



Roj: **STS 1024/2021 - ECLI:ES:TS:2021:1024**

Id Cendoj: **28079140012021100269**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **10/03/2021**

Nº de Recurso: **102/2019**

Nº de Resolución: **289/2021**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **ANGEL ANTONIO BLASCO PELLICER**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 541/2019,**
STS 1024/2021

CASACION núm.: 102/2019

Ponente: Excmo. Sr. D. Ángel Blasco Pellicer

Letrada de la Administración de Justicia: Sección 3ª

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 289/2021

Excmas. Sras. y Excmos. Sres.

Dª. María Lourdes Arastey Sahún

D. Ángel Blasco Pellicer

Dª. María Luz García Paredes

D. Juan Molins García-Atance

D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín

En Madrid, a 10 de marzo de 2021.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por el Sindicato Ferroviario Intersindical, representado y asistido por el letrado D. Juan Durán Fuentes, contra la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 22 de febrero de 2019, dictada en autos número 12/2019, en virtud de demanda formulada por el Sindicato Ferroviario Intersindical, frente a Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora; Renfe Fabricación y Mantenimiento SA; Renfe Mercancías SA; Renfe Viajeros SA; Sector Ferroviario Estatal de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras; Federación Estatal de Servicios para la Movilidad y el Consumo de la Confederación General del Trabajo; Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios; y Comité General de Empresa del Grupo Renfe, sobre Conflicto Colectivo.

Han comparecido en concepto de parte recurrida Renfe-Operadora; Renfe Fabricación y Mantenimiento SA; Renfe Mercancías SA; Renfe Viajeros SA representados y asistidos por el letrado D. Pablo Sánchez Ramos.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Ángel Blasco Pellicer.

ANTECEDENTES DE HECHO



PRIMERO.- Por la representación del Sindicato Ferroviario Intersindical, se interpuso demanda de Conflicto Colectivo, de la que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. En el correspondiente escrito, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminaba suplicando se dictara sentencia por la que estimando la demanda se declare:

"1. Que los trabajadores de las empresas demandadas que sean adscritos de forma obligatoria, como consecuencia de la falta de voluntarios para integrar las Asistencia Técnica e Intervención en Línea, no están obligados a poner a disposición de la empresa su permiso de conducir vehículos, ni vienen obligados a manifestar las razones personales que tengan para no hacerlo, por posible vulneración de su intimidad, por no formar parte tal cometido de ninguna de las obligaciones contractuales impuesta por contrato individual, norma colectiva o disposición legal alguna.

2. Que la empresa carece de facultades organizativas y directivas para obligar a conducir vehículos al personal adscrito de forma obligatoria y rotatoria a las Asistencia Técnica e Intervención en Línea.

Condenando a las demandadas a estar y pasar por esta declaración".

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se celebró el acto del juicio, con la intervención de las partes y el resultado que se refleja en el acta que obra unida a las actuaciones. Recibido el pleito a prueba se practicaron las propuestas por las partes y declaradas pertinentes.

TERCERO.- Con fecha 22 de febrero de 2019 la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia en la que consta la siguiente parte dispositiva:

"DESESTIMAMOS LA DEMANDA DEDUCIDA POR SF a la que se han adherido CCOO, UGT y CGT frente a, RENFE OPERADORA, RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A., RENFE MERCANCÍAS S.A, RENFE VIAJEROS S.A, SINDICATO ESPAÑOL DE MAQUINISTAS Y AYUDANTES FERROVIARIOS (S.E.M.A.F.), COMITÉ GENERAL DE EMPRESA DEL GRUPO RENFE y absolvemos a las demandadas de los pedimentos contenidos en la demanda".

CUARTO.- En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos:

"PRIMERO.- El presente conflicto colectivo, afecta a todos los trabajadores que prestan servicio en el Grupo RENFE que ostentan las categorías de OPERADOR ESPECIALIZADO, OPERADOR N1, OPERADOR N2 y OPERADOR DE INGRESO.- conforme-

SEGUNDO.- En la empresa se encuentra en vigor el Acuerdo de 10-12-2.004 suscrito entre la empresa RENFE y la RLT sobre Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor cuyo texto obra en los descriptores 29 y 44 que damos por reproducidos si bien destacamos:

a.- que en su punto IV en su párrafo 1º se dispone:

" Para poder ser objeto de inclusión en el Equipo encargado de esta actividad es requisito imprescindible que todo trabajador esté en posesión del permiso de circulación correspondiente. Asimismo, deberá mantenerlo en vigor para poder seguir ostentando el derecho de pertenencia al equipo de asistencia técnica."

