

**RESOLUCIÓN POR LA QUE SE APRUEBAN LOS PRINCIPIOS Y
CRITERIOS METODOLÓGICOS A APLICAR EN RELACIÓN CON LA
PRUEBA DE OBJETIVO PRINCIPAL DE UN NUEVO SERVICIO DE
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS**

CONSEJO

STP/DTSP/032/17

Presidente

D. José María Marín Quemada

Vicepresidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Josep Maria Guinart Solà
D.^a Clotilde de la Higuera González
D.^a María Ortiz Aguilar
D. Benigno Valdés Díaz
D.^a Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain
D. Mariano Bacigalupo Saggese
D.^a María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 20 de septiembre de 2017.

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), el Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emite la siguiente resolución.

PRIMERO.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Comisión Europea publicó, el 11 de agosto de 2014, el Reglamento de Ejecución 869/2014 sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros (en adelante, RE 869/2014) en el que, de conformidad con el artículo 10.4 de la Directiva 2012/34/UE (en adelante, Directiva

RECAST¹), se establecen normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la realización de las pruebas de objetivo principal y equilibrio económico por parte de los organismos reguladores.

Los servicios de transporte internacional de viajeros se encuentran liberalizados desde el 1 de enero de 2010, de conformidad con la Directiva 2007/58/CE², incluyendo el derecho, por parte de los nuevos operadores, de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas a lo largo del trayecto internacional, incluso las situadas dentro de un mismo Estado (cabotaje).

Sin embargo, la introducción de estos nuevos servicios ferroviarios no puede significar la apertura de facto de los servicios nacionales de transporte por ferrocarril. Por este motivo, las autoridades competentes y empresas ferroviarias afectadas pueden solicitar al organismo regulador **la limitación del derecho de acceso a la red ferroviaria si se demuestra que el objetivo principal del nuevo servicio ferroviario no es el transporte internacional**. A este análisis que debe realizar el organismo regulador se le denomina “prueba de objetivo principal”.

El considerando 6 del RE 869/2014 establece que, a estos efectos, el organismo regulador debe realizar análisis tanto cuantitativos como cualitativos para identificar la “vocación internacional” del nuevo servicio propuesto. Para ello, se considera que deben *“determinarse criterios de evaluación en la metodología adoptada por el regulador para la prueba de objetivo principal en relación con las especificidades del transporte ferroviario en el Estado miembro de que se trate”*.

SEGUNDO.- Con fecha 31 de mayo de 2017 se publicó en la página web de la CNMC una consulta pública para recabar la opinión de los agentes del sector y partes afectadas en relación con los criterios y principios metodológicos a aplicar en la prueba del objetivo principal de un nuevo servicio de transporte internacional.

TERCERO.- Durante el periodo de consulta pública se recibieron alegaciones de la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento

¹ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

² Directiva de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

(en adelante, DGTT), Intermodalidad del Levante, S.A. (en adelante, ILSA), Renfe Viajeros, S.A. (en adelante, RENFE Viajeros) y la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP).

En el Anexo a la presente Resolución se encuentra el resumen y la contestación a las alegaciones presentadas.

SEGUNDO.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

De acuerdo con el artículo 11.8 de la LCNMC corresponde a esta Comisión *“determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea”*.

Por otra parte, en el artículo 19 del RE 869/2014 se establece que los *“organismos reguladores desarrollarán una metodología para las pruebas del objetivo principal y, en su caso, para la prueba de equilibrio económico (...). La metodología será clara, transparente, no discriminatoria y será publicada en el sitio web del organismo regulador”*.

Por tanto, la CNMC está habilitada para elaborar y aprobar una metodología relativa a la prueba de objetivo principal que los órganos competentes y partes interesadas pueden solicitar a esta Comisión ante el inicio de un nuevo servicio internacional de viajeros.

II. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA PRUEBA DE OBJETIVO PRINCIPAL

De forma previa a la concreción de la metodología para acometer la prueba de objetivo principal, resulta pertinente señalar determinados aspectos relevantes relacionados con ella así como el procedimiento que seguirá la CNMC de conformidad con el RE 869/2014.

II.1. Procedimiento relativo a los nuevos servicios ferroviarios de transporte internacional de viajeros

En primer lugar se describirá el procedimiento a seguir para **iniciar un nuevo servicio internacional de viajeros** así como, en su caso, para la solicitud a la CNMC de una prueba de objetivo principal:

1º. Al menos **6 meses antes** de su lanzamiento comercial y, en cualquier caso, antes de solicitar la capacidad a los administradores de

infraestructuras, el **candidato debe notificar a la CNMC** su intención de explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, aportando determinada información y señalando, en caso de existir, las partes confidenciales del mismo.

A tal efecto, se ha publicado un formulario normalizado que el candidato deberá cumplimentar y remitir a la CNMC a través de su sede electrónica y que se encuentra disponible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferrovio/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_CANDIDATO.pdf

La CNMC publicará el formulario remitido por el candidato, respetando la confidencialidad solicitada y, en su caso, declarada, e informará a las partes afectadas señaladas en el punto siguiente.

2º. De conformidad con el artículo 4 del RE 869/2014, podrán solicitar a la CNMC la **prueba de objetivo principal las autoridades competentes**³ que hayan concluido contratos de servicio público⁴ para el transporte ferroviario en una zona geográfica afectada por el nuevo servicio propuesto o **cualquier empresa ferroviaria** que opere servicios ferroviarios de viajeros, internacionales o nacionales, tanto de carácter comercial como basados en un contrato de servicio público, en el trayecto o trayectos en los que vaya a dar servicio el nuevo servicio propuesto.

A las entidades anteriores se les denominará, a los efectos del presente procedimiento, *entidades afectadas*.

3º. Las entidades afectadas podrán solicitar a la CNMC que realice la prueba de objetivo principal **en el plazo de 4 semanas** desde la publicación de la notificación del candidato en la página *web* de la CNMC.

³ A estos efectos y de conformidad con el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo (en adelante Reglamento 1370/2007), a los efectos de la presente Resolución, se considerará **autoridad competente** todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros de un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades.

⁴ De conformidad con el Reglamento 1370/2007, a los efectos de la presente Resolución, se considerará **contrato de servicio público** uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado mediante el que se confíe a este último la gestión y explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a OSP.

