



**AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL  
MADRID**

SENTENCIA: 00037/2017

**AUDIENCIA NACIONAL**

**Sala de lo Social**

**Secretaria D<sup>a</sup>. MARTA JAUREGUIZAR SERRANO**

**SENTENCIA Nº: 037/2017**

**Fecha de Juicio:** 21/3/2017

**Fecha Sentencia:** 23/03/2017

**Fecha Auto Aclaración:**

**Tipo y núm. Procedimiento:** IMPUGNACION DE CONVENIO 040/2017

**Proc. Acumulados:**

**Ponente:** D. RICARDO BODAS MARTÍN

**Demandantes:** SECTOR FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (SFF-CGT)

**Demandados:** GRUPO RENFE, RENFE VIAJEROS S.A., RENFE MERCANCIAS S.A., RENFE FABRICACION Y MANTENIMIENTO S.A., RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A., ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA-SECTOR FERROVIARIO COMISIONES OBRERAS (FSC-CCOO), FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES (FESMC-UGT), SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS (SEMAF), SINDICATO FERROVIARIO-INTERSINDICAL (SF-I), COMITÉ GENERAL DE EMPRESA DE GRUPO RENFE y MINISTERIO FISCAL.

**Resolución de la Sentencia:** DESESTIMATORIA

*Breve resumen de la sentencia:*

*Impugnado el convenio colectivo, que reguló, en el marco de un plan de empleo, un sistema de becas, cuyo objetivo es facilitar el proceso de sustitución de los trabajadores del personal operativo de los colectivos de conducción, comercial y fabricación y mantenimiento, que precisen una formación previa a su ocupación efectiva se establecerán, exclusivamente para procesos de formación adaptativa, cursos de formación becados previos a su desarrollo laboral, asegurando los principios de igualdad, mérito y capacidad, porque desborda el ámbito de la negociación colectiva, se desestima dicha pretensión, porque nada impide a los negociadores del convenio regular un plan de becas, cuyo objetivo es obtener formación constitutiva para el desempeño de la profesión, no siendo necesario que el plan de becas se ajuste a regulaciones específicas de becarios, que no afectan a los beneficiarios del plan. – Se descarta, por otro lado, que el plan encubra una relación laboral encubierta, porque no se ha acreditado la concurrencia de las notas de la relación laboral. – Se concluye finalmente que la norma impugnada como tal, pensada para aplicarse desde el 1-01-2015 al 31-12-2019, no limita en absoluto las exigencias formativas previstas en la Orden FOM/2520/2006, sin perjuicio, claro está, de su eventual vulneración por convocatorias concretas, que deberán impugnarse por el procedimiento correspondiente.*



## **AUD. NACIONAL SALA DE LO SOCIAL**

GOYA 14 (MADRID)  
Tfno: 914007258

NIG: 28079 24 4 2017 0000041

**IMC IMPUGNACION DE CONVENIOS 0000040 /2017**

**Ponente Ilmo. Sr/a: D. RICARDO BODAS MARTÍN**

### **SENTENCIA Nº 037/2017**

**ILMO. SR.PRESIDENTE:**  
**D. RICARDO BODAS MARTÍN**

**ILMOS. SRES. MAGISTRADOS:**  
**D<sup>a</sup>. EMILIA RUIZ-JARABO QUEMADA**  
**D. RAMÓN GALLO LLANOS**

En Madrid, a veintitrés de marzo de dos mil diecisiete.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional compuesta por los Sres. Magistrados citados al margen y

#### **EN NOMBRE DEL REY**

Ha dictado la siguiente

#### **SENTENCIA**

En el procedimiento nº 40/2017 seguido por demanda de SECTOR FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (SFF-CGT) (letrado D. Ángel Núñez Calvillo) contra GRUPO RENFE, RENFE VIAJEROS S.A., RENFE MERCANCIAS S.A., RENFE FABRICACION Y MANTENIMIENTO S.A., RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A., ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (letrada D<sup>a</sup> Concepción Losada Olivera), FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA –SECTOR FERROVIARIO COMISIONES OBRERAS (FSC-CCOO) (letrado D. Ángel Martín Aguado), FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES (FESMC-UGT) (letrado D. José Vaquero Turiño), SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS (SEMAF) (letrado D. Manuel Prieto Romero), SINDICATO FERROVIARIO-INTERSINDICAL (SF-I), (letrado D. Juan Durán Fuentes), no comparece estando citado en legal forma COMITÉ GENERAL DE EMPRESA DE GRUPO RENFE, comparece el MINISTERIO FISCAL en su legal representación

sobre impugnación de convenio, ha sido Ponente el Ilmo. Sr. D. RICARDO BODAS MARTÍN

