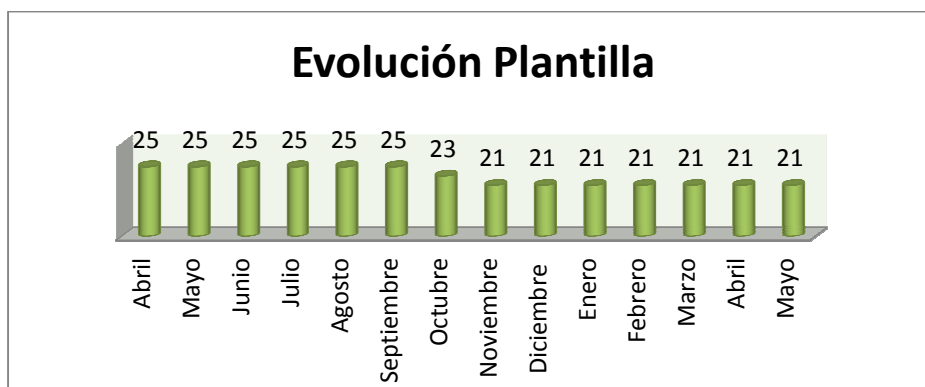
La suspensión de 21 contratos de trabajo, resulta un “mínimo” para garantizar una nueva AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., organizativa, productiva y

funcionalmente sostenible y eficiente, en aras de su propia viabilidad y subsistencia a corto plazo.

Sólo así AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. podrá recuperar paulatinamente su situación competitiva en el mercado y mantenerla ulteriormente, mientras no mejore la coyuntura socioeconómica de la nación en general y del sector automovilístico, en el que opera la Empresa, en particular.

2.3- EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA

A continuación se expone un gráfico que refleja la evolución de la plantilla desde septiembre de 2013 hasta octubre de 2014.



Este gráfico muestra que, a pesar de los esfuerzos de la Dirección de la mercantil de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., por mantener, en la medida de lo posible el empleo, la situación económica le ha obligado a acometer medidas de reestructuración de la plantilla.

3- MEDIDAS ADOPTADAS POR AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., TENDENTES A MEJORAR SU POSICIÓN EN EL MERCADO Y EVITAR LA SUSPENSIÓN COLECTIVA DE CONTRATOS DE TRABAJO.

Con anterioridad a acordar la suspensión colectiva de la totalidad de los contratos de trabajo, tratando de evitarlo, AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. ha acordado una serie de decisiones, con la intención de mantener o incrementar el volumen de contratación y producción, como a adaptar sus recursos humanos a la nueva situación crítica del sector, entre las cuales destacan:

- La presentación de un Procedimiento de regulación de empleo suspensivo de 14 relaciones laborales en mayo de 2012.
- La presentación de un Procedimiento de regulación de empleo suspensivo de todas las relaciones laborales el pasado mes de marzo de 2013 (número de Procedimiento 169/2013).
- La presentación de un Procedimiento de regulación de empleo suspensivo de todas las relaciones laborales el pasado mes de marzo de 2014 (número de Procedimiento 70/2014).
- La presentación de un Procedimiento de regulación de empleo suspensivo de todas las relaciones laborales el pasado mes de junio de 2014 (número de Procedimiento 143/2014).
- Despido objetivo de dos trabajadores en septiembre de 2014.
- Despido objetivo de un trabajador en octubre de 2014.
- La presentación de un Procedimiento de regulación de empleo suspensivo de todas las relaciones laborales el pasado mes de octubre de 2014 (número de Procedimiento 206/2014).

No obstante lo anterior, y a la luz de los datos indicados en los apartados anteriores de la presente memoria, no han resultado suficientes para reactivar la cartera de venta y reparación, por lo que, agotadas las posibles alternativas de reactivación del nivel de ventas, la adopción de la medida suspensiva resulta inevitable, so pena de comprometer la viabilidad futura de la Empresa.

4- CAUSAS LEGALES QUE JUSTICAN EL PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DE EMPLEO. CAUSAS ECONÓMICAS.

En este sentido, y a la luz de lo hasta aquí expuesto, resulta evidente que en el presente caso la medida propuesta resulta absolutamente ajustada a la situación que atraviesa la misma, ya que el constante descenso de actividad por el que atraviesa la empresa desde el inicio de la actual crisis económica hace insostenible el mantenimiento del volumen de plantilla actual y, por tanto, la pervivencia de las relaciones laborales en las condiciones vigentes hasta el momento.

Por su parte, el Estatuto de los Trabajadores prevé, en su artículo 47, la posibilidad de adopción de la medida de suspensión de los contratos de trabajo, a iniciativa del empresario, cuando dicha medida se funde en la concurrencia de causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.

Del análisis del marco regulador relativo a la suspensión contractual como medida de regulación de empleo, debe significarse que ni la norma legal ni la reglamentaria efectúan enumeración o concreción alguna en relación con los supuestos en los cuales debe entenderse que concurre una causa suficiente para la suspensión de los contratos, aportándose tan sólo elementos de carácter teológico para que el intérprete de la norma proceda a una determinación de las mismas.

Así, se puede decir que la suspensión regulada por la norma legal es causal, es decir, requiere de uno o varios factores desencadenantes que incidan de manera desfavorable en la rentabilidad o eficiencia de la empresa.

Por tanto, dada su condición de *conceptos jurídicos indeterminados*, en orden a su configuración es necesario acudir a los criterios que doctrinal y jurisprudencialmente se han venido delimitando al respecto, teniendo en cuenta que cada una de dichas causas parte de un presupuesto de hecho autónomo.

En concreto, en el supuesto de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. son de carácter económico, las causas que originan la necesidad de la adopción de la medida preventiva de suspensión de los contratos de trabajo en los términos propuestos, dada la situación por la que atraviesa la empresa en el momento actual, y que evitaría la necesidad de proceder a la amortización de puestos de trabajo.

