

CONTESTACIÓN A LA CONSULTA DE TRANSFESA LOGISTICS S.A. RELATIVA AL ACUERDO DE 28 DE OCTUBRE DE 2021 POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO AL ACCESO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS AL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

CNS/DTSP/012/22

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 17 de marzo de 2022.

Visto el expediente relativo a la consulta planteada por Transfesa Logistics S.A. sobre el Acuerdo de esta Sala de 28 de octubre de 2021 por el que se emite informe relativo al acceso de las empresas ferroviarias al personal de conducción, la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda lo siguiente:

I. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

El 24 de diciembre de 2021 tuvo entrada en el Registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia un escrito Transfesa Logistics S.A. (en adelante, TRANSFESA) en el que señala que el Acuerdo de 28 de octubre de 2021 por el que se emite informe relativo al acceso de las empresas ferroviarias al personal de conducción¹ (en adelante, Acuerdo de 28 de octubre de 2021) indicaba que *“debería valorarse una revisión de la normativa nacional para incluir el detalle de los gastos formativos susceptibles de compensación, referidos tanto*

¹ <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp00821>.

a la formación general (licencia y diploma), en el caso que haya sido asumida en parte o en todo por la empresa, como a la parte específica de los certificados”.

TRANSFESA señala en su escrito que esta recomendación recogida en el Acuerdo de 28 de octubre de 2021 estaría generando incertidumbre en el sector permitiendo que los *“los operadores de pasajeros se acojan a esta incertidumbre para rechazar el pago de los costes de formación e consecuentemente incrementar el número de litigios abiertos”*. A su juicio, las cuestiones a debate sobre los gastos de formación ya fueron resueltas cuando, en la Resolución de 21 de diciembre de 2017 sobre la solicitud de intervención de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas en relación con los procesos de selección y contratación del personal de conducción ferroviario por parte de Renfe Operadora, S.A.² (en adelante, Resolución de 21 de diciembre de 2017), se concluía que *“al contrario de lo señalado por RENFE, la Orden FOM/2872/2010 no requiere que se pruebe que la empresa receptora de los maquinistas cuya formación ha sido financiada por otra empresa ferroviaria obtenga un beneficio indebido. La citada disposición adicional novena únicamente señala que una empresa ferroviaria que haya financiado la formación o una parte de ella de un maquinista y éste abandone esta empresa en menos de dos años, la primera tendrá derecho a reclamar dichos gastos”*.

TRANSFESA solicita que se clarifique *“el informe ahora emitido en el sentido de ratificar que lo ya dicho en el año 2017, en concreto el párrafo que antes transcribo sigue siendo válid[o] y aplicable, sin que la resolución ahora emitida menoscabe o deje sin efecto la interpretación dada en 2017 por la propia CNMC”*.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

El artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC establece que esta Comisión actuará como órgano consultivo sobre las cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos.

Seguidamente, el artículo 5.3 de la LCNMC establece que en el mercado ferroviario la CNMC estará a lo dispuesto en el artículo 11, que establece que esta Comisión *“supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario”*.

En cuanto al órgano competente dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC resulta competente para emitir este informe, en virtud de lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la Ley CNMC y los artículos 8.1 y

² <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp00821>.

14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

III. ANÁLISIS DE LA CONSULTA PLANTEADA POR TRANSFESA

El Acuerdo de 28 de octubre de 2021 describía con detalle la formación del personal de conducción ferroviaria que incluye:

- La licencia que, de acuerdo con el artículo 32 de la Orden FOM/2872/2010³, demuestra que el maquinista reúne los requisitos y competencias generales mínimas para el ejercicio de la profesión.
- El diploma, regulado en el artículo 40 bis de la Orden FOM/2872/2010, que acredita la obtención por su titular de determinados conocimientos generales comunes sobre el material rodante y las infraestructuras.
- Los certificados que, una vez obtenidas la licencia y el diploma, acreditan los conocimientos específicos sobre vehículos y líneas concretas, así como sus conocimientos particulares en relación con el sistema de gestión de la seguridad de la empresa operadora en la que van a trabajar. Estos certificados son expedidos por la empresa ferroviaria o por el administrador de infraestructuras que emplee al maquinista.

El Acuerdo de 28 de octubre de 2021 también señalaba que la *“obtención del título de maquinista, que comprende la licencia y el diploma suele ser costeada por los propios alumnos. No así la obtención de los certificados y los cursos de actualización y reciclaje, cuyo coste es asumido, por regla general, por las empresas ferroviarias que contratan a los maquinistas. Uno de los efectos colaterales de la movilidad de maquinistas entre empresas es el perjuicio que se causa a una empresa ferroviaria que pierde a sus maquinistas tras haber asumido dichos gastos formativos”*.