## ANTECEDENTES DE HECHO

**Primero.-** Según consta en autos, el día 02-02-2017 se presentó demanda por SECTOR FEDERAL FERROVIARIO DE LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (SFF-CGT) contra GRUPO RENFE, RENFE VIAJEROS S.A., RENFE MERCANCIAS S.A., RENFE FABRICACION Y MANTENIMIENTO S.A., RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.A., ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANIA-SECTOR FERROVIARIO COMISIONES OBRERAS (FSC-CCOO), FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES (FESMC-UGT), SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS (SEMAF), SINDICATO FERROVIARIO-INTERSINDICAL (SF-I), COMITÉ GENERAL DE EMPRESA DE GRUPO RENFE y MINISTERIO FISCAL de impugnación de convenio colectivo

**Segundo.-** La Sala acordó el registro de la demanda y designó ponente, con cuyo resultado se señaló el día 21-03-2017 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio, al tiempo que se accedía a lo solicitado en los otro sí de prueba

**Tercero.-** Llegado el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del acto del juicio, previo intento fallido de avenencia, y en el que se practicaron las pruebas con el resultado que aparece recogido en el acta levantada al efecto.

**Cuarto. –** Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 97.2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social debe destacarse, que las partes debatieron sobre los extremos siguientes:

La CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO ratificó su demanda de impugnación del convenio colectivo, mediante la cual pretende se anule la cláusula 14.3 del I Convenio del Grupo RENFE.

Denunció, a estos efectos, que la cláusula impugnada vulnera el art. 85 ET, puesto que regula una materia indisponible para el convenio colectivo, por cuanto los becarios no mantienen relación laboral con la empresa, lo cual hace inviable que se regule en convenio colectivo su relación con la empresa.

Subrayó especialmente que la regulación de la relación entre las empresas del Grupo RENFE con sus becarios, pactada en el convenio, no se ajusta ni al RD 592/2014, ni tampoco al RD 1543/2011, tratándose, por tanto, de una regulación ex novo, que no tiene ningún soporte legal.

Denunció finalmente que el objetivo de la cláusula impugnada no es otro que sustituir a trabajadores por becarios con el consiguiente abaratamiento para la empresa, quien dispone, de este modo, de trabajadores propiamente dichos, a quienes se encubre bajo el manto de su condición de supuestos becarios.

La ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA; RENFE VIAJEROS, SA; RENFE MERCANCIAS, SA; RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SA y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SA se

opusieron a la demanda, destacando, en cualquier caso que, si se estimara la pretensión actora, debería anularse todo el convenio, por cuanto sus firmantes suscribieron una cláusula de vinculación a la totalidad.

Subrayaron, en primer término, que la cláusula impugnada se originó en un Plan de Empleo, suscrito el 4-11-2015 por todos los componentes del comité de empresa, salvo los de CGT, trasladándose posteriormente al convenio.

Señalaron que se han publicado dos convocatorias de empleo y una convocatoria de becas, sometiéndose esta última a las reglas generales de igualdad, mérito y capacidad, como no podría ser de otro modo, puesto que las becas constituyen una preparación para el empleo, que no podría efectuarse, si los trabajadores no dispusieran de las titulaciones y habilitaciones pertinentes.

Negaron, que no pueda negociarse en el convenio la regulación de las becas, que no se acomodan efectivamente ni al RD 592/2014, ni tampoco al RD 1543/2011, como no podría ser de otro modo, puesto que no se orientan a la regulación de las prácticas académicas externas de los estudiantes universitarios, ni tampoco pretenden regular prácticas no laborales en empresas, tratándose, por el contrario, de una herramienta del Plan de Empleo, cuya finalidad es formar a becarios, quienes pasarán, una vez obtenidos los requisitos correspondientes, a ser contratados laboralmente por la empresa o dispondrán, en su caso, de los requisitos necesarios para desempeñar su profesión, cuando se liberalice completamente el sector en 2020.

Negaron que la empresa sea quien conceda títulos y licencias, puesto que dicha concesión corresponde al Ministerio, correspondiendo a la empresa la concesión de habilitaciones. – Consiguientemente, no es la empresa quien proporciona la formación, sino que lo hacen centros homologados “ad hoc” y subrayaron especialmente que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria validó el plan de becarios en la empresa, pese a la oposición de CGT.