4.1- CAUSAS ECONÓMICAS

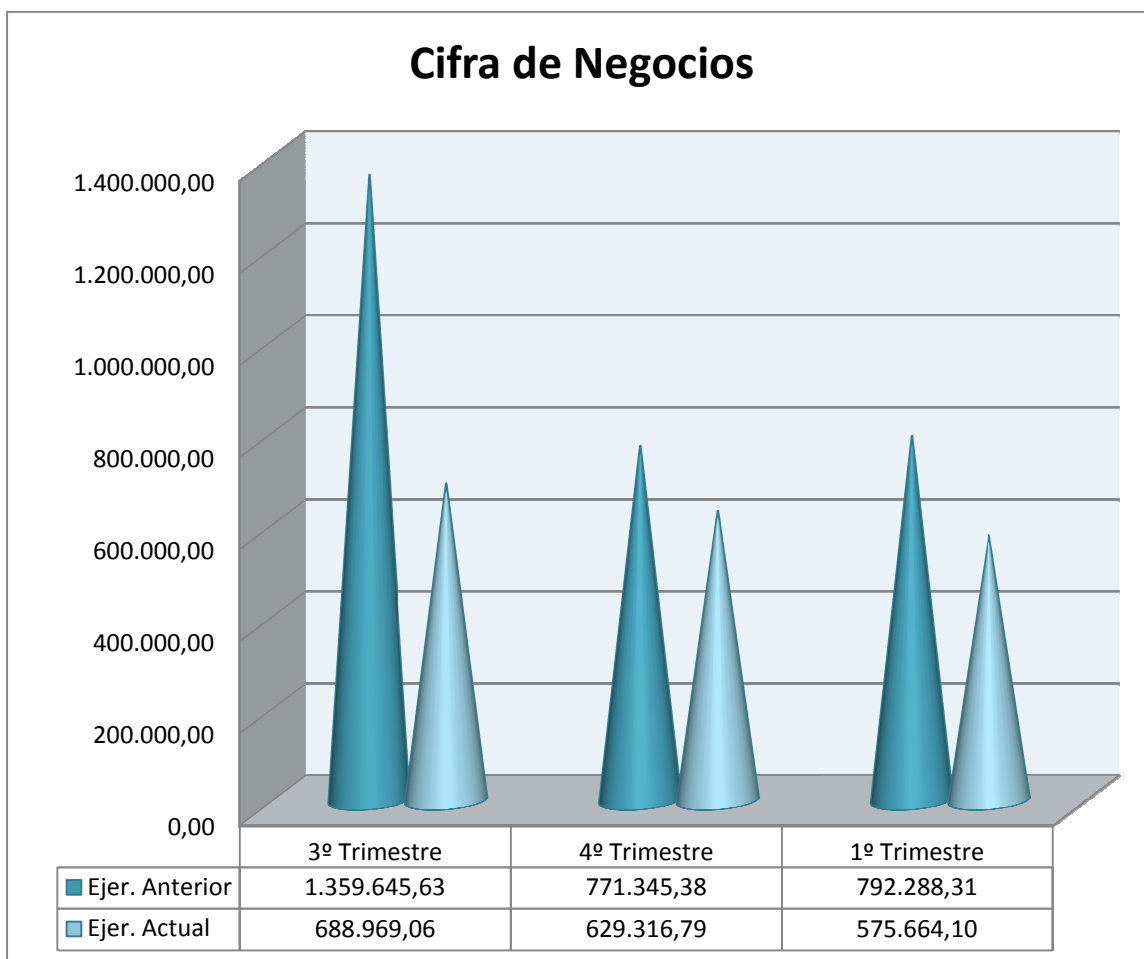
Como consecuencia de todo lo hasta ahora expuesto, AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. se enfrenta a una grave contracción de la demanda provocado por la fuerte competencia del sector y el desplome de las ventas desde el inicio de la crisis económico-financiera.

Actualmente, la realidad es que no hay un apoyo crediticio ni a los particulares ni a los distribuidores, consecuencia directa de la crisis financiera global, por lo que a

las dificultades financieras de las empresas se añaden las restricciones crediticias que terminan por hacer inviable la renovación del parque circulante.

AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. también se dedica al servicio de postventa, pero el que hasta el año pasado era el refugio de los concesionarios contra la crisis, también se visto salpicado por la misma.

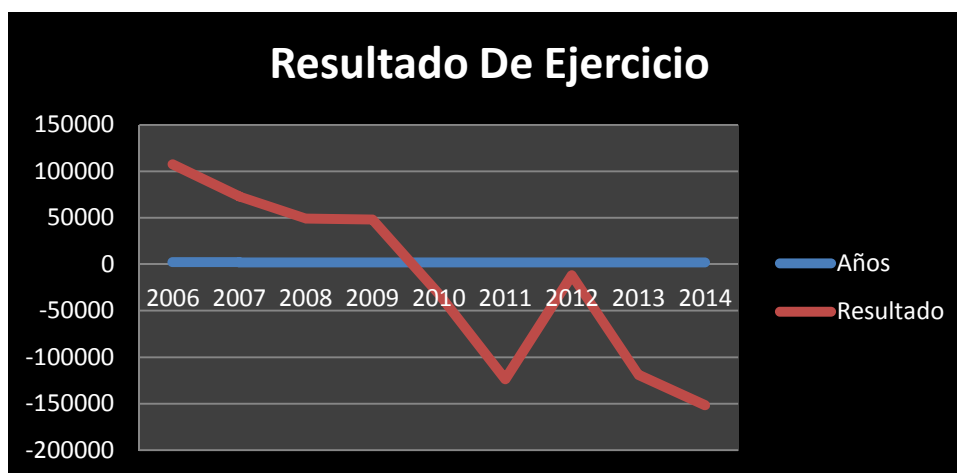
A continuación se adjunta una gráfica que muestra la evolución de la cifra de negocios de los dos últimos trimestres del año 2013, comparados con los dos últimos del año 2014, y del primer trimestre del año 2014 comparado con el primer trimestre del año 2015:



Tras el análisis de esta magnitud, cabe observar que AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. no puede ocupar a la totalidad de la plantilla actual, requiriendo la adopción de medidas urgentes que garanticen la viabilidad y el volumen de empleo en la empresa, así como la pervivencia del negocio y del centro de trabajo.

Por ello, resulta necesario reorganizar el volumen de la plantilla a la situación de ventas actual, pues de otro modo se perdería cualquier garantía de pervivencia y viabilidad futura de la actividad comercial y de reparación, y con ella del empleo.