Las entidades afectadas que soliciten dicha prueba deberán aportar las razones por las que, en su opinión, el objetivo principal del nuevo servicio propuesto es distinto a transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros diferentes. Para ello, deberán cumplimentar la información solicitada en el formulario normalizado elaborado por la CNMC y accesible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferrovionario/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_SOLICITUD%20DE%20PRUEBA.pdf

Las entidades afectadas remitirán el formulario anterior así como la documentación acreditativa pertinente a través de la sede electrónica de la CNMC, señalando los elementos confidenciales contenidos en ellos.

4º. La CNMC podrá solicitar información adicional disponiendo de **seis semanas para tomar una decisión** desde que se haya recibido toda la información necesaria.

En el caso de que se concluya que el objetivo principal del nuevo servicio internacional es transportar viajeros entre **estaciones situadas en diferentes Estados Miembros**, los gestores de infraestructuras ferroviarias (ADIF y ADIF Alta Velocidad) deberán conceder acceso para el nuevo servicio propuesto. En cualquier caso, el operador deberá cumplir con el resto de la normativa ferroviaria para poder prestar el servicio.

Por el contrario, si la CNMC concluye que el objetivo principal del servicio es **transportar viajeros dentro del mismo país**, el servicio deberá entenderse como un servicio nacional de viajeros, aplicándose la legislación vigente. De conformidad con la Disposición transitoria primera de la Ley 38/2015, *“los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros distintos a los regulados en el apartado 2 anterior y en el artículo 59 [transporte de viajeros con finalidad prioritariamente turística] podrán ser prestados por aquellas empresas ferroviarias en España que obtengan un título habilitante”*. Actualmente no existe ninguna empresa ferroviaria habilitada para la prestación de los servicios de transporte nacional de viajeros por ferrocarril salvo Renfe-Operadora que según señala esta Disposición Transitoria primera *“dispondrá de título habilitante para operar los servicios en todo el territorio nacional sin necesidad de acudir al proceso de licitación”*.

Por tanto, en el caso de que la **prueba de objetivo principal** resultara en que el servicio propuesto fuera nacional, ADIF y ADIF Alta Velocidad no concederán capacidad en la red ferroviaria de interés general al candidato solicitante.

5º. La CNMC **cooperará con los organismos reguladores afectados** por el nuevo servicio internacional y, en particular, en el caso de proceder a la realización de la prueba señalada en los puntos anteriores.

II.2. Principios generales aplicables a la prueba de objetivo principal

Una vez recibida una solicitud de prueba de objetivo principal por parte de una entidad afectada, de acuerdo con los criterios anteriores, la CNMC seguirá los siguientes principios generales:

1. Sin perjuicio de los criterios de valoración aplicables de conformidad con el apartado III de la presente Resolución, el análisis de las solicitudes presentadas se realizará **caso a caso**.
2. La prueba de objetivo principal se basará en los **planes de negocio y estimaciones** aportados por el candidato, que serán objeto de valoración por la CNMC que requerirá al candidato que las justifique aportando la metodología utilizada para su elaboración. A estos efectos, la CNMC podrá considerar la información suministrada por las entidades afectadas o cualquier otra información disponible.
3. A la hora de realizar la prueba de objetivo principal, la CNMC considerará de **forma conjunta los criterios cuantitativos y cualitativos** predefinidos de conformidad con el apartado III de la presente Resolución, que incluirán una estimación del impacto para los usuarios a corto y medio plazo.
4. Al objeto de identificar la vocación internacional del servicio, las previsiones anteriores se valorarán a **medio plazo** y no en un momento dado. De esta forma, el resultado de la prueba solicitada no se referirá a un ejercicio concreto sino que será **un análisis agregado para el periodo considerado**.
5. Finalmente, y con el objetivo de asegurar la necesaria seguridad jurídica para el desarrollo de los servicios internacionales de transporte de viajeros, el resultado de la prueba de objetivo principal tendrá una **validez de 3 años**. Transcurrido dicho plazo, las entidades afectadas podrán solicitar una nueva prueba, justificando que se ha producido un cambio sustancial en comparación con los datos considerados en la prueba inicial.

En el siguiente epígrafe se describe metodología y los criterios aplicables por la CNMC a las solicitudes relativas a la prueba de objetivo principal realizadas por las entidades habilitadas.

III. METODOLOGÍA PARA LA PRUEBA DE OBJETIVO PRINCIPAL

De acuerdo con los principios generales señalados anteriormente, la prueba de objetivo principal debe establecer la vocación internacional a medio plazo de un nuevo servicio internacional notificado. Para ello, se analizarán los siguientes criterios cuya valoración no tendrá naturaleza acumulativa:

a) **Importancia del segmento internacional en el volumen de negocios y de tráfico del servicio.**

A los efectos de la prueba de objetivo principal, se considerará que el servicio notificado es internacional si, previsiblemente en el plazo de tres años, **al menos un 30% de los ingresos y del tráfico** total deriva de viajeros con origen/destino fuera de España.

Para el **cálculo del umbral de tráfico** existen diferentes medidas: número de viajeros, viajeros.km, etc. A estos efectos, **se tomarán en consideración los viajeros totales transportados en los trenes con origen o destino internacional** teniendo en cuenta aquéllos que hacen cabotaje en las estaciones intermedias **nacionales**. Por el contrario, si la empresa propusiera realizar cabotaje fuera de España, los **pasajeros que suben y bajan en dichas estaciones no se incluirán en el cómputo anterior**, al considerarse tráfico nacional del país afectado que será objeto de valoración por el organismo regulador correspondiente.

De esta forma, sobre la base de este criterio, la vocación del nuevo servicio es internacional si la contribución de los ingresos y viajeros internacionales sobre el total supera, previsiblemente, un 30% del total en el plazo de tres años.

Sin perjuicio de lo anterior, dada la naturaleza no acumulativa de estos criterios, el umbral cuantificado en este apartado no será inmediatamente excluyente, sino que será objeto de ponderación junto con el resto de criterios en cada uno de los casos en los que deba efectuarse la prueba de objetivo principal, de conformidad con el RE 869/2014.

b) **Distancia cubierta por el nuevo servicio propuesto en Estados miembros diferentes y la localización de las paradas.**

Al objeto de establecer si un servicio es internacional, éste deberá transportar viajeros entre **estaciones españolas y, al menos, una estación situada en otro Estado miembro**. A la hora de analizar el tramo internacional en relación con la distancia total del recorrido propuesto por el candidato, la CNMC considera necesario, de

conformidad con el considerando 6 del RE 869/2014, adecuar su valoración a las condiciones particulares de la red española.