Destacaron finalmente que los alumnos reciben una formación teórica y otra práctica, que se realiza en simulador, con la máquina parada y en trenes comerciales bajo el control del correspondiente tutor.- Negaron, por consiguiente, que se contrate laboralmente a este personal, como no podría ser de otro modo, puesto que no se les exige trabajo efectivo.

SEMAF, CCOO, UGT y SF se opusieron a la demanda y abundaron en las razones alegadas por las empresas.

El MINISTERIO FISCAL se opuso a la demanda, porque ninguna norma impide que el convenio regule la relación de los becarios.

**Quinto.** - Cumpliendo el mandato del art. 85.6 de la Ley 36/2011, de 14 de octubre, se significa que los hechos controvertidos y pacíficos fueron los siguientes:  
Hechos controvertidos:

- Hay dos convocatorias de empleo, una de becarios en la que se determina que debe cumplir los mismos requisitos de las convocatorias de empleo, principio de igualdad, mérito y capacidad.
- La empresa pidió autorización a la Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria para la ejecución del plan de becas, CGT se opuso, la agencia dijo que se ajustaba a derecho.
- Los alumnos tienen formación teórica y práctica, ésta en simuladores, trenes parados y en trenes comerciales con tutores y no conducen el tren.

#### HECHOS PACIFICOS:

- El convenio no lo firma CGT pese a formar parte del Comité general de empresa.
- CGT tampoco firma el plan de empleo de 4/2/15 suscrito por el resto de los miembros del comité general de empresa.
- En la primera convocatoria de empleo se cubren 30 plazas y pasa el resto de los aprobados a una bolsa, luego hay otra bolsa de reserva.
- La empresa afirma que corresponde al Ministerio otorgar títulos, licencias y a la empresa las habilitaciones.
- La inspección de trabajo manifiesta que las becas ni se ajustaban a prácticas ordinarias ni a universitarias.
- La formación se imparte desde los centros homologados del grupo
- Renfe sólo contrata personal que acredite título, certificación habilitación.
- No se exige a los becarios realizar servicio efectivo.
- La actividad de los becarios es puramente formativa.

Resultando y así se declaran, los siguientes

#### HECHOS PROBADOS

**PRIMERO.** – CGT es un sindicato de ámbito estatal y tiene presencia en el comité general del Grupo RENFE.

**SEGUNDO.** – RENFE OPERADORA dispone de una escuela técnica profesional debidamente homologada por la Dirección General de Ferrocarriles y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

**TERCERO.** – El 16-06-2014 RENFE efectuó una convocatoria de 30 puestos de maquinistas de entrada, que se cubrió en su totalidad. – Los trabajadores, que aprobaron la convocatoria sin plaza, pasaron a formar parte de una bolsa de empleo. – Posteriormente se realizó otra convocatoria para constituir una bolsa de candidatos complementaria a la actual lista de reserva el 30-09-2015.

**CUARTO.** - El 4-11-2015 el Grupo RENFE y el Comité General del Grupo RENFE, con la excepción de los dos vocales de CGT, suscribieron un plan de empleo, que obra en autos y se tiene por reproducido. – No obstante, en su cláusula tercera se convino lo siguiente:

##### *Implementación de Becas Formativas.*

*Al objeto de facilitar el proceso de sustitución de los trabajadores del personal operativo de los colectivos de conducción, comercial y fabricación y mantenimiento, que precisen una formación previa a su ocupación efectiva se establecerán, exclusivamente para procesos de formación adaptativa, cursos de formación becados previos a su desarrollo laboral.*

*Para seleccionar los participantes en los cursos de formación becados se utilizarán los procesos de selección y/u ordenación señalados en el punto 2.º. Los aspirantes que hayan superado los mismos y por riguroso orden de*

*puntuación serán los adjudicatarios de estas becas formativas. Superadas las pruebas de competencia y capacidad durante el periodo formativo, previos los requisitos y autorizaciones que resulten aplicables legalmente así como los establecidos por Convenio Colectivo, se incorporarán para la prestación de servicios efectivos en el Grupo Renfe en la plaza que, en su caso, se le asigne.*

*El importe de la beca se establece en una ayuda económica de 645 euros mensuales.*

*En aquellos casos en que desde la residencia del becario hasta el lugar de impartición de los cursos no existan servicios de cercanías o la distancia existente requiera que pernocte fuera de su residencia habitual, se analizará la posibilidad de facilitar un billete semanal de ida y vuelta en transporte ferroviario a su lugar de residencia particular, para cada uno de los casos.*