Por otro lado, hay que señalar que, desde el año 2010, el resultado del ejercicio de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., ha sido negativo. El gráfico que a continuación se relaciona expone claramente la evolución de los resultados de la Empresa desde antes del inicio de la crisis (año 2006) hasta el fin del ejercicio económico 2014:



Visto el gráfico anterior, parece claro que los costes que genera la dimensión de la plantilla de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., cantidad que mensualmente asciende a 47.753,40 Euros¹⁷, no se están ajustando a la grave situación por la que atraviesa la mercantil. La rigidez del coste de personal supone un serio obstáculo para la mejora de la competitividad de la compañía y toda una amenaza para su viabilidad, dado que la productividad de su plantilla no se corresponde con los costes que genera. A día de hoy, la única alternativa que la noma aplicable dispone es la presente medida.

Asimismo resulta pertinente señalar que, a 31 de marzo de 2015, la mercantil AUTOMÓVILES UNILEON, S.L. arroja unas pérdidas de 22.955,85.

En conclusión, la nueva estructura organizativa está orientada a optimizar y mejorar la posición competitiva de la empresa, y superar a con ello las dificultades de mercado que se están sufriendo.

¹⁷ Coste de la plantilla en marzo de 2015. Téngase en cuenta que la plantilla está afectada por un expediente suspensivo.

5- CONCURRENCIA DE UNA SITUACIÓN DE CARÁCTER COYUNTURAL

El artículo 16 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada requiere para la autorización de la medida suspensiva acreditar que se trata de una situación coyuntural de la actividad de la empresa.

Como ya ha sido puesto de manifiesto, la coyunturalidad viene impuesta, especialmente, por las circunstancias que en la actualidad atraviesa el sector automovilístico, y que han supuesto una drástica disminución en el volumen de actividad de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L.

No obstante, y más allá de la propia evolución del sector, AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., entiende que la situación es coyuntural por las siguientes razones:

- Se está trabajando en la intensificación de la negociación con los clientes privados.
- Se está buscando nuevas oportunidades de mercado tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

El logro de los objetivos propuestos mejoraría, sin duda, la actual situación económica, permitiendo el mantenimiento de los puestos de trabajo. No obstante, se trata de apuestas cuyos frutos comenzarán a verse a medio plazo.

6- CONCLUSIONES. NECESIDAD DE LA ADOPCIÓN DE LA MEDIDA SUSPENSIVA

La opción de suspensión de contratos de trabajo solicitada por AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., tiende a mantener, en la medida de lo posible, el nivel de empleo, no tan sólo con carácter inmediato, pues no se está acudiendo a la extinción de contratos de trabajo, sino también en el futuro, considerando que la situación actual es coyuntural y tenderá a mejorar.

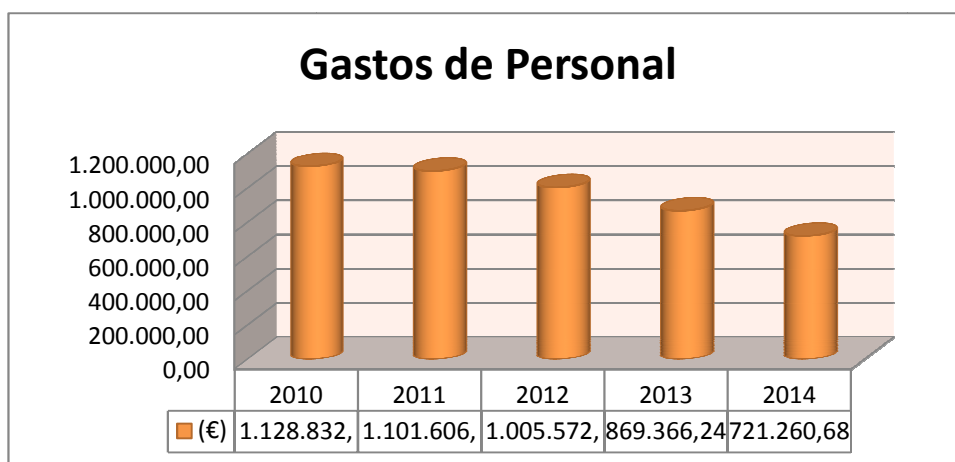
En este sentido, y a la luz de lo hasta aquí expuesto, resulta evidente que, en el presente caso, la medida propuesta resulta absolutamente ajustada a la situación que atraviesa la empresa, ya que el drástico descenso de la actividad durante los últimos años, y la disminución continua de actividad en la actualidad, hace insostenible el

mantenimiento del volumen de horas de trabajo actual del personal y, por tanto, la pervivencia de las relaciones laborales en las condiciones vigentes hasta el momento.

La flexibilidad laboral lograda con las medidas de empleo adoptadas hasta el momento han permitido a la Dirección de AUTOMÓVILES UNILEON, S.L., adecuar los recursos humanos de los que dispone la empresa a las necesidades reales de la demanda, lo que ha permitido mantener unos niveles mínimos de competitividad.

Las decisiones adoptadas en materia de reestructuración empresarial están ayudando por un lado, a superar la grave situación que atraviesa la empresa desde el inicio de la crisis económica y por otro lado, a afianzar la viabilidad futura de la Compañía.

A continuación se adjunta una gráfica en la que se muestra la evolución de los gastos de personal desde el año 2010 al año 2014:



Por todo lo expuesto, a lo largo de este documento, se entiende que esta medida es la solución menos traumática posible para superar una situación tan desfavorable como la vivida por esta empresa, y que así mismo se muestra como la medida más razonable a adoptar en aras de recuperar la complicada situación actual por la que atraviesa la misma.

Fdo.: GERENTE

4 .5.- COMUNICACIÓN AUTORIDAD LABORAL APLICACIÓN MEDIDA SUSPENSIVA

A LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE LEÓN

DON GERENTE, con D.N.I. número 9.000.000-A con domicilio a efectos de notificaciones en León, Carretera León, C.P. 24000, actuando en nombre y representación de **AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.**, según se acredita mediante copia de Escritura Notarial que adjunto se acompaña, dedicada a la comercialización de toda clase de vehículos y sus repuestos y reparación de los mismos, y con domicilio social en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, y C.I.F. número BOOOOOO, ante esa Autoridad Laboral comparece y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

PRIMERO.- Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, por medio del presente escrito, insta la instrucción de Procedimiento de Regulación de Empleo para la **SUSPENSIÓN DE 21 CONTRATOS DE TRABAJO por CAUSAS ECONÓMICAS**, pudiendo hacer efectiva la meritada medida a partir del día 1 de junio de 2015, por un período máximo de doce meses, respetando, en todo caso, la comunicación de la misma a los trabajadores y a la Autoridad Laboral y, por tanto, concluido el período de consultas que legalmente se establece como trámite previo y preceptivo para acometer una suspensión colectiva.