El artículo 24.1 de la Directiva 2007/59/CE establece que *“los Estados miembros velarán por que se adopten las medidas necesarias para evitar que, en el caso de que un maquinista deje voluntariamente una empresa ferroviaria o a un administrador de infraestructuras por otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, la inversión realizada por aquellos para su formación beneficie de forma indebida a esta otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras.”*

³ Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

La Disposición adicional novena de la Orden FOM/2872/2010 indica, a este respecto, que *“cuando una entidad ferroviaria emplee a un maquinista cuya formación haya sido financiada, en parte o en su totalidad, por otra entidad ferroviaria que el maquinista haya abandonado voluntariamente antes de los dos años, ésta podrá solicitar a aquélla ser compensada por el coste de dicha formación.”*

Sobre esta cuestión, la Resolución de 21 de diciembre de 2017 concluyó que *“la Orden FOM/2872/2010 no requiere que se pruebe que la empresa receptora de los maquinistas cuya formación ha sido financiada por otra empresa ferroviaria obtenga un beneficio indebido. La citada disposición adicional novena únicamente señala que una empresa ferroviaria que haya financiado la formación o una parte de ella de un maquinista y éste abandone esta empresa en menos de dos años, la primera tendrá derecho a reclamar dichos gastos”⁴.*

El 18 de enero de 2019, RENFE y algunas empresas ferroviarias alternativas⁵ alcanzaron un acuerdo en relación con el acceso al personal de conducción ferroviaria que, en su Estipulación cuarta, estableció que RENFE debía pagar a las empresas ferroviarias firmantes el 50% de la reclamación económica demandada en concepto de gastos de formación de maquinistas por los costes incurridos durante el periodo 2015-2018. La compensación de los gastos incurridos en ejercicios posteriores por las empresas ferroviarias en la formación de un maquinista que abandona la empresa para trabajar en otra, se encuentra actualmente *sub judice*.

Ante esta judicialización, el Acuerdo de 28 de octubre de 2021 recomendaba *“una revisión de la normativa nacional para incluir el detalle de los gastos formativos susceptibles de compensación, referidos tanto a la formación general (licencia y diploma), en el caso que haya sido asumida en parte o en todo por la empresa, como a la parte específica de los certificados”*.

Por tanto, el Acuerdo de 28 de octubre de 2021 no revisa lo señalado en la Resolución de 21 de diciembre de 2017, prueba de ello es que la cita expresamente, sino que se limita a recomendar, para solucionar definitivamente el conflicto recurrente entre empresas cedentes y receptoras de maquinistas en relación con la compensación de los gastos de formación de dichos maquinistas, la modificación de la Disposición Adicional Novena de la Orden FOM/2872/2010.

⁴ Y señaló también que *“la CNMC no es competente, de acuerdo con la LCNMC, para determinar los importes que, en su caso, RENFE debería abonar a las empresas ferroviarias en las que venían prestando sus servicios los maquinistas ahora contratados en el marco de las convocatorias objeto de análisis ni los importes a reclamar”*.

⁵ Acciona Rail Services, S.A., Transítia Rail, S.A.U., Captrain España, S.A.U., Logitren Ferroviaria, S.A., Tracción Rail, S.A. y Continental Rail, S.A.

Sin perjuicio de lo anterior, y en tanto la redacción de la señalada Disposición no se modifique, como se señalaba en la Resolución de 21 de diciembre de 2017, la Orden FOM/2872/2010 no requiere que se pruebe que la empresa receptora obtenga un beneficio indebido para que la cedente reciba una compensación, siendo suficiente que esta empresa cedente haya financiado la formación o una parte de la formación de un maquinista y éste abandone esta empresa en menos de dos años.

IV. CONCLUSIONES

El acuerdo alcanzado por las empresas ferroviarias el 18 de enero de 2019 en relación con el acceso al personal de conducción ferroviaria estableció que RENFE debía pagar a las empresas ferroviarias firmantes el 50% de la reclamación económica demandada en concepto de gastos de formación de los maquinistas que salieron de esas empresas para trabajar en RENFE, incurridos durante el periodo 2015-2018.

A partir de entonces, la compensación de los gastos de formación de los maquinistas por la empresa receptora a la empresa cedente está siendo objeto de litigiosidad. Ante esta circunstancia, el Acuerdo de 28 de octubre de 2021 consideró conveniente revisar la normativa nacional para concretar los gastos susceptibles de compensación, referidos tanto a la parte de formación general (licencia y diploma) como a la parte específica de los certificados.

Sin perjuicio de lo anterior, en relación con la consulta de TRANSFESA, y en tanto la redacción de la señalada Disposición Adicional Novena de la Orden FOM/2872/2010 no se modifique, como se señalaba en la Resolución de 21 de diciembre de 2017, la Orden FOM/2872/2010 no requiere que se pruebe que la empresa receptora obtenga un beneficio indebido para que la cedente reciba una compensación, siendo suficiente que esta empresa cedente haya financiado la formación o una parte de ella de un maquinista y éste abandone la empresa en menos de dos años.

Notifíquese a Transfesa Logistics S.A.