*Los tiempos máximos de duración de los periodos formativos de este tipo de becas y para los colectivos mencionados no superarán los 6 meses para los becarios en conducción, ni un mes en comercial y en fabricación y mantenimiento, comprendiendo exclusivamente periodos de formación teórica y práctica, procurándose que la impartición de esta formación becada se efectúe en los Centros Formativos del Grupo que faciliten la mejor accesibilidad a los mismos.*

La cláusula segunda dice lo siguiente:

## *2.º Bolsas de contratación.*

*Al objeto de dar cobertura a las necesidades de personal en el Grupo Renfe, se desarrollará un sistema de bolsas de trabajo, a través de procesos de selección y ordenación. Ambas partes se emplazan para regular las bolsas de contratación en la negociación del I Convenio Colectivo del Grupo Renfe.*

*En todo caso, las bolsas de trabajo de cada colectivo emanarán de los procesos de selección externos. Para aquellas convocatorias dirigidas al ámbito de comercial en las que no existan requisitos legales para su participación, por una sola vez, podrán ser sujetos de las convocatorias aquellos aspirantes que acrediten una experiencia profesional idéntica a la de la plaza convocada de al menos 2 años, en el sector ferroviario.*

**QUINTO.** – El 18-05-2015 la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicó a RENFE que no había inconveniente para el establecimiento de un sistema para adelantar la formación de maquinistas sobre líneas y material rodante en condición de becarios.

**SEXTO.** – El 20-09-2016 se suscribió el primer convenio del Grupo Renfe con todos los integrantes del Comité General del Grupo Renfe, salvo los de UGT.  
– Se publicó en el BOE de 29-11-2016.

**SÉPTIMO.** - El 12-12-2016 CGT se dirigió a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para denunciar el plan de becarios. – La Agencia mantuvo la posición, adelantada en la comunicación de 18-05-2015, en escrito de 17-01-2017, que obra en autos y se tiene por reproducido.

**OCTAVO.** – El 30-11-2015 se publicó una convocatoria para becarios, que obra en autos y se tiene por reproducida. – El objeto de la citada convocatoria fue el siguiente: Proporcionar la formación especializada en infraestructura y vehículos ferroviarios necesaria para estar en disposición de obtener las correspondientes habilitaciones, de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril. – Entre los requisitos, exigidos para acceder a las becas, se requiere estar en posesión del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B en vigor y formar parte de la bolsa de reserva de la convocatoria del Grupo Renfe de 16-06-2014 o de la bolsa complementaria de 1-10-2015.

Obran en autos los listados de becarios, así como la formación impartida y las actas de los tribunales para la convalidación de la formación como conductor, que obran en autos y se tienen por reproducidas.

**NOVENO.** – Obra en autos y se tiene por reproducido el contrato que la empresa suscribe con los becarios. – Se han formalizado 210 contratos de becario en 2015.

**DÉCIMO.** - La formación, impartida a los trabajadores, que van a ocupar plazas de maquinistas de entrada, es la misma que se imparte a los becarios. – La formación para las habilitaciones/certificaciones se ha acomodado a la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre y la Resolución 1/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

**UNDÉCIMO.** – Grupo RENFE no exige a los becarios la realización de servicio efectivo. – Por el contrario, se les imparte formación teórica y práctica. – Esta última se desarrolla en simulador, en máquina parada o en trenes comerciales, donde realizan prácticas de conducción, bajo la supervisión permanente de sus tutores.

**DUODÉCIMO.** – Obra en autos y se tiene por reproducida la convocatoria para la cobertura de 312 puestos de trabajo de maquinista de entrada, dirigida a los candidatos que a 20-05-2016 estén contratados en RENFE y ocupen un puesto de trabajo similar, así como a quienes estén recibiendo formación como becarios, puesto que superaron, para acceder a dicha formación, los requisitos de igualdad, mérito y capacidad.

**DÉCIMO TERCERO.** – El 18-11-2016 la DGE dictó resolución, mediante la cual ordenó el depósito, registro y publicación del convenio, descartando las razones de ilegalidad denunciadas por CGT.



Se han cumplido las previsiones legales.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.**- De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9, 5 y 67 de la Ley Orgánica 6/85, de 1 de julio, del Poder Judicial, en relación con lo establecido en los artículos 8.1 y 2, h de la Ley 36/2011, de 14 de octubre, compete el conocimiento del proceso a la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional.