Cabe señalar que, en la actualidad la Empresa está inmersa en un Procedimiento de Regulación de Empleo Suspensivo de todas relaciones laborales, solicitado el 22 de octubre de 2014 y que finalizará el 31 de mayo de 2015. Debido a las dificultades económicas por las que atraviesa la Empresa, la Dirección de AUTOMÓVILES

UNILEÓN, S.L., ha tomado la decisión, dada la grave situación de la mercantil, de abrir el período de consultas de este Procedimiento, vigente el anterior.

SEGUNDO.- Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, se adjunta como Anexo IV a esta solicitud el Acta de inicio de apertura del período de consultas con la comisión negociadora.

TERCERO.- Que, en cumplimiento de lo dispuesto en las citadas normas legales, se acompañan los documentos que seguidamente se especifican y que son los que justifican el presente Procedimiento:

Relación nominativa de trabajadores que vayan afectados por el Procedimiento de Regulación de Empleo. (Anexo I)

Comunicación dirigida a los trabajadores de la intención de la Empresa de iniciar el procedimiento de suspensión de contratos y de reducción de jornada. (Anexo II)

Nombramiento por parte de los trabajadores de la comisión negociadora (Anexo III).

Acta de inicio de apertura del período de consultas. (Anexo IV)

Memoria explicativa de las causas motivadoras de su solicitud. (Doc. 1)

Cuentas anuales auditadas correspondientes al ejercicio económico 2013, integradas por el balance de situación y por la cuenta de pérdidas y ganancias. (Doc. 2)

Cuentas anuales formuladas correspondientes al ejercicio económico 2014, integradas por el balance de situación y por la cuenta de pérdidas y ganancias¹⁸. (Doc. 3)

Balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias provisionales de AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., a 31 de marzo de 2015. (Doc. 4)

Declaración de la representación de la Empresa sobre la exención de auditoría. (Doc. 5)

¹⁸ En este sentido indicar que las cuentas de la mercantil AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L., se encuentran formuladas conforme al artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, estando pendientes de aprobación, todo ello dentro del plazo conferido al efecto por el artículo 164 de la meritada norma.

Modelo 390 I.V.A. correspondiente al ejercicio económico 2014. (Doc. 6)

Modelos 303 I.V.A. correspondientes a todo el año 2014. (Doc. 7)

Modelos 303 I.V.A. correspondientes a los tres primeros trimestres del año 2015. (Doc. 8)

TC2 desde febrero de 2014 marzo de 2015. (Doc. 9)

CUARTO.- Que, mi representada se rige por el Convenio Colectivo provincial del Sector Siderometalúrgico publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de León en fecha 18 de febrero de 2010.

QUINTO.- Que, actualmente el número de trabajadores asciende a 21, cuya clasificación se muestra en la siguiente tabla, de los cuales se encuentran afectados por la presente solicitud los 21, estando todos ellos en un único centro de trabajo ubicado en la provincia de León, dedicado a la comercialización de toda clase de vehículos y sus repuestos y reparación de los mismos, y sito en el domicilio social indicado en el encabezamiento de este escrito.

PLANTILLA AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L. MAYO DE 2015			
Departamento	Nº Trabajadores	Hombres	Mujeres
Jefe Taller	1	1	0
Jefe Recambios	1	1	0
Capataz	1	1	0
Recepción	2	2	0
Dependiente	1	1	0
Vendedor	2	2	0
Técnico administrativo	1	1	0
Auxiliar administrativo	1	0	1
Oficial Primera	4	4	0
Oficial Segunda	6	6	0
Oficial Tercera	1	1	0
TOTAL	21	20	1

SEXTO.- Que, a efectos de posibles garantías sindicales, comunicar que actualmente la empresa cuenta con un representante de los trabajadores, **Don Representante de los Trabajadores.**

No obstante lo anterior y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, así como en el artículo 17 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, en fecha 11 de mayo de 2015, la Dirección de la Compañía procedió a comunicar a los trabajadores del centro de trabajo sito en LEON (León), en LEÓN, C.P. 24000, su intención de dar inicio al presente procedimiento.

Por lo expuesto,

SOLICITO A LA OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE LEÓN

que, tenga por presentado este escrito, junto con sus copias y documentos que lo acompañan, se sirva admitirlo y, en mérito a su contenido, tenga por formulada comunicación de medida suspensiva por el que se declare la **SUSPENSIÓN COLECTIVA DE LOS 21 TRABAJADORES** que actualmente componen la plantilla de la Empresa y que se relacionan nominativamente en el Anexo I de la presente solicitud, pudiendo hacer efectivas dichas suspensiones a partir del día 1 de junio de 2015 y por un plazo máximo de 12 meses, en base a la concurrencia de **CAUSAS ECONÓMICAS**, y con todo lo demás que proceda en Derecho.

En LEON para León, a 18 de mayo de 2015

Fdo.: GERENTE

4.6.- ACTAS DE REUNIONES EN EL PERIODO DE CONSULTAS

ACTA PRIMERA

ACTA DE REUNIÓN DEL PERÍODO DE CONSULTAS

En LEON, a 21 de mayo de 2015

REUNIDOS

Por la empresa, Don GERENTE, mayor de edad, con DNI/NIF número 0.000.000V, actuando nombre y representación de la mercantil **AUTOMÓVILES UNILEÓN S.L.**, con C.I.F. número B0000000, y domicilio en LEON (León), LEON, C.P. 24000. Acompaña: AGOGADA, con D.N.I. número 9999999Z

Por la Comisión Negociadora, don representante de la comisión negociadora con D.N.I. número 9.000.000Z, actuando en nombre y representación de los trabajadores afectados en el Procedimiento de Regulación de Empleo del referido centro de trabajo que la empresa tiene en el domicilio arriba indicado.