La valoración tendrá en cuenta el carácter peninsular de España y la situación geográfica de una importante parte de las ciudades conectadas mediante la red de alta velocidad y, en particular, Madrid. De acuerdo con la Comisión Europea⁵, los ferrocarriles de alta velocidad resultan más competitivos que otros medios de transporte, en particular, el avión, para distancias entre 400 y 800 km. En el caso señalado, la distancia entre Madrid y la frontera francesa ya asciende a 804 km.

En estas condiciones, al objeto de hacer viables trayectos internacionales con punto de partida en Madrid competitivos con el avión, se considera que **el tramo internacional**, medido en kilómetros, deberá suponer **al menos el 20% de los kilómetros totales del servicio**, medido entre la estación origen y destino final.

Sin perjuicio de lo anterior, dada la naturaleza no acumulativa de estos criterios, el umbral cuantificado en este apartado no será inmediatamente excluyente, sino que será objeto de ponderación junto con el resto de criterios en cada uno de los casos en los que deba efectuarse la prueba de objetivo principal, de conformidad con el RE 869/2014.

c) **Demanda potencial del nuevo servicio por parte de los viajeros.**

La CNMC valorará la **existencia de una demanda potencial** para el servicio internacional propuesto. A estos efectos, se considerará, entre otros aspectos, la **población** en las zonas de influencia de las estaciones de origen, destino e intermedias, la **demanda en otros medios de transporte** competidores, como el avión o la carretera o el impacto sobre la demanda tanto del tiempo de viaje como del precio de los billetes.

d) **Estrategia de comercialización del nuevo servicio internacional.**

La CNMC considerará la **estrategia de comercialización y marketing prevista por el candidato**, examinando los canales de venta, la presencia comercial tanto en España como en el Estado miembro de

5

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/studies/doc/2010_high_speed_rail_en.pdf

destino, los mensajes publicitarios, los horarios de los servicios en paradas españolas e internacionales, las condiciones económicas, etc.

A la hora de establecer la vocación internacional del servicio notificado, la CNMC valorará que los destinos en otro/s Estado/s miembro/s cuenten con una presencia significativa en la estrategia comercial del candidato así como que el servicio resulte competitivo, incluyendo horarios adecuados, frecuencias y precios.

e) **Naturaleza del material rodante que se vaya a utilizar en el nuevo servicio.**

La CNMC **examinará el material rodante con el que el candidato cuenta o con el que pretende realizar el servicio notificado**, incluyendo la tipología de las locomotoras, vagones, servicios a bordo, etc. En particular, el candidato que proponga el servicio internacional deberá justificar que el material rodante con que pretende operar el servicio está homologado en los Estados miembros donde realizará el transporte.

La CNMC valorará, a la hora de considerar si el candidato está realmente ofreciendo un servicio internacional, que el **material rodante sea consistente con el servicio propuesto**, incluyendo su homologación, sus características (coche cama, alta velocidad, etc.) así como cualquier otro parámetro relevante en relación con este aspecto.

f) **Existencia de servicios internacionales con características similares.**

La CNMC analizará la existencia de **servicios ferroviarios de transporte de viajeros ya existentes en el mercado español** similares al servicio propuesto y ya considerados como internacionales, tanto por parte de RENFE como de alguna de sus filiales o *joint ventures*.

A la hora de determinar la vocación internacional del nuevo servicio internacional propuesto, la CNMC considerará la existencia de servicios similares como indicador de la existencia de una demanda para este tipo de servicios.

Por todo cuanto antecede, el Pleno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

ÚNICO.- Aprobar los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de objetivo principal de un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros contenidos en la presente Resolución.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio. Puede ser recurrida, no obstante, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio.

ANEXO. RESUMEN DE ALEGACIONES Y CONTESTACIÓN A LAS MISMAS

A. Alegaciones relativas a las consideraciones generales incluidas en la consulta pública

Procedimiento relativo a los nuevos servicios ferroviarios de transporte internacional de viajeros

En relación con el procedimiento a aplicar a los nuevos servicios ferroviarios, la DGTT señala que debe modificarse el punto 2º del apartado II.1 relativo a las partes que pueden solicitar la prueba de objetivo principal para incluir a las autoridades competentes en materia de servicios ferroviarios como, a su juicio, recogen la Ley 38/2015 y la Directiva RECAST. Además, la DGTT también propone modificar el punto II.1. 3º (segundo párrafo), en línea con la literalidad del RE 869/2014.

En relación con la alegación anterior relativa a las **partes que pueden solicitar la prueba de objetivo principal en relación con un nuevo servicio**, el artículo 10.3 de la Directiva RECAST señala que la podrán solicitar *“las autoridades competentes pertinentes”*. Por su parte, la Disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015 señala que la petición de dicha prueba la podrán realizar *“las autoridades competentes o las entidades ferroviarias interesadas”*. Sin embargo, el artículo 5 del RE 869/2014, de aplicación directa al ordenamiento jurídico español, resulta más concreto al señalar que podrán solicitar la prueba de objetivo principal al regulador independiente: *“a) autoridades competentes que hayan concluido contratos de servicio público para el transporte ferroviario en una zona geográfica afectada por el nuevo servicio propuesto; b) toda empresa ferroviaria que opere servicios ferroviarios de viajeros, internacionales o nacionales, tanto de carácter comercial como basados en un contrato de servicio público, en el trayecto o trayectos en los que vaya a dar servicio el nuevo servicio propuesto”*.

De esta forma, de acuerdo con los preceptos anteriores y en contra de lo que sostiene la DGTT, **únicamente pueden solicitar la citada prueba las autoridades competentes que hayan concluido contratos de servicio público en las zonas afectadas.**

Por otra parte, a juicio de esta Comisión, resultan apropiados los cambios propuestos por la DGTT en relación con la **justificación** que deben aportar las entidades afectadas **en la petición de prueba de objetivo principal** a la CNMC, por lo que se procede a su modificación en el cuerpo de la presente Resolución (punto 3º del epígrafe II.1).