b.- que en el párrafo 2º de dicho párrafo se regula la cobertura de vacantes en dichos equipos, regulándose en los apartados a) a d) la adscripción voluntaria, señalando el apartado e) lo siguiente:

"e) Cuando no existan voluntarios para formar parte de un Equipo de Asistencia y mientras dure esta situación, aquellas plazas que falten por cubrir serán adjudicadas de forma provisional y rotativa por periodos de 1 mes, entre aquellos trabajadores de categoría y especialidad requerida de esa dependencia mediante el siguiente procedimiento:

1. Se confeccionará una lista ordenada por:

- Menor antigüedad en la categoría.
- Menor antigüedad en la empresa.
- Menor edad.

2. Se iniciará la asignación a partir del trabajador que haga el número primero, siguiendo rotativamente con el resto de la lista hasta su finalización y reiniciar el proceso.";

c.- El punto VI del Acuerdo regula las "Condiciones Laborales" regulando diversos aspectos, entre otros:

- CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR CARRETERA .- En las situaciones en las que la empresa tenga necesidad de desplazar trabajadores fuera de la Dependencia utilizando vehículos por carretera de la misma empresa o ajenos que presten servicios fuera de ésta.



En todos los casos, independientemente del vehículo a conducir, el trabajador que se haga cargo, en cada ocasión, de la conducción de un vehículo deberá responsabilizarse a la toma del servicio de que aquel se encuentra con el abastecimiento de líquidos y entretenimiento necesario y de que lleva la documentación en regla, tanto la propia- permiso de circulación habilitante-, como la del vehículo, todo ello dentro de su jornada de trabajo,, sin que el incumplimiento de esta obligación conlleve responsabilidad civil."

-ACTIVIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA E INTERVENCIÓN FUERA DE LA JORNADA HABITUAL...

A.- LOCALIZABILIDAD. *Con carácter general todos los trabajadores adscritos al Equipo de Asistencia Técnica e Intervención en Línea de Material Motor, serán susceptibles de estar localizables.*

Este nivel de compromiso, que requiere una disposición de presencia de 24 horas al día ante el requerimiento para resolver cualquier incidencia, los trabajadores adscritos al Equipo de Asistencia Técnica, solo serán localizables de lunes a viernes y en atención a armonizar y conciliar la vida laboral con la familiar de dichos trabajadores, los sábados, domingos y festivos se aplicará a un máximo del 50% del Equipo de Asistencia Técnica de Material Motor..

Los trabajadores localizables podrán ser considerados, a todos los efectos, como un miembro más de la Brigada de Socorro de su ámbito de actuación, abonándosele las compensaciones económicas correspondientes por cada día de trabajo en los que realicen su actuación para la Brigada de Socorro".

Dicho acuerdo se mantiene en vigor en la empresa, en virtud de los Acuerdos de Desarrollo Profesional de Renfe Operadora, incorporados al II Convenio colectivo de Renfe Operadora (BOE de 27-2-2013).- conforme-

TERCERO.- Damos por reproducido el recurso obrante al descriptor 26 en el que un trabajador impugna una sanción de suspensión y sueldo por diez días por la comisión de falta muy grave al negarse a conducir un vehículo encontrándose adscrito al servicio de Asistencia Técnica en Línea de Vicálvaro (Madrid), así como los expedientes obrantes a los descriptores 27 y 28 incoados por los mismos motivos a trabajadores de las bases de Miranda de Ebro (Burgos) y Sevilla.

CUARTO.- El día 18-12-2018 se celebró intento de conciliación ante la Dirección General de Empleo, resultando intentado sin acuerdo.- descriptor 2-

Se han cumplido las previsiones legales".

QUINTO.- Contra dicha resolución se interpuso recurso de casación por la representación del Sindicato Ferroviario Intersindical, en el que se alega los siguientes motivos:

"ÚNICO.- El motivo del recurso se ampara en el artículo 207. e) de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueren aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate".

El recurso fue impugnado por el letrado D. Pablo Sánchez Ramos, en representación de Renfe-Operadora; Renfe Fabricación y Mantenimiento SA; Renfe Mercancías SA; Renfe Viajeros SA.

SEXTO.- Recibidas las actuaciones de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional y admitido el recurso de casación, se dio traslado por diez días al Ministerio Fiscal que emitió informe en el sentido de considerar improcedente el recurso.

Instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 10 de marzo de 2021, en cuya fecha tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- 1.- La cuestión que se suscita en el presente recurso de casación ordinario es determinar cuál es la interpretación correcta del Acuerdo suscrito entre los representantes legales de los trabajadores y Renfe de 10 de febrero de 2004, cuya vigencia no se discute, en relación a la necesidad de que el personal que se integre en los equipos de asistencia técnica e intervención en línea deba estar en posesión del permiso de conducir y en condiciones de hacerlo cuando se encuentre en situación de guardia localizable. El sindicato demandante (Sindicato Ferroviario Intersindical -SFI-) entiende que los trabajadores que sean adscritos a dichos equipos de forma obligatoria, ante la ausencia de voluntarios, no están obligados a poner a disposición de la empresa su permiso de conducción de vehículos, ni a explicitar las razones de su negativa. Por el contrario, la demandada se opuso manifestando que para que un trabajador pueda ser adscrito a los referidos equipos es requisito necesario estar en posesión de permiso de conducir, encontrándose entre sus funciones la conducción de vehículos para transportar personal y útiles hasta el lugar de intervención, de forma que todo trabajador



adscrito a los mismos puede ser requerido para conducir un vehículo a motor, y encontrarse en condiciones aptas para realizar tal tarea.

2.- Como se acaba de avanzar en los antecedentes de esta resolución, la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, aquí recurrida, desestimó la demanda formulada por SFI, a la que se adhirieron el resto de sindicatos demandados; y, disconforme con tal decisión, el mencionado sindicato ha formulado el presente recurso de casación que ha sido impugnado de contrario e informado por el Ministerio Fiscal en el sentido de considerarlo improcedente.

3.- El recurso se articula en un único motivo en el que, al amparo del artículo 207 e) LRJS, se denuncia infracción de normas sustantivas. En concreto, entiende que se ha infringido, por interpretación errónea, el Acuerdo de 10 de diciembre de 2004, suscrito entre RENFE y la representación legal de los Trabajadores. Tal como se avanzó, consta en la sentencia recurrida que el mencionado acuerdo se halla vigente porque se pactó en la cláusula primera de los acuerdos de desarrollo profesional y se incorporó al II Convenio de Renfe Operadora, lo que permite examinar el recurso formulado en la medida en que se trata de interpretar un acuerdo colectivo incorporado a un Convenio.

SEGUNDO.- 1.- Sostiene la recurrente que en aplicación de los criterios hermenéuticos establecidos por esta Sala, la conclusión a la que llega la sentencia recurrida es errónea y que, para interpretar el acuerdo en cuestión, es necesario distinguir la adscripción, obligatoria o voluntaria, a los equipos de asistencia técnica e intervención en línea. En la adscripción voluntaria es lógico que se exija el permiso de conducir, algo que resulta inaplicable cuando la adscripción es forzosa, por falta de voluntarios.

2.- Respecto a la interpretación de los convenios colectivos, es doctrina constante de esta Sala que, atendida la singular naturaleza mixta de los convenios colectivos (contrato con efectos normativos y norma de origen contractual), la interpretación de los mismos debe hacerse utilizando los siguientes criterios: La interpretación literal, atendiendo al sentido literal de sus cláusulas, salvo que sean contrarias a la intención evidente de las partes (arts. 3.1 y 1281 CC; STS 13 octubre 2004, Rec. 185/2003). La interpretación sistemática, atribuyendo a las cláusulas dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas (arts. 3.1 y 1285 CC). La interpretación histórica, atendiendo a los antecedentes históricos y a los actos de las partes negociadoras (arts. 3.1 y 1282 CC). La interpretación finalista, atendiendo a la intención de las partes negociadoras (arts. 3.1, 1281 y 1283 CC). No cabrá la interpretación analógica para cubrir las lagunas del convenio colectivo aplicable (STS 9 abril 2002, Rec. 1234/2001). Y los convenios colectivos deberán ser interpretados en su conjunto, no admitiéndose el "espiguelo" (STS 4 junio 2008, Rec. 1771/2007).

3.- Por otro lado, la Sala ha precisado recientemente su papel en este tipo de recursos en los que se discute la interpretación efectuada por el órgano de instancia. Generalmente, habíamos dicho, siguiendo una antigua línea jurisprudencial, que "la interpretación de los contratos y demás negocios jurídicos (y el convenio colectivo participa de tal naturaleza) es facultad privativa de los Tribunales de instancia, cuyo criterio, como más objetivo, ha de prevalecer sobre el del recurrente, salvo que aquella interpretación no sea racional ni lógica, o ponga de manifiesto la notoria infracción de alguna de las normas que regulan la exégesis contractual". (SSTS de 5 de junio de 2012, rec. 71/2011; de 15 de septiembre de 2009, rec. 78/2008, entre muchas otras) Y, también, se ha precisado que "en materia de interpretación de cláusulas de convenios y acuerdos colectivos, en cuyo esclarecimiento se combinan las reglas de interpretación de las normas con las de la interpretación de los contratos, debe atribuirse un amplio margen de apreciación a los Órganos jurisdiccionales de instancia, ante los que se ha desarrollado la actividad probatoria relativa a la voluntad de las partes y a los hechos comitentes" (STS de 20 de marzo de 1997, rec. 3588/1996).