**SEGUNDO.** - En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97.2 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, se hace constar que los anteriores hechos declarados probados se han obtenido de los medios de prueba siguientes:

- a. – Los hechos primero, tercero y sexto no fueron controvertidos.
- b. – El segundo de las resoluciones, que homologaron dichos centros formativos, que obran como documento 3 de RENFE, que fueron reconocidas de contrario.
- c. – El cuarto del Plan de Empleo mencionado, que obra como documento 6 de RENFE, que fue reconocido de contrario.
- d. – Los hechos quinto y séptimo de los documentos 1 y 2 de RENFE, que contienen la primera comunicación de Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a RENFE, la denuncia de CGT y el escrito de contestación mencionados, que fueron reconocidos de contrario.
- e. – El octavo de los documentos 1 a 8 de RENFE, que fueron reconocidos de contrario.
- f. – El noveno del modelo de contrato, que obra como documento 4 de CGT (descripción 7 de autos), que fue reconocido de contrario. – El número de becarios contratados en 2015 es pacífico.
- g. – El décimo se admitió por don Ángel Lluch Perales, jefe de formación de RENFE, quien subrayó que ambos colectivos necesitan, para poder prestar servicios como conductores, disponer de los mismos títulos, licencias, certificaciones y habilitaciones. – El tipo de formación impartida se deduce de las actas para la convalidación de formación, que obran en documentos 5, 6 y 7 de RENFE, que fueron reconocidas de contrario.
- h. – El undécimo es pacífico, en lo que se refiere a la no exigencia de servicios efectivos a los becarios. – La manera en que se imparte la formación práctica se ha deducido tanto de la declaración de don Javier Villarejo Sánchez, quien depuso a instancias de CGT, cuanto de las declaraciones de don Jesús Lacalle Blázquez y don Ángel Luch Perales.
- i. – El duodécimo de la convocatoria mencionada que obra como documento 7 de CGT (descripción 10 de autos), que fue reconocida de contrario.

- j. – El décimo tercero de la resolución de la DGE, que obra como documento 8 de CGT 8 (descripción 11 de autos), que fue reconocida de contrario

**TERCERO.** – CGT denuncia, en primer lugar, que la cláusula 14.3 del I Convenio Colectivo del Grupo RENFE desborda el ámbito de la negociación colectiva, puesto que regula y desarrolla el régimen de becas, que no tiene amparo en el art. 85.1 ET, puesto que la relación entre la empresa y el becario no es una relación laboral, no pudiendo regularse, por consiguiente, entre la empresa y los representantes de los trabajadores.

*El art. 85.1 ET, que regula el contenido del convenio, dice lo siguiente: Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales, incluidos procedimientos para resolver las discrepancias surgidas en los periodos de consulta previstos en los artículos 40, 41, 47 y 51; los laudos arbitrales que a estos efectos puedan dictarse tendrán la misma eficacia y tramitación que los acuerdos en el periodo de consultas, siendo susceptibles de impugnación en los mismos términos que los laudos dictados para la solución de las controversias derivadas de la aplicación de los convenios.*

*Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del título IV de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.*

Como anticipamos más arriba, la cláusula 14.3 del I Convenio del Grupo Renfe reprodujo la cláusula tercera del Plan de Empleo, suscrito por RENFE y la mayoría del comité general del grupo el 4-11-2015, con la excepción de los delegados de CGT.

Hemos comprobado también, que el objeto de dicha cláusula es facilitar el proceso de sustitución de los trabajadores del personal operativo de los colectivos de conducción, comercial y fabricación y mantenimiento, que precisen una formación previa a su ocupación efectiva se establecerán, exclusivamente para procesos de formación adaptativa, cursos de formación becados previos a su desarrollo laboral. – Para alcanzar ese objetivo, la selección de los participantes en los cursos de formación becados se realizará con arreglo a los procesos de selección y/u ordenación señalados en el punto segundo del propio artículo y las becas formativas se adjudicarán a los aspirantes que hayan superado los mismos por riguroso orden de puntuación. Una vez superadas las pruebas de competencia y capacidad durante el periodo formativo, previos los requisitos y autorizaciones que resulten aplicables legalmente así como los establecidos por Convenio Colectivo, se incorporarán para

la prestación de servicios efectivos en el Grupo Renfe en la plaza que, en su caso, se le asigne.

El convenio, en concordancia con lo pactado en el plan de empleo, establece, como importe de la beca, una ayuda económica de 645 euros mensuales y fija unos plazos máximos para la formación. – Se ha probado claramente que la empresa no exige a los becarios ningún tipo de servicio, limitándose a impartirles formación en los centros homologados para ello.