Reconociéndose ambas partes plena capacidad de obrar, se reúnen en el mencionado centro de trabajo y, tras la correspondiente exposición de motivos, información documentada y aclaraciones pertinentes, conscientes de la difícil situación que atraviesa la Empresa y de la necesidad de adaptar la plantilla de la Compañía a sus necesidades actuales,

MANIFIESTAN

I.- Que, el día 19 de mayo de 2015, la Dirección de la Empresa presentó, ante la imposibilidad de hacerlo el día 18 de mayo de 2015, ante la Oficina Territorial de Trabajo de León, comunicación de Procedimiento de Regulación de Empleo para la suspensión de 21 contratos de trabajo, los cuales engloban a la totalidad de la plantilla que actualmente conforma la Empresa, pudiendo ejecutar dicha medida suspensiva a partir del día 1 de junio de 2015 y por un plazo máximo de doce meses.

El día 18 de mayo de 2015 la Dirección de la Empresa procedió a la apertura del período de consultas a que se refiere el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, así como en los artículos 17, 18 y 19 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre.

Asimismo, junto con la mencionada comunicación, la Dirección puso a disposición de la Comisión Negociadora copia de toda la documentación aportada al Procedimiento administrativo, la cual se relaciona en el texto de aquella.

II.- Que, como consecuencia de lo anterior, y en cumplimiento del deber de negociación de las partes con vistas a la consecución de un acuerdo, con fecha de hoy, 20 de mayo de 2015, la Empresa ha informado a la comisión negociadora de la situación en la que se encuentra, reconociendo ésta que aquélla atraviesa por un período de extraordinarias dificultades económicas derivadas, fundamentalmente, de las circunstancias que seguidamente se relacionan:

Descenso en las reparaciones de vehículos, que ha hecho que la aportación del servicio de postventa (recambio y taller) pierda peso en la rentabilidad de las redes oficiales de distribución.

Restricción crediticia y problemas de financiación en el sector automovilístico en general.

Situación económica insostenible: desde el año 2010 el resultado de ejercicio de la Empresa está siendo negativo, con las pérdidas que ello conlleva para la mercantil.

III.- Que, en esta reunión la Comisión Negociadora plantea las siguientes cuestiones:

a) La representación de los trabajadores plantea la posibilidad de que la medida suspensiva siga siendo rotativa como en los otros Procedimientos.

La Dirección de la mercantil muestra su conformidad con el planteamiento si bien recuerda que hay trabajadores, que por la especialidad y las características de su puesto de trabajo no pueden rotar. No obstante, la Empresa recuerda que las rotaciones obedecerán a criterios organizativos y de facturación.

b) La representación de los trabajadores pregunta por el tiempo de notificación tanto para la incorporación como para la suspensión del contrato de trabajo.

Ambas partes, de común acuerdo, asumen que los tiempos serán: La Dirección de la Empresa manifiesta que los tiempos serán:

- 24 horas para reincorporarse al puesto de trabajo.
 - 48 horas cuando vaya a verse afectado por el Procedimiento.
- c) La representación de los trabajadores, al igual que en otras reuniones de otros Procedimientos, plantea si se disfrutarán el 100% de las vacaciones.

La Dirección de la Empresa manifiesta que, tal y como se ha hecho hasta ahora, se respetarán quince días de vacaciones para todos los trabajadores, hayan sido devengados o no por estar afectados por la medida suspensiva.

IV.- Que, en esta reunión no se ha alcanzado ningún acuerdo en la medida que el representantes de los trabajadores, quiere informar al resto de los compañeros de las cuestiones aquí tratadas, por lo que la Dirección de la Compañía y la Comisión Negociadora, de común acuerdo, fijan la siguiente reunión para el día 22 de mayo, a las 13:00 horas, siendo el lugar de celebración de la misma el domicilio social de la Empresa.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman la Empresa y la Comisión Negociadora, el presente Acta por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Fdo.: GERENTE

FdoRepresentante de la comisión negociadora

ACTA SEGUNDA

ACTA DE FINALIZACIÓN DEL PERÍODO DE CONSULTAS

CON ACUERDO

En LEON, a 22 de mayo de 2015

REUNIDOS

Por la empresa, Don GERENTE, mayor de edad, con DNI/NIF número 09.500.000-A , actuando nombre y representación de la mercantil **AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.**, con C.I.F. número B0000000, y domicilio en LEON (León), LEÓN, C.P. 24000.

Por la Comisión Negociadora, don Representante de la comisión negociadora con D.N.I. número 09.000.000V, actuando en nombre y representación de los trabajadores afectados en el Procedimiento de Regulación de Empleo del referido centro de trabajo que la empresa tiene en el domicilio arriba indicado.

Reconociéndose ambas partes plena capacidad de obrar, se reúnen en el mencionado centro de trabajo y, tras la correspondiente exposición de motivos, información documentada y aclaraciones pertinentes, conscientes de la difícil situación que atraviesa la Empresa y de la necesidad de adaptar la plantilla de la Compañía a sus necesidades actuales,

MANIFIESTAN

I.- Que, el día 19 de mayo de 2015, la Dirección de la Empresa presentó, ante la imposibilidad de hacerlo el día 18 de mayo de 2015, ante la Oficina Territorial de Trabajo de León, comunicación de Procedimiento de Regulación de Empleo para la suspensión de 21 contratos de trabajo, los cuales engloban a la totalidad de la plantilla que actualmente conforma la Empresa, pudiendo ejecutar dicha medida suspensiva a partir del día 1 de junio de 2015 y por un plazo máximo de doce meses.

El día 18 de mayo de 2015 la Dirección de la Empresa procedió a la apertura del período de consultas a que se refiere el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, así como en los artículos 17, 18 y 19 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre.

Asimismo, junto con la mencionada comunicación, la Dirección puso a disposición de la Comisión Negociadora copia de toda la documentación aportada al Procedimiento administrativo, la cual se relaciona en el texto de aquella.