Principios generales aplicables a la prueba de objetivo principal

En sus alegaciones, la DGTT considera correcto que: i) el análisis se realice caso a caso (punto 1, apdo. II.2); ii) el análisis de base en los planes de negocio del candidato (punto 2, apdo. II.2), si bien estima que la metodología para el cálculo de las estimaciones incluidas en los planes de negocio del candidato deberían ser requeridas en todo caso y; iii) se consideren de forma conjunta los criterios cuantitativos y cualitativos (punto 3, apdo. II.2), aunque, a juicio de la DGTT, ello no debería suponer que a todos los criterios les fuera otorgado el mismo peso.

Por el contrario, la DGTT considera que como resultado de la prueba no se debería determinar la **vocación internacional** del nuevo servicio sino *“llegar al convencimiento por parte de la CNMC de que el objetivo principal (...) es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos”*.

En relación con la **duración de la prueba**, la DGTT considera que en la medida en que los datos aportados por el candidato se refieran a un periodo de 3 años, éste debería ser el horizonte máximo de la misma, pudiéndose solicitar su revisión. Finalmente, esa Dirección General señala que debería incorporarse un nuevo principio relativo a la **objetivación y realismo de las previsiones** de demanda que deberían verificarse *“a partir de las condiciones objetivas de tráfico actual y previsiones de los institutos más prestigiosos en materia de transportes”*.

ILSA señala, en relación con la **duración de la prueba**, que el plazo de revisión que podría adoptar, de forma excepcional la CNMC, no debería ser inferior a dos años dado que la valoración en un periodo inferior sería contrario a que ésta se realizara a medio plazo. Igualmente apunta a que el punto 4º del apartado II.1 debería modificarse para indicar que RENFE Viajeros está habilitada para la prestación de los servicios nacionales de transporte de viajeros.

En relación con las alegaciones anteriores, esta Comisión estima que:

- La **metodología** utilizada por el candidato para la **estimación de las previsiones** incluidas en sus planes de negocio son esenciales para comprobar si éstos resultan realistas por lo que, en línea con lo sugerido por la DGTT, se requerirá en caso de una solicitud de prueba de objetivo principal. De esta forma, se procede a modificar la redacción del punto II.2, epígrafe 2º en esta línea.
- El **análisis conjunto** de los diferentes **criterios** incluidos en la **prueba de objetivo principal** implica que la CNMC evaluará la información disponible, incluyendo el impacto en los usuarios sin que, efectivamente, todos ellos tengan el mismo peso. Dado que el análisis se realizará caso a caso, la CNMC concluirá, a la vista de la información aportada por el candidato y la justificación de las entidades afectadas, los criterios más

relevantes a aplicar. En cualquier caso, cabe señalar que la DGTT no especifica los criterios que deberían ser más relevantes ni las razones para proponerlo, por lo que no cabe modificar la propuesta sometida a consulta pública.

- Sobre la necesidad señalada por la DGTT de que la CNMC no determine únicamente la **vocación internacional** del nuevo servicio sino que debe alcanzar el “convencimiento” de que el objetivo principal del servicio es internacional, cabe señalar, en primer lugar, que el Considerando 6 del RE 869/2014 únicamente señala que *“el organismo regulador debe realizar análisis (...) para identificar la vocación del nuevo servicio propuesto a medio plazo (...)”*. En línea con lo anterior, y como consecuencia de su análisis, la CNMC alcanzará conclusiones basadas en su análisis de los planes de negocio y estimaciones del candidato. Sin embargo, es preciso reconocer que éstas estarán a que dichas estimaciones efectivamente se cumplan, lo que estará sujeto al riesgo de negocio intrínseco a cualquier actividad económica de este tipo. De esta forma, la realidad de la operación del servicio propuesto podría conllevar desviaciones con respecto a las estimaciones, como sucede en cualquier iniciativa empresarial por lo que, en línea con el citado Reglamento, resulta más preciso señalar en la presente Resolución que la CNMC alcanzará conclusiones sobre la “vocación internacional” del servicio propuesto.
- En relación con la **duración de las conclusiones de una prueba de objetivo principal**, en primer lugar cabe señalar que el RE 869/2014 no incluye ningún plazo a partir del cual puede solicitarse que el regulador la realice de nuevo, al contrario de lo que establece para la prueba de equilibrio económico que fija un plazo mínimo de 3 años (artículo 16.2), salvo que el regulador estime otro horizonte temporal.

Por otra parte, como señala la DGTT, el RE 869/2014 establece, en su artículo 3.3 que la *“información relativa a la explotación prevista del nuevo servicio internacional (...) cubrirá como mínimo los primeros tres años y, en la medida de lo posible, los primeros cinco años de explotación”*. De esta forma, el candidato no tiene la obligación de aportar estimaciones más allá del tercer año contando éstas, en caso de aportarse, con un elevado grado de incertidumbre dado que el operador no habrá comenzado su operación.

Además, otros reguladores han optado por un plazo de validez menor de esta prueba, como el regulador francés, optando por un horizonte de tres años. Así las cosas, se considera apropiado **reducir el plazo de validez** de los resultados de la prueba de objetivo principal de los 5 años propuestos en la consulta pública a **3 años**. Por otra parte, y dadas las alegaciones de ILSA en relación con la inseguridad que genera la

posibilidad de revisión de este plazo por parte de la CNMC en base a motivos excepcionales, cabe concluir que la reducción del plazo a tres años elimina las causas que podrían justificar dicha revisión, por lo que también se elimina dicha referencia.

- Finalmente, y sobre la propuesta de la DGTT sobre **incluir un principio adicional** relativo a la verificación de las previsiones aportadas, a juicio de esta Comisión, los criterios definidos ya contemplan estos aspectos, al señalar que el análisis que se realizará debe valorar los planes de negocio y sus estimaciones, considerando cualquier información disponible, sea la aportada por el candidato, las entidades afectadas o cualquier otra información disponible.

De acuerdo con lo anterior, en el cuerpo de la **presente Resolución se han modificado**, con respecto a la propuesta sometida a consulta pública, **los puntos 1º y 5º del apartado II.2**. Igualmente, en línea con lo señalado por ILSA, se **modificará el punto 4º de dicho apartado**.