Sin embargo, en los últimos tiempos, hemos corregido dicho criterio, y hemos establecido que "Frente a la opción de dar por buena, en todo caso, la interpretación efectuada por la sentencia de instancia, la Sala considera que lo que le corresponde realizar en supuestos como el presente, en los que se discute por el recurrente aquella interpretación, consiste en verificar que la exégesis del precepto convencional efectuada por la sentencia recurrida se adecúa a las reglas de interpretación que se derivan de los artículos 3 y 1281 y ss. CC, tal como las ha venido analizando la Sala en la jurisprudencia recién expuesta". (SSTS de 13 de octubre de 2020, Rec. 132/2019 y de 21 de diciembre de 2020, Rec. 76/2019).

Consecuentemente, en este tipo de recursos, los condicionamientos propios de un recurso extraordinario como el de casación impiden efectuar al resolverlo interpretaciones distintas y alternativas que pueden caber igualmente en la exégesis de los convenios o pactos examinados en aquellos supuestos en los que la interpretación del órgano judicial de instancia ni ha sido arbitraria ni irrazonable, sino que, por el contrario, se ha atendido escrupulosamente a las reglas de interpretación normativamente establecidas en el Código Civil según nuestra propia jurisprudencia



TERCERO.- 1.- La aplicación de la anterior doctrina debe conducir a la desestimación del recurso y a la confirmación de la sentencia recurrida ya que esta ha efectuado un a exégesis del acuerdo convencional totalmente coherente y ajustada a los criterios interpretativos legalmente establecidos y aplicados por esta Sala.

En efecto, tal como señala la sentencia recurrida, se deduce de la mera interpretación gramatical del Acuerdo que la posesión del permiso de conducir se configura en los mismos como requisito necesario para poder integrar los equipos, ya sea de forma obligatoria, ya de forma voluntaria, encontrándose entre los cometidos propios de dicho servicio la conducción de vehículos a motor. Se trata de una conclusión a la que se llega con la mera literalidad del acuerdo, criterio interpretativo que no queda contradicho por ningún otro y que obviamente funciona en dos direcciones: por un lado, impide que la empresa designe obligatoriamente a quien le conste que no tiene permiso de conducir; y, por otro, impide al trabajador designado negarse, sin causa justificada, cuando conste que es poseedor del mencionado permiso.

Como consecuencia de lo que acabamos de señalar, resulta que el trabajador que se encuentre en situación de localización, tanto por adscripción voluntaria a los reseñados equipos, como por adscripción obligatoria, debe encontrarse en circunstancias personales adecuadas para poder conducir, en los términos que exige la legislación vigente, lo que no constituye una intromisión ilegítima en la intimidad del trabajador protegida en el artículo 18 ET; al contrario, como enfatiza la sentencia recurrida, supone una manifestación de los deberes de diligencia y buena fe contractual que exige el art. 5.1 a) ET.

2.- Por todo ello, de conformidad con el informe del Ministerio Fiscal, debemos desestimar el recurso de casación y confirmar la sentencia recurrida, sin que la Sala, en cumplimiento del artículo 235 LRJS, deba realizar pronunciamiento alguno sobre costas.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

1.- Desestimar el recurso de casación interpuesto por el Sindicato Ferroviario Intersindical, representado y asistido por el letrado D. Juan Durán Fuentes.

2.- Confirmar y declarar la firmeza de la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 22 de febrero de 2019, dictada en autos número 12/2019, en virtud de demanda formulada por el Sindicato Ferroviario Intersindical, frente a Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora; Renfe Fabricación y Mantenimiento SA; Renfe Mercancías SA; Renfe Viajeros SA; Sector Ferroviario Estatal de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras; Federación Estatal de Servicios para la Movilidad y el Consumo de la Confederación General del Trabajo; Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios; y Comité General de Empresa del Grupo Renfe, sobre Conflicto Colectivo.

3.- No efectuar declaración alguna sobre imposición de costas.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.