II.- Que, como consecuencia de lo anterior, y en cumplimiento del deber de negociación de las partes con vistas a la consecución de un acuerdo, con fecha de hoy, 20 de mayo de 2015, la Empresa ha informado a la comisión negociadora de la situación en la que se encuentra, reconociendo ésta que aquella atraviesa por un período de extraordinarias dificultades económicas derivadas, fundamentalmente de las circunstancias que seguidamente se relacionan:

Descenso en las reparaciones de vehículos, que ha hecho que la aportación del servicio de postventa (recambio y taller) pierda peso en la rentabilidad de las redes oficiales de distribución.

Restricción crediticia y problemas de financiación en el sector automovilístico en general.

Situación económica insostenible: desde el año 2010 el resultado de ejercicio de la Empresa está siendo negativo, con las pérdidas que ello conlleva para la mercantil.

III.- Que, en la reunión celebrada el día 20 de mayo ambas partes plantearon diversas cuestiones, tal y como se recoge en el acta de la meritada reunión.

IV.- Que, en la última reunión celebrada el pasado 20 de mayo de 2015, no se alcanzó ningún acuerdo toda vez que la Comisión Negociadora quería informar a todos los trabajadores mediante un “anuncio” expuesto en las instalaciones de la Empresa, con copia del acta de la reunión celebrada el día 20 de mayo, para que manifestaran si tenían alguna propuesta más, diferente a las ya planteadas en el período de consultas. Ambas partes, de común acuerdo, fijaron la siguiente reunión para el día 22 de mayo, a las 13:00 horas, siendo el lugar de celebración de la misma el domicilio social de la Empresa.

V.- Que, en el día de hoy, 22 de mayo de 2015 y, no habiendo manifestado ningún trabajador propuesta alguna diferente a las ya discutidas, ambas partes acuerdan suspender los contratos en los términos solicitados, si bien, es aprobado que la medida se empiece a aplicar a partir del día 1 de junio de 2015. Así, la comisión negociadora asume la necesidad de aplicar una suspensión temporal de los veintiún contratos de trabajo de los miembros de la plantilla.

VI.- Que, el presente documento, tiene carácter de **ACTA DE CIERRE CON ACUERDO DEL PERÍODO DE CONSULTAS** en el Procedimiento de Regulación de Empleo presentado por la Empresa el día 19 de mayo del año en curso ante el Autoridad Laboral, llegando a un acuerdo firme y definitivo con arreglo a las siguientes,

CLAÚSULAS

PRIMERA.- Duración, ejecución y efectos de las medidas de suspensión de contratos a tiempo completo de la jornada de trabajo.

La Empresa y la comisión negociadora convienen que, a partir del día 1 de junio de 2015 aquella podrá suspender por un plazo máximo de doce meses, por cada trabajador, los contratos de los trabajadores afectados por la medida suspensiva, que se relacionan nominativamente en el Anexo I que acompaña a la comunicación del referido Procedimiento de Regulación de Empleo.

El período o períodos de duración de suspensión a tiempo completo de los contratos de trabajo de los trabajadores afectados por la medida suspensiva, seguirán los siguientes criterios:

- a) Serán fijados por la Empresa según las necesidades del servicio, desde el día 1 de junio de 2015, hasta completar, si fuera necesario, el período máximo establecido de doce meses.
- b) La Dirección de la Empresa intentará que la medida suspensiva sea rotativa pero asumiendo que hay trabajadores que no pueden rotar porque se consideran imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Empresa, en atención a criterios organizativos y de facturación.

Una vez comunicada la medida a la Autoridad Laboral, la Empresa notificará a cada trabajador, con al menos 48 horas de antelación, el inicio del período de suspensión de su contrato de trabajo. De la misma forma, si las necesidades productivas de la Empresa lo exigiesen, ésta podrá dar por finalizada la suspensión de todos o parte de los contratos suspendidos por el tiempo necesario notificándoselo a cada trabajador con una antelación mínima de 24 horas, comunicando, nuevamente, en los mismo términos, la continuación del período de suspensión contractual por el tiempo restante autorizado.

SEGUNDA.- Período de consultas.

Se autoriza a la Empresa para que proceda a la presentación del presente Acuerdo ante la Oficina Territorial de Trabajo de León, con el fin de que la misma tenga conocimiento del acuerdo al que han llegado las partes, las cuales dan por **CERRADO CON ACUERDO** el preceptivo período de consultas, abierto el 18 de mayo de 2015, en el Procedimiento de Regulación de Empleo presentado por la Empresa, manifestando que el contenido del presente acuerdo ha sido alcanzado libre y voluntariamente, sin que haya mediado coacción, fraude o abuso de derecho para su conclusión.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman la Empresa y la Parte Social, el presente Acta por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Fdo.: GERENTE

Fdo.: Representante de los Trabajadores (Representante de los Trabajadores)

**4.7.- COMUNICACIÓN DE LA DECISIÓN FINAL A LA AUTORIDAD
LABORAL**

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE LEÓN

DON GERENTE, mayor de edad, con D.N.I. número 9.500.000-A y con domicilio a efectos de notificaciones en LEON (León), LEÓN, C.P. 24000, actuando en nombre y representación de **AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.**, (C.I.F. número BOOOOOO) según tengo debidamente acreditado en el Procedimiento de Regulación de Empleo presentado el día 19 de mayo de 2015 ante esta misma Oficina Territorial de Trabajo, comparezco ese Organismo y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONGO

Que, por medio del presente escrito y, de conformidad con lo establecido en el artículo 20.6 del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, se procede a comunicar a la Autoridad Laboral, el resultado final del período de consultas que ha tenido lugar en el marco del Procedimiento de referencia, en los siguientes términos:

PRIMERO.- Con fecha del día 22 de mayo de 2015 concluyó el período de consultas mantenido, entre el representante de la Empresa y la Representación legal de los trabajadores.

SEGUNDO.- En cumplimiento del deber de negociación de las partes, con vistas a la consecución de un acuerdo, la representación de la Empresa y la comisión negociadora nombrada por los trabajadores mantuvieron conversaciones dentro del período de consultas, sobre las causas motivadoras del Procedimiento de regulación de empleo propuesto, sobre sus efectos y demás cuestiones previstas en la legislación vigente, y cuyo contenido se refleja en la correspondiente **acta de finalización del período de consultas** que se adjunta como DOCUMENTO Nº 1.