B. Alegaciones relativas a la metodología para la prueba de objetivo principal incluida en la consulta pública

Importancia del segmento internacional en el volumen de negocios y de tráfico del servicio

La DGTT señala que la fijación de un **umbral mínimo de un tercio** de los ingresos y del tráfico total derivados del segmento internacional resulta *“claramente insuficiente y por el contrario es una proporción que arroja la evidencia de que se estaría ante un servicio nacional”*. De esta forma, a su juicio, debería exigirse un umbral que tanto en ingresos como viajeros y tráfico, medido en viajeros.km, superara como mínimo el 50% *“para que se considere que su objetivo principal es el servicio internacional”*. Por otra parte, la DGTT señala que no *“resulta correcto ni conforme a la norma española y ni a la europea, que no se tengan en cuenta todos los viajeros en todos los tráficos”*, por lo que deben considerarse como viajeros nacionales también los que realizan **cabotaje en otros países** y no solo, como en la propuesta sometida a consulta pública, los que lo realizan en España. Finalmente, la DGTT reitera que la *“vocación [del servicio internacional propuesto] no es lo que legalmente tiene que dilucidar la CNMC, se trata de sacar conclusiones a partir de datos previsibles y realistas, pero no de la voluntad o inclinación a querer algo”*.

RENFE Viajeros también considera que *“para que un servicio sea considerado “prioritariamente internacional” debe cumplirse que al menos el 50% del tráfico y su actividad sean de carácter internacional”*. A juicio de la operadora, únicamente cuando se ha comprobado el cumplimiento de los umbrales cuantitativos pueden realizarse otras comprobaciones *“(…) pero si no se cumplen estos requisitos básicos el tráfico ya no puede considerarse en ningún*

caso prioritariamente internacional”. Estos umbrales deben calcularse en ingresos, viajeros y viajeros.km.

RENFE Viajeros coincide con la DGTT en relación con la necesidad de que la CNMC no valore la “vocación” del nuevo servicio internacional sino su finalidad, a partir de los umbrales anteriores. Igualmente, ambos coinciden en que el cabotaje nacional en otro país debe considerarse nacional a los efectos del cálculo dado que el RE 869/2014 *“hace mención explícita al “transporte de todos los viajeros” en su artículo 8.3”*.

Finalmente, RENFE Viajeros señala, en relación con los servicios internacionales que actualmente presta conjuntamente con SNCF, que debe tenerse en cuenta que *“(…) desde el punto de vista del operador y del proceso de apertura a la competencia, no estamos ante trenes internacionales, ya que cada una de las empresas, Renfe y SNCF es el único operador en su propio país”*.

ILSA señala que el umbral de un tercio fijado en la consulta pública pueda reducirse *“(…) si en la ruta ya existe un operador que opere con ratios inferiores dado que sería injusto aplicar ratios diferentes a los operadores en perjuicio del operador entrante”*. Por otra parte, a juicio de este operador, fijar un umbral mínimo de un tercio en relación con los ingresos supone *“(…) un agravio respecto al operador ya existente ya que el entrante únicamente puede operar en un corredor mientras que el operador puede operar otras rutas, pudiendo tanto cubrir las pérdidas del tramo internacional subiendo los precios del tramo nacional; mientras que el entrante se encuentra absolutamente limitado en las medidas que puede adoptar frente a las variaciones de precios por parte del operador debido al límite exigido de un tercio de ingresos”*. Por ello, ILSA propone eliminar la referencia al umbral en función de los ingresos en este criterio.

En relación con las alegaciones anteriores, esta Comisión considera que:

- En relación con las alegaciones de la DGTT y RENFE Viajeros sobre la valoración de la “vocación” internacional del servicio propuesto, cabe remitirse a las consideraciones realizadas anteriormente en relación con el estándar de prueba fijado en el considerando 6 del RE 869/2014, que señala expresamente que el regulador debe llegar a conclusiones sobre la **vocación internacional** del servicio propuesto por el candidato.
- Por otra parte, sobre necesidad señalada por DGTT y RENFE Viajeros de **incrementar el umbral** propuesto en la consulta pública **a que un mínimo del 50%** de los ingresos, viajeros y tráfico derive del segmento internacional, cabe señalar que el 50% es el umbral máximo que la CNMC podría fijar en su prueba de objetivo principal de conformidad con el artículo 8.3 del RE 869/2014 que señala que *“[E]l organismo regulador*

podrá establecer y aplicar umbrales (...). Dichos umbrales no excederán el 50% del volumen de negocios o del volumen derivado del transporte de todos los viajeros (...)". En definitiva, esta Comisión estima que **cualquier umbral que supere el 50% no sería coherente con el citado Reglamento**, por lo que no cabe considerar esta propuesta.

Por el contrario, de acuerdo con el RE 869/2014, la CNMC puede establecer un **umbral mínimo** de ingresos y viajeros resultantes de la prestación del servicio internacional en relación el servicio completo **inferior al 50%**. La vocación de Reglamento es, pues, facilitar la sostenibilidad de los servicios internacionales mediante el cabotaje nacional, de forma que, de hecho, no se cierre a la competencia los segmentos liberalizados (servicios internacionales) por la falta de una demanda mínima y, por tanto, rentabilidad.

En este sentido, la propuesta sometida a consulta pública reducía el umbral mínimo de los ingresos y viajeros que debían provenir del segmento internacional a un tercio. De conformidad con el considerando sexto del RE 869/2014, que señala que *"(...) los criterios de evaluación en la metodología adoptada por el organismo regulador para la prueba de objetivo principal en relación con las especificidades del transporte ferroviario en el Estado miembro de que se trate"*, esta Comisión estima que debe fijarse un **umbral mínimo de ingresos y pasajeros derivados del tráfico internacional del 30%**, de acuerdo con los parámetros de cálculo señalados en el apartado III.a). Esta Comisión considera que este límite **es el más apropiado a la situación del mercado español y europeo**. Así, un nuevo operador cuenta con una escala inferior a la de los operadores establecidos, lo que limita sus puntos de comercialización en la red ferroviaria. Por otra parte, en general, los mercados europeos no se encuentran liberalizados y, en particular, el mercado francés, único con conexión de alta velocidad, por lo que no es posible una asociación como la acometida por RENFE con SNCF, que permita ganar sinergias comerciales en el país vecino a un potencial entrante. Por tanto, un nuevo operador debe realizar inversiones no solo en la red nacional sino también en la red internacional de destino para poder comercializar sus servicios, lo que, en caso de fijarse el umbral señalado en un porcentaje muy elevado, supondría una elevada barrera a la entrada.