Debemos despejar, a continuación, si la implementación de las becas formativas en el convenio colectivo desborda los límites del art. 85.1 ET, porque la relación entre la empresa y los becarios no es de naturaleza laboral, a lo que vamos a anticipar una respuesta negativa. – Nuestra respuesta es negativa, porque el art. 85.1 ET permite al convenio negociar cualesquiera condiciones de empleo, entre las cuales cabe incluir con total naturalidad, en el marco de un plan de empleo, facilitar el proceso de sustitución del personal operativo de los colectivos de conducción, comercial, fabricación y mantenimiento, que precisen una formación previa a su ocupación efectiva, pactándose, para ello, la realización de cursos de formación becados previos a su desarrollo laboral, exclusivamente a los fines de formación adaptativa.

Es así, aunque la relación entre la empresa y los becarios no sea una relación laboral, puesto que la formación impartida tiene precisamente por objeto facilitarles el acceso a la relación laboral, tratándose, a estos efectos, de un requisito constitutivo, cuando el desempeño del puesto de trabajo, como sucede aquí, requiere determinadas titulaciones, licencias, certificaciones o habilitaciones. – Se trata, por tanto, de actividades formativas previas al contrato, sin las que el contrato no podría desempeñarse, no existiendo límite legal alguno, que impida que este tipo de formación se imparta con anterioridad a la relación laboral mediante un sistema de becas pactado entre la empresa y los representantes de los trabajadores, siendo irrelevante, que se establezca una ayuda económica, puesto que se ha acreditado que la relación del becario con la empresa es exclusivamente formativa, no exigiéndose por ésta ningún tipo de prestación efectiva de trabajo.

**TERCERO.** – CGT denuncia que los negociadores del convenio no están legitimados para regular un sistema de becas, que no se ajuste al RD 592/2014, de 11 de julio, que regula las prácticas académicas externas de los estudiantes universitarios o, en su caso, al RD 1543/2011, de 31 de octubre, que regula las prácticas no laborales en las empresas.

La Sala no comparte la tesis actora, por cuanto en la demanda no se precisa, de ningún modo, como subraya la resolución de la DGE de 18-11-2016, qué norma legal impide que los negociadores del convenio regulen, en el marco de un plan de empleo, un proceso formativo, necesario para el desempeño de determinados puestos de trabajo, mediante un sistema de becas, siendo irrelevante, a nuestro juicio, que la cláusula 14.3 del I Convenio del Grupo RENFE no se ajuste a lo dispuesto en el RD 592/2014, de 11 de julio, que regula las prácticas académicas

externas de los estudiantes universitarios o, en su caso, al RD 1543/2011, de 31 de octubre, que regula las prácticas no laborales en las empresas, por cuanto no está dirigido ni a uno ni a otro colectivo, sino a proporcionar la formación especializada en infraestructura y vehículos ferroviarios necesaria para estar en disposición de obtener las correspondientes habilitaciones de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/679/2015 a los trabajadores de las bolsas de trabajo.

Por consiguiente, si no hay norma legal, que obligue a canalizar estas becas por los RD 1543/2011, de 31 de octubre y 592/2014, de 11 de julio, puesto que el colectivo de becarios no está incluido en sus ámbitos respectivos, no hay causa de ilegalidad.

Por lo demás, se ha acreditado cumplidamente que no se exige a los becarios contraprestación profesional por parte de la empresa, habiéndose probado, por el contrario, que se les imparte formación efectiva a través de los centros homologados correspondientes, no concurriendo, por tanto, las notas de laboralidad exigidas por el art. 1.1 ET, siendo irrelevante, a estos efectos, que se les proporcione una ayuda económica y que estén obligados a recibir formación durante 8 horas diarias, puesto que no se ha probado que la ayuda sea salario, ni se ha probado la concurrencia de la nota de dependencia, al ser razonable el tiempo impartido de enseñanza, que se imparte por los correspondientes centros de formación homologados y no por las empresas.

**CUARTO.** – CGT denuncia finalmente que es requisito constitutivo, para acceder a la formación controvertida, que concorra relación laboral entre la empresa y el alumno. – Se apoya, a estos efectos, en lo dispuesto en el art. 33.3, 34, 35 y 37.2.a, encuadrados en el Título V de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica, que se mantiene vigente hasta el día 11 de enero de 2019, fecha en la cual será sustituido por el Título VI de la Orden FOM/679/2015, de 29 de abril, todo ello de conformidad con el calendario establecido en la disposición final tercera, de conformidad con lo dispuesto en la DTª 8ª de esta última Orden.