TERCERO.- Que en las reuniones mantenidas los días 20 y 22 de mayo de 2015 (se aporta como DOCUMENTO N° 2 el acta de la reunión de 20 de mayo) la parte social y la representación de la Empresa han llegado a un acuerdo firme y definitivo sobre la duración, ejecución y efectos de la medida comunicada.

CUARTO.- Que, esta parte comunica, que hará efectivas las suspensiones anteriormente citadas a partir del día 1 de junio de 2015 y por un plazo máximo de doce meses continuados.

Por lo expuesto,

COMUNICO A LA OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE LEÓN

que, teniendo por presentado este escrito, junto con las copias y documentos que lo acompañan y, en mérito de su contenido, por comunicada a esta Oficina la finalización del período de consultas, junto con el resultado del mismo –acompañado del acta del cierre del período de consultas- celebrado en el Procedimiento de referencia y, con todo lo demás que proceda en Derecho.

Fdo.: GERENTE

4.8.- COMUNICACIÓN AL SEPE DE LA MEDIDA SUSPENSIVA

SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE LEÓN

DON GERENTE, mayor de edad, con D.N.I. número 9.500.000-A y con domicilio a efectos de notificaciones en LEON (León), LEÓN, C.P. 24000, actuando en nombre y representación de **AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.**, (C.I.F. número BOOOOOO) según tengo debidamente acreditado en el Procedimiento de Regulación de Empleo presentado el día 19 de mayo de 2015 ante esta misma Oficina Territorial de Trabajo, con número de Procedimiento 82/2015, comparezco ese Organismo y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONGO

PRIMERO.- Que, con fecha 19 de mayo de 2015 la Dirección de la Compañía presentó, ante la Oficina Territorial de Trabajo de León, comunicación de Procedimiento de Regulación de Empleo para la suspensión de 21 contratos de trabajo, los cuales engloban a la totalidad de la plantilla que actualmente conforma la Empresa, pudiendo ejecutar dicha medida suspensiva a partir del día 1 de junio de 2015 y por un plazo máximo de doce meses.

SEGUNDO.- Que, con fecha del día 22 de mayo del año en curso concluyó el preceptivo período de consultas mantenido, entre el representante de la Empresa y la Comisión Negociadora aportándose, en la comunicación que se realizó a la Autoridad Laboral, el acta de finalización con acuerdo del período de consultas.

TERCERO.- Que el siguiente cuadro muestra los trabajadores afectados por la medida suspensiva:

Apellido 1	Apellido 2	Nombre	D.N.I.	Nº Afiliación SS	Antigüedad
					4-Jul-1985

Los datos de la Tabla están ocultos por la Ley de Protección de Datos.

Por lo expuesto,

COMUNICO A LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO DE LEÓN que, teniendo por presentado este escrito y, en mérito de su contenido, por comunicada a esta Dirección Provincial los trabajadores afectados por el Procedimiento número 82/2015 y, con todo lo demás que proceda en Derecho.

En LEON para León, a 22 de mayo de 2015

Fdo. Gerente

4.9.- COMUNICACIÓN INDIVIDUAL A LOS TRABAJADORES

AUTOMÓVILES UNILEÓN, S.L.

D. TRABAJADOR 2

En LEON, a 26 de mayo de 2015

Muy Señor Nuestro,

Por medio de la presente le comunicamos que, el pasado 19 de mayo de 2015, la Dirección de la Compañía, se vio en la necesidad objetiva e ineludible de presentar, ante la Oficina Territorial de Trabajo de León, Procedimiento de Regulación de Empleo para la suspensión de veintiún contratos de trabajo, los cuales engloban a la totalidad de la plantilla que actualmente conforma la Empresa, al amparo de lo dispuesto en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, así como en el artículo 16 y siguientes del Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Despido Colectivo y de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornada, medida que venía directamente motivada por la concurrencia de causas de naturaleza económica.

En este sentido, y por cuanto a las causas económicas se refiere, cabe destacar que desde el año 2010 el resultado de ejercicio de la Empresa es negativo¹⁹, circunstancia que viene motivada por la brusca caída de la demanda debido, y, por el descenso en las reparaciones de vehículos, que ha hecho que la aportación del servicio de postventa (recambio y taller) pierda peso en la rentabilidad de las redes oficiales de distribución.

¹⁹ Resultado ejercicio 2010: -31.809,08

Resultado ejercicio 2011: -123.716,75

Resultado ejercicio 2012: -11.791,00

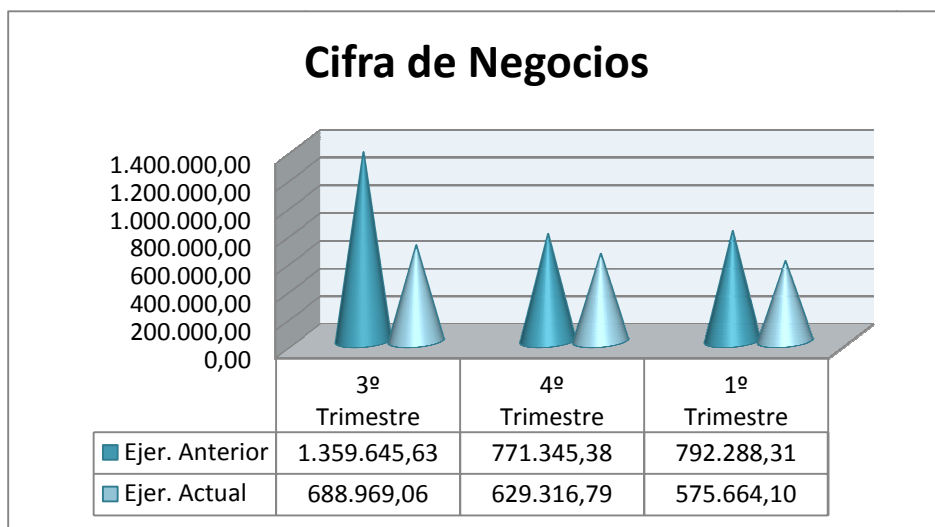
Resultado ejercicio 2013: -118.872,82

Resultado ejercicio 2014: -151.771,27

Asimismo señalar que el al cierre del primer trimestre del año 2015 también cerró con pérdidas, ascendiendo éstas a 22.955,81.