Por otra parte, de acuerdo con la experiencia de los **servicios internacionales ya comercializados**, se observa que con las ventajas comerciales señaladas, RENFE y SNCF no estarían alcanzando umbrales del 50% en los recorridos internacionales de mayores distancias.

Finalmente, es preciso indicar que la **aprobación**, el pasado 14 de diciembre de 2016, del denominado **4º Paquete Ferroviario**⁶ ha establecido una fecha para la **apertura de los servicios nacionales** de transporte de viajeros en 2020. Una vez entre en vigor la nueva regulación, la prueba de objetivo principal no será relevante. Sin perjuicio de que efectivamente estos servicios no se encuentran todavía liberalizados, la presente metodología debe tener en consideración este contexto.

- En la misma línea, y en relación con las alegaciones de ILSA, la CNMC debe analizar, de conformidad con el artículo 8.2.a), tanto el volumen de negocios, esto es, los ingresos, como el volumen de tráfico derivado de los servicios internacionales. Por tanto, **no es posible**, como propone este operador, **limitar el análisis cuantitativo al número de viajeros** transportados. Sin perjuicio de lo anterior, es también preciso reconocer que los ingresos derivados de la actividad nacional e internacional dependen de las tarifas fijadas que, a su vez, no dependen únicamente del candidato sino que son consecuencia de la situación del mercado. Efectivamente, la entrada de un competidor puede reducir los precios de los servicios internacionales, reduciendo, por tanto, su proporción con respecto al tramo nacional, no sujeto a estas presiones. Así las cosas, la CNMC, en coherencia con el principio señalado en los puntos 1 y 3 del apartado II.2 de la presente Resolución, analizará caso a caso y de forma conjunta los criterios cuantitativos y cualitativos, de forma que podrán tomarse en consideración estas situaciones.
- Tampoco cabe aceptar la alegación de ILSA sobre la **modificación del umbral** incluido en la propuesta sometida a consulta pública como consecuencia de la **existencia de un operador en una ruta internacional**. Así, el hecho de que ya exista un operador prestando servicios de transporte internacional similares a los propuestos no puede rebajar los requisitos sobre su vocación internacional dado que, de otra forma, supondría que el servicio lanzado fuera, *de facto*, nacional, algo contrario a la legislación vigente.
- Sobre la **exclusión de los viajeros que realizan cabotaje en otros Estados miembros** para el cálculo de los umbrales de ingresos y tráfico, el artículo 8.2.a) del RE 869/2014 es también claro al señalar que el organismo regulador tendrá en cuenta *“la proporción del volumen de*

⁶ Directiva 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

negocio y del volumen derivado del transporte internacional de viajeros conforme a las previsiones del candidato frente al transporte nacional de viajeros en el Estado miembro en el que esté establecido el organismo regulador (el subrayado es propio). Por tanto, no cabe considerar como tráfico nacional en España el cabotaje que realicen los viajeros entre estaciones de otros Estados miembros donde se presenten los servicios propuestos.

- Finalmente, esta Comisión no comparte la alegación de RENFE Viajeros relativa a la supuesta **yuxtaposición de servicios nacionales** que configuran los trenes internacionales que actualmente opera conjuntamente con SNCF. Es evidente que dichos servicios son internacionales a los efectos de la Ley 38/2015 dado que cumplen con lo establecido en su Disposición adicional cuarta, esto es, *“se entiende, a estos efectos, por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España (...)”*. Cuestión diferente es que, como se señala en el punto 4º del apartado II.1 de la presente Resolución, RENFE Viajeros puede prestar estos servicios aunque su objetivo principal no sea el transporte internacional de viajeros dado que es la única empresa habilitada para prestar estos servicios en España.

De acuerdo con las consideraciones anteriores y a la vista de las alegaciones recibidas, **no cabe modificar el epígrafe a) del punto III del documento sometido a consulta pública.**

Distancia cubierta por el nuevo servicio propuesto en Estados miembros diferentes y la localización de las paradas

La DGTT señala en su escrito que la distancia del tramo internacional en relación con el total de la distancia del servicio puede servir para dilucidar el objetivo del servicio que se propone. De acuerdo con lo anterior, alega la DGTT que la metodología tiene que estar pensada para todos los casos, por lo que no tiene sentido que se señale Madrid como ciudad de referencia para calcular las distancias mínimas. De acuerdo con sus alegaciones, *“[E]l porcentaje que se propone del 20% es caprichoso y no tiene una razón de ser si no está unido a otros criterios que tienen que ver con la población de las ciudades que une y la demanda captable”*. La DGTT concluye que el porcentaje propuesto muestra un desequilibrio con el tramo nacional, lo que permitiría aceptar, de acuerdo con esa Dirección General, servicios basados en el cabotaje y no servicios internacionales, por lo que propone una relación del 60% del itinerario en España y del 40% fuera de España.

RENFE Viajeros considera que el tramo internacional debería suponer, medido en km, al menos el 33% de los km. totales.

ILSA señala que el umbral establecido del 20% *“perjudicaría la consideración de internacional la mayoría de las rutas del sur de Francia donde se detecta una demanda potencial de servicios internacionales”*. Por este motivo, ILSA propone que el umbral sea doble, esto es, que el tramo internacional sea como mínimo 150 km. o, alternativamente, representar el 20% de los km. totales del servicio.

En relación con las alegaciones anteriores, esta Comisión considera que:

- De forma preliminar a la contestación de las alegaciones, esta Comisión considera necesario destacar que la **fijación de este umbral debe ser necesariamente flexible** y, en ningún caso, debe condicionar individualmente el resultado final de la prueba de objetivo principal, a la vista de la multitud de situaciones que pueden darse en la prestación de los servicios internacionales. Así, por ejemplo, la aplicación rigurosa de este criterio conllevaría la eliminación de la conexión actual entre Ámsterdam y Frankfurt con Basilea⁷ dado que esta última ciudad se encuentra muy próxima a la frontera alemana, eliminando cualquier posibilidad de cumplir con una distancia mínima en territorio suizo.

Sin embargo, difícilmente puede dudarse de que, dada su población y resto de características socioeconómicas, existe una demanda para la conexión internacional señalada anteriormente. De esta forma, y como señala la DGTT, el elemento esencial del análisis a realizar debe tener más que ver con *“la población de las ciudades que une y la demanda captable”* que con un criterio meramente geográfico. De hecho, ese análisis se encuentra explícitamente recogido en la metodología, en su epígrafe c): *“Demanda potencial del nuevo servicio por parte de los viajeros”*.