La DA 3ª de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, que regula su entrada en vigor, dice lo siguiente:

*1. Esta orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvedad hecha del título VI que lo será conforme al calendario siguiente:*

*a. A partir del 12 de enero de 2012: Para el otorgamiento de las licencias y certificados de conducción para la realización de transporte internacional de viajeros, incluida en su caso la realización de cabotaje, o de transporte internacional de mercancías.*

*A partir de esa misma fecha los maquinistas que desarrollan su actividad en los servicios de transporte anteriores deberán cumplir lo recogido en esta orden en relación al cumplimiento de las verificaciones periódicas.*

*b. A partir del 12 de enero de 2014, el otorgamiento de las nuevas licencias y certificados de conducción se realizará de conformidad con lo establecido en esta orden.*

*c. Respecto de los títulos y habilitaciones de conducción expedidos de acuerdo con la Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, se seguirá el siguiente proceso de canje:*

*c.1 Títulos de conducción de categoría A y habilitaciones de conducción correspondientes. A partir del 1 de enero de 2014 se procederá a canjear los Títulos de conducción de categoría A y las habilitaciones de conducción por las correspondientes licencias de maquinista y certificados de categoría A, acordes con la presente orden. El calendario que regulará dicho proceso de canje será establecido por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias antes del 1 de octubre de 2013. Este proceso deberá estar concluido antes del 1 de abril de 2015.*

*c.2 Títulos conducción de categoría B y habilitaciones de conducción correspondientes. A partir del 1 de enero de 2017 se procederá a canjear los Títulos de conducción de categoría B y las habilitaciones de conducción por las correspondientes licencias de maquinista y certificados de categoría B, acordes con la presente orden. El calendario que regulará dicho proceso de canje será establecido por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias antes del 1 de julio de 2016. Este proceso deberá estar concluido antes del 12 de enero de 2019.*

*c.3 La licencia de maquinista será expedida por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y los certificados de categoría A y B por la entidad ferroviaria en la que esté empleado el trabajador. Ambos documentos deberán hacer mención expresa a esta disposición final tercera, así como también a la norma legal o reglamentaria que amparó el otorgamiento del correspondiente título de conducción.*

*d. Al personal en formación que con anterioridad al 12 de enero de 2012 hubiera iniciado un curso formativo de conducción para los servicios a los que se refiere la*

*letra a) anterior obtendrá, en su caso, los correspondientes títulos y habilitaciones de conformidad con lo establecido en la indicada Orden FOM 2520/2006.*

*e. Al personal en formación que con anterioridad al 12 de enero de 2014 hubiera iniciado un curso formativo de conducción para los servicios a los que se refiere la letra b) anterior, obtendrán, en su caso, los correspondientes títulos y habilitaciones de conformidad con lo establecido en la citada Orden FOM 2520/2006.*

*2. Hasta entonces seguirá vigente el Título V de la Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica. Dicho Título perderá su vigencia, en cada uno de los supuestos indicados en las letras a) a la e) del apartado anterior, en las fechas que se indican en las citadas letras para cada supuesto.*

*3. La referencia que se hace a la licencia de conducción en los artículos 13.4 y 19.4, correspondientes a la habilitación de operador de maquinaria de infraestructura y de operador de vehículos de maniobras, respectivamente, se entenderá hecha también al título de conducción de categoría A regulado en la citada Orden 2520/2006 hasta el límite temporal indicado en la letra c) del apartado 1 anterior.*

El art. 24.1 de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, dispone que el personal de conducción o maquinista que opere en la Red Ferroviaria de Interés General deberá disponer, con arreglo a lo establecido en los artículos siguientes, de un título, o licencia, de conducción de vehículos ferroviarios y de las correspondientes habilitaciones de conducción que les faculte para realizar las funciones que le son propias, todos ellos en vigor. – Los apartado 2 y 3 del artículo citado establecen que el título, o licencia, de conducción será otorgado por el Director General de Ferrocarriles, con arreglo a lo previsto en el Capítulo II de este Título, mientras que las habilitaciones de conducción serán otorgadas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo III de este Título, y a propuesta de sus respectivos responsables de la seguridad en la circulación, por la empresa ferroviaria o, por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que las otorgará, en este caso, para realizar la prestación de los servicios de transporte ferroviario que sean inherentes a la propia actividad de la entidad; en ambos supuestos se otorgarán exclusivamente para su propio personal.

El capítulo II de la Orden mencionada regula el título o licencia para la conducción de vehículos, sin que entre las condiciones para acceder al título o licencia, se contemple mantener relación laboral con la empresa. – Por el contrario, en el capítulo III de la Orden reiterada, que regula las habilitaciones de conducción, en el que se encuadran los arts. 33.3, 34, 35 y 37.2.a, si requieren la existencia de

relación laboral para acceder a las habilitaciones exigidas para el desempeño de la actividad de conducción o maquinista.