Los gastos de personal, no sufren hasta el ejercicio 2012, a pesar del claro descenso de los ingresos, modificaciones significativas, ni el coste total del mismo, ni el número final de su plantilla media. Siendo importante resaltar que el gasto de personal se incrementó durante los ejercicios 2009, 2010 y 2011 respecto del ejercicio precedente en cada caso, procediéndose en el ejercicio 2012 a un ajuste del gasto que nos deja el mismo en niveles inferiores a los del 2008, si bien esta disminución no llega a superar el 2% respecto a los datos del ejercicio en el que se inicia este estudio (2008).

A continuación adjuntamos una gráfica que muestra la evolución de la cifra de negocios de los dos últimos trimestres del año 2013, comparados con los dos últimos del año 2014 y el primer trimestre del año 2014 comparado con el primer trimestre del año 2015:



Este escenario motivó que el pasado 19 de mayo del año en curso, la Dirección de la Compañía presentara ante la Autoridad Laboral, Procedimiento de Regulación de Empleo, para la suspensión de 21 contratos de trabajo, los cuales engloban a la totalidad de la plantilla, durante un plazo máximo de doce meses, pudiendo hacer efectiva dicha medida a partir del día 1 de junio de 2015.

Junto con la meritada comunicación, esta parte aportó la documentación legalmente prevista para justificar la medida anteriormente citada y el acta de apertura del período de consultas.

De las causas objetivas anteriormente descritas, se desprende la razonabilidad de la suspensión de su contrato de trabajo al amparo del artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores y de los artículos concordantes del Real Decreto 1483/2012. Por este motivo, se ha adoptado la decisión de iniciar la suspensión de los contratos de trabajo, tal y como ya quedo indicado anteriormente, a partir del día 1 de junio de 2015.

Por último, le rogamos firme copia de la presente, a los meros efectos de dejar constancia de su entrega y recepción.

Lamentando que las circunstancias no permitan una solución menos traumática, le saluda atentamente,

REPRESENTANTE AUTOMÓVILES UNILEÓN

RECIBÍ COMUNICACIÓN

GERENTE

Trabajador 2

Diligencia testifical para el caso de que el trabajador no acepte firmar como recibí la copia de la presente carta y al objeto de acreditar que le ha sido ofrecida y notificada legalmente.

Fdo.: D/Dña. _____

DNI.: _____

Fdo.: D/Dña. _____

DNI.: _____

5. CONCLUSIONES

La opción de suspensión de contratos de trabajo solicitada por una empresa, tiende a mantener, en la medida de lo posible, el nivel de empleo, no tan sólo con carácter inmediato, pues no se está acudiendo a la extinción de contratos de trabajo, sino también en el futuro, considerando que la situación actual es coyuntural y tenderá a mejorar.

En este sentido, y a la luz de lo hasta aquí expuesto, resulta evidente que, en el supuesto analizado, la medida propuesta resulta absolutamente ajustada a la situación que atraviesa la empresa, ya que el drástico descenso de la actividad durante los últimos años, y la disminución continua de actividad en la actualidad, hace insostenible el mantenimiento del volumen de horas de trabajo actual del personal y, por tanto, la pervivencia de las relaciones laborales en las condiciones vigentes hasta el momento.

La flexibilidad laboral lograda con las medidas de empleo adoptadas hasta el momento por las empresas han permitido adecuar los recursos humanos de los que disponen a las necesidades reales de la demanda, lo que ha permitido mantener unos niveles mínimos de competitividad.

Las decisiones adoptadas en materia de reestructuración empresarial están ayudando por un lado, a superar la grave situación que atraviesa la empresa desde el inicio de la crisis económica y por otro lado, a afianzar la viabilidad futura de la Compañía.

Por todo lo expuesto, a lo largo de este procedimiento, se considera que esta medida es la solución menos traumática posible para superar una situación tan desfavorable como la vivida por esta empresa, y que así mismo se muestra como la medida más razonable a adoptar en aras de recuperar la complicada situación actual por la que atraviesa la misma.

6. BIBLIOGRAFÍA

- “La competitividad del sector del automóvil en España” Fundación FITSA
- CCOO (Sindicato Comisiones Obreras) “La industria de automoción. Balance de crisis y propuestas de actuación “(Madrid, septiembre de 2013)
- INE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA “Informe anual sectorial 2010-2014”
- Secretaría de Industria, Energía y Turismo. Secretaría general técnica. Subdirección de Estudios, Análisis y Planes de Actuación.
- IDAE, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

Enlaces web

- PLAN PIVE 7

<http://www.idae.es/index.php/relcategoria.4030/id.838/reلمenu.441/mod.pags/mem.detalle>

- PLAN PIVE 8

<http://www.idae.es/index.php/relcategoria.4046/id.860/reلمenu.456/mod.pags/mem.detalle>

- FACONAUTO “Federación de Asociaciones de concesionarios de Automoción”

<http://www.faconauto.com/revista-de-prensa>

- EL PAÍS

http://economia.elpais.com/economia/2013/03/28/actualidad/1364470099_473270.html

- ANFAC “Asociación Española de fabricantes de Automóviles y Camiones”

<http://www.anfac.com/portada.action>

- EL CONFIDENCIAL

http://www.elconfidencial.com/motor/2014-12-29/la-automocion-locomotora-de-la-economia-espanola_614103/

- EL BLOG DE “LA CAIXA”

<https://revistadeautor.lacaixa.es/sector-automovil/>

- EXPANSION

<http://www.expansion.com/2014/04/03/opinion/analisis/1396536901.html>

- CINCODÍAS

http://cincodias.com/cincodias/2015/03/16/empresas/1426518328_173006.html

- DEIA

<http://www.deia.com/2015/04/24/economia/el-sector-del-automovil-recuperara-en-2020-su-nivel-de-ventas-anterior-a-la-crisis>

- INQUALITAS

<http://www.inqualitas.net/entrevistas/18599-el-sector-del-automovil-y-la-superacion-de-la-crisis->

- IAC AUTOMOCIÓN

<http://www.iacautomocion.es/>

Legislación

- ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES
- REAL DECRETO LEY 1483/2012, DE 29 OCTUBRE

Bases de Datos

- WESTLAW.ES
- QMEMENTO.COM
- CISSLABORAL