Reconociendo los elementos anteriores, la propuesta sometida a consulta pública incluyó este parámetro dado que se preveía explícitamente en el artículo 8 del RE 869/2014. Así las cosas, no se acaba de entender la alegación de la DGTT que, pareciendo coincidir con las limitaciones que un criterio de distancia conllevan - excluyendo servicios como el mencionado en Basilea, a pesar de su demanda potencial -, proponga un criterio más restrictivo al sometido a consulta pública, con una distancia mínima del segmento internacional del 40%.

- Además de por los motivos anteriores, la propuesta sometida a consulta pública definía un umbral para este criterio basado en la configuración de la red española, las características geográficas y la competitividad del

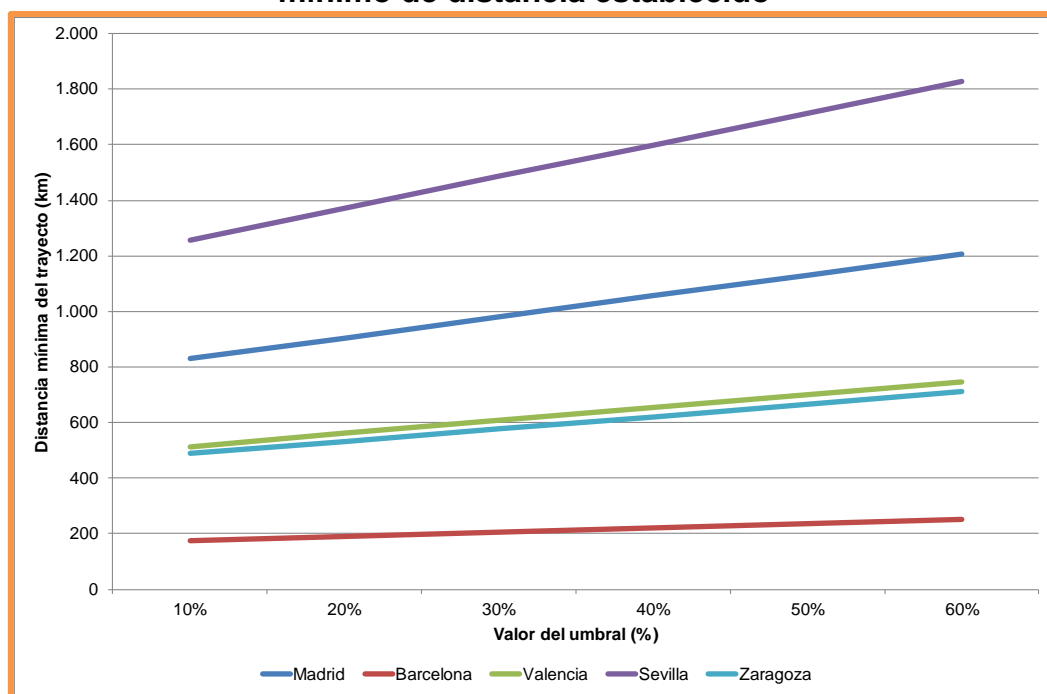
⁷ <https://www.nsinternational.nl/en/trains/ice-international>

modo ferroviario. Como se ha señalado, las alegaciones recibidas cuestionan que el análisis sea general y que se tome como referencia Madrid para su determinación. Como se justificará a continuación, la fijación de este umbral no ha sido arbitrario, como parece señalarse, sino que deriva del análisis de la red ferroviaria española, su demanda y distancias.

En primer lugar cabe tener en cuenta que, de acuerdo con los datos del Observatorio del Ferrocarril en España 2015, la estación de Madrid-Puerta de Atocha era la que más tráfico de larga distancia y alta velocidad recibía, con más de 16,7 millones de viajeros subidos y bajados. Las siguientes en importancia eran Barcelona-Sants con 9,362 millones, Sevilla-Santa Justa con 3,433 millones o Madrid-Chamartín con 3,383 millones. Obviar, como parece sugerir la DGTT, la realidad anterior haría que la metodología propuesta no se ajustara a las especificidades del sector ferroviario en España, al contrario de lo establecido en el citado Considerando sexto del RE 869/2014, pudiendo repercutir negativamente en las posibilidades de apertura de los servicios internacionales de conformidad con la normativa vigente.

En segundo lugar, la propuesta sometida a consulta pública tiene el ánimo de *“estar pensada para todos los casos”*, como propone la DGTT, dado que el umbral establecido, del 20%, con las limitaciones señaladas anteriormente, pretendía acomodar situaciones tan diversas como las que se señalan en el siguiente gráfico:

Gráfico 1. Distancia mínima del trayecto en función del umbral mínimo de distancia establecido



Fuente. Elaboración propia.

Si se consideran las distancias señaladas en las que el modo ferroviario resulta más competitivo, el umbral propuesto del 20% ya elimina, de considerarse individualmente, cualquier posibilidad de tráfico internacional desde Sevilla o Málaga dado que requiere trayectos muy superiores a los 1.200 km. en los que el tren no resulta competitivo con respecto al avión. En la medida en que dicho umbral se incrementa, como propone tanto la DGTT como RENFE Viajeros, las posibilidades de lanzamiento de un servicio internacional, dadas estas características geográficas, se limitan para muchas de las estaciones que actualmente cuentan con más tráfico.

Además, los umbrales propuestos por RENFE Viajeros y, en particular, la DGTT resultan muy superiores a las establecidas por otros países europeos, como Francia (25%) o Italia (30%).

- Finalmente, y en relación con la alegación de ILSA de fijar un criterio alternativo de un número mínimo de km para el tramo internacional (150 km), esta Comisión considera que el 20% sometido a consulta pública resulta, por los motivos señalados, suficientemente flexible para permitir servicios internacionales incluyendo ciudades relevantes en el sur de Francia. En cualquier caso, cabe repetir que, de conformidad con el RE 869/2014, la prueba de objetivo principal debe ser un análisis conjunto de los diferentes criterios establecidos por el regulador (considerando

sexto) y, por los motivos señalados anteriormente, con más razones el umbral de distancia mínima.