Como vemos, la obtención de las habilitaciones de conducción, reguladas en el capítulo III de la Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, obligaban a que, tanto en la fase formativa cuanto para el reconocimiento de la habilitación, concurriera relación laboral entre los trabajadores en formación y la empresa expedidora de las habilitaciones. – Por el contrario, no es exigible la nota de laboralidad para las habilitaciones, contempladas en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, ni tampoco en la Orden FOM/679/2015, lo cual comporta, en la práctica, como subraya la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en su escrito de 17-01-2017, que coexistan ambas normas en el tiempo, lo cual provoca que se den dos titulaciones para maquinistas: títulos/habilitaciones y licencias/certificados.

Llegados aquí, debemos despejar si la cláusula 14.3 del I Convenio Colectivo del Grupo Renfe vulnera directamente la normativa antes dicha, como defiende CGT o, por el contrario, no lo hace, como defendieron unánimemente los demandados.

La Sala no comparte la tesis actora, puesto que la simple lectura del precepto impugnado permite concluir que se promueve un plan de becas con la finalidad de facilitar el proceso de sustitución del personal operativo de los colectivos de conducción, comercial y fabricación y mantenimiento, que precisen una formación previa a su ocupación efectiva se establecerán, exclusivamente para procesos de formación adaptativa, cursos de formación becados previos a su desarrollo laboral, para lo cual se establece un proceso de selección específico, cuya finalidad es asegurar los principios de igualdad, mérito y capacidad, se establece un período formativo, cuya superación viabilizará, cuando haya las correspondientes vacantes, la contratación laboral de este personal. - Es claro, por tanto, que la norma impugnada, enmarcada en un convenio, cuya vigencia se mantendrá hasta el 31-12-2019, aplicable, por tanto, al proceso de transición desde el sistema de obtención de titulaciones, regulado en la DA 3ª de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, así como en la Orden FOM/679/2015, no limita, de ningún modo, los requisitos necesarios para acceder al régimen de titulación/habilitaciones, contenido en el Título V de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, como no podría ser de otro modo, puesto que el convenio se prolongará más allá de la aplicación de la citada norma.

Cuestión distinta, claro está, es que la empresa promueva convocatorias de becas, que no respeten los requisitos exigidos por la norma antes dicha, en cuyo caso procederá impugnarlos por el procedimiento correspondiente, que no es el de impugnación de convenio, limitado a conocer únicamente sobre la legalidad o ilegalidad de la norma impugnada o, en su caso, sobre su lesividad para terceros. – Se ha acreditado, en cualquier caso, que tanto en la convocatoria de becas de 24-11-2015, como en las actas de los tribunales correspondientes no hay referencias a las habilitaciones de la Orden FOM/2520/2006, sino a las de la Orden FOM/679/2015 y a la Orden FOM/2872/2010.

Es también irrelevante, que la formación impartida para la obtención de los títulos o licencias para la conducción de vehículos ferroviarios para el personal laboral de la empresa, que pretende su movilidad funcional, sea igual que la proporcionada a los becarios, puesto que el objetivo es común en ambos supuestos.

Se impone, por tanto, la total desestimación de la demanda de impugnación de convenio, promovida por CGT.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

### **FALLAMOS**

Desestimamos la demanda de impugnación de convenio, promovida por CGT, por lo que declaramos que la cláusula 14.3 del I Convenio Colectivo del Grupo RENFE se ajustó a derecho y absolvemos a RENFE-OPERADORA, RENFE VIAJEROS, SA; RENFE MERCANCÍAS, SA; RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SA, Y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SA), SEMAF, CCOO, UGT y SF de los pedimentos de la demanda.

Notifíquese la presente sentencia a la Dirección General de Empleo.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que contra la misma cabe Recurso de Casación ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que podrá prepararse ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el plazo de CINCO DÍAS hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su Letrado al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 600 euros previsto en el art, 229.1.b de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, y, en el caso de haber sido condenado en sentencia al pago de alguna cantidad, haber consignado la cantidad objeto de condena de conformidad con el art, 230 del mismo texto legal, todo ello en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en el Banco de Santander Sucursal de la Calle Barquillo 49, si es por transferencia con el nº 0049 3569 92 0005001274 haciendo constar en las observaciones el nº 2419 0000 00 0040 17; si es en efectivo en la cuenta nº 2419 0000 00 0040 17, pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias.

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.