De acuerdo con las consideraciones anteriores y a la vista de las alegaciones recibidas, **no cabe modificar el epígrafe b) del punto III del documento sometido a consulta pública.**

Resto de criterios incluidos en el epígrafe III del documento sometido a consulta pública

En relación con el resto de criterios propuestos para el análisis de la prueba del objetivo principal de un nuevo servicio internacional, la DGTT se muestra de acuerdo salvo con el epígrafe f): “Existencia de servicios internacionales con características similares”. A su juicio, dicho criterio no se incluye en el RE 869/2014 y *“es dudosa su valoración e importancia en relación con lo que tiene la CNMC que dilucidar, que es el objetivo principal del servicio que plantea el candidato”*, por lo que propone su eliminación.

En la misma línea, RENFE Viajeros señala, en primer lugar, que el citado criterio no tiene soporte en el Reglamento comunitario. De acuerdo con la operadora, el regulador nacional puede *“desarrollar metodológicamente los criterios recogidos en el Reglamento, de aplicación directa (...), pero no tendría competencia para establecer nuevos criterios, no previstos en la normativa comunitaria (...)”*.

En segundo lugar, RENFE Viajeros señala de nuevo que los servicios operados conjuntamente por RENFE y SNCF *“no funcionan como servicios internacionales propiamente dichos”* dado que los billetes nacionales son emitidos en cada red nacional, *“con soporte en la licencia del operador con licencia en cada Estado, que opera en solitario hasta que en 2020 se liberalicen los tráficos nacionales”*.

En tercer lugar, RENFE señala, en relación con la demanda potencial (epígrafe c), que debe exigirse *“un equilibrio poblacional entre las estaciones con parada previstas a ambos lados de la frontera”*. Por otra parte, esta operadora considera que no está justificado entrar a valorar los servicios a bordo más allá del tipo de material rodante, en línea con el Reglamento (epígrafe e).

Finalmente, RENFE Viajeros propone que dado que la realización de una prueba de objetivo principal conllevará importantes recursos, la CNMC debería establecer una tasa que contribuya a financiar estos recursos y medios públicos.

En relación con las alegaciones anteriores, esta Comisión considera que:

- En relación con la capacidad de los reguladores nacionales de fijar criterios adicionales a los incluidos en el artículo 8.2. del RE 869/2014, la redacción del mismo es clara al señalar que *“durante el proceso de evaluación, además de la información proporcionada en el formulario de notificación normalizado, el organismo regulador tendrá en cuenta en particular los siguientes criterios (...)”* (el subrayado es propio). La **expresión “en particular”** claramente **excluye** la lectura realizada por la DGTT y RENFE Viajeros en relación con que **los criterios del citado artículo 8.2 sean exhaustivos**. Por tanto, el regulador nacional puede añadir criterios adicionales con el objetivo de cumplir con lo establecido en el varias veces citado Considerando sexto del Reglamento, esto es, que los criterios establecidos sean coherentes con las *“especificidades del transporte ferroviario en el Estado miembro de que se trate”*.

Esta interpretación es además coherente con la Comunicación Interpretativa de la Comisión (2010/C 353/01)⁸ que señalaba que el artículo 10 de la Directiva 2007/58/EC⁹ (idéntico al vigente actualmente de conformidad con la Directiva RCAST) no incluía ningún criterio pre-establecido, si bien, el considerando 8 (el 18 de la Directiva RECAST) mencionaba criterios que podían ser utilizados. En cualquier caso, de acuerdo con la Comisión Europea, dichos criterios eran mencionados como ejemplos pudiéndose utilizar otros por parte del regulador nacional.

- Una vez constatada la capacidad de la CNMC para establecer los criterios apropiados para la metodología de la prueba de objetivo principal, sorprende que la DGTT no comparta con el documento sometido a consulta pública que la existencia de un servicio de características similares es indicativo de la demanda, ya no potencial sino real, con que cuenta una determinada relación. De esta forma, resulta contradictorio con sus propias alegaciones que la demanda que afronta un servicio internacional real y comercializado no sea útil para que, como sostiene en su documento, la CNMC saque sus conclusiones *“a partir de datos previsibles y realistas”*.
- En relación con las alegaciones de RENFE Viajeros relativas a que sus servicios internacionales son en realidad dos nacionales, cabe remitirse a las observaciones ya realizadas en el epígrafe relativo a la

⁸ Interpretative communication from the Commission on certain provisions of Directive 2007/58/EC.

⁹ Ver nota al pie 2.

“Importancia del segmento internacional en el volumen de negocios y de tráfico del servicio”. Así, tanto a efectos regulatorios como desde el punto de vista de los viajeros transportados, los servicios internacionales operados conjuntamente por RENFE y SNCF son internacionales, dado que cruzan una o más fronteras, se prestan en un único tren (sin transbordo en frontera), bajo un único título de transporte, etc. Sin perjuicio de lo anterior, y como también se ha señalado, no cabe para este caso la prueba de objetivo principal dado que, en caso de que resultara negativa, RENFE Viajeros está habilitada para la prestación de los servicios nacionales de transporte de viajeros.

- Finalmente, en relación con las alegaciones de RENFE Viajeros sobre la necesidad de un **equilibrio poblacional** entre las estaciones en ambos lados de la frontera, esta Comisión estima que el análisis que se realice caso a caso determinará la demanda de movilidad de la relación cubierta por el servicio internacional. Dicho análisis establecerá si existe una demanda internacional suficiente para cubrir la oferta propuesta dado que no solo la población afecta a la movilidad sino también, por ejemplo, la renta. Por otra parte, es necesario que la metodología no solo cubra las **características del material rodante** sino también otros aspectos dado que, por ejemplo, si el candidato propusiera un servicio internacional nocturno (al estilo Trenhotel), la CNMC deberá comprobar que el material propuesto cuenta con esas posibilidades.

De acuerdo con las consideraciones anteriores y a la vista de las alegaciones recibidas, **no cabe modificar los epígrafes c), d), e) y f) del punto III del documento sometido a consulta pública.**

Finalmente, en relación con la propuesta de RENFE Viajeros sobre la fijación por la CNMC de una tasa que contribuya a financiar los medios públicos que dedique esta Comisión a determinar el objetivo principal de un nuevo servicio internacional, cabe señalar que no corresponde a la CNMC la fijación de la pretendida tasa, en la medida en la que su establecimiento requiere de norma con rango de Ley.