



VERSIÓN PÚBLICA

Descripción: Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el veinticuatro de agosto de dos mil diecisiete en el expediente DE-009-2014.¹

Agente Económico: Sitio 300 Yellow Cab, A.C. -actualmente Yellow Cab del Nuevo AICM, A.C.-; Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.; Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.; Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.; Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.; Enrique Ruvalcaba Ordaz; Carlos Tepale Alonso; Alfonso Méndez Corona y Jorge Espinosa Lee.

Fecha de clasificación y de sesión del Comité de Transparencia: Veinticinco de septiembre de dos mil diecisiete.

Número de acta de clasificación: COT-031-2017.

Unidad Administrativa: Secretaría Técnica.

Tipo de clasificación: Información Confidencial toda vez que las secciones testadas contienen: [A] información sobre datos personales; y [B] información y datos sobre obligaciones contractuales, contables y cuestiones comerciales de los agentes económicos sancionados, que pudieran resultar útiles a terceros, incluyendo a sus competidores, y cuya divulgación podría generar un daño en la posición competitiva los mismos.

Periodo de reserva: No aplica.

Fundamento legal: [A] Artículos 31 bis, fracción II, de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, "LFCE");² 3, fracciones II y XXI, 23, 24, fracciones VI, XI y XIV, 100, 105, 106, fracción III, 107, 109, 116, párrafos primero y segundo de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, "LGTIAP");³ 1, 5, 7 11, fracción V, VI y XVI, 65, fracción II y IX, 97, 98, fracción III, 103, 104, 105, 106, 113, fracción I, 119, 120 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante "LFTIAP");⁴ y Trigésimo Octavo, de los "Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas" (en adelante "LINEAMIENTOS");⁵ y Primero de los "ACUERDOS por los que se modifican los artículos Sexagésimo segundo, Sexagésimo tercero y Quinto Transitorio de los Lineamientos Generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como elaboración de Versiones Públicas" (en adelante, "ACUERDOS").⁶

[B] Artículos 31 bis, fracción II, de la LFCE; 3, fracciones II y XXI, 23, 24, fracciones VI, XI y XIV, 100, 105, 106, fracción III, 107, 109, 116, párrafos segundo y cuarto de la LGTIAIP; 1, 5, 7 11, fracción V, VI y XVI, 65, fracción II y IX, 97, 98, fracción III, 103, 104, 105, 106, 113, fracción III, 119, 120 de la LFTIAP; Primero, Segundo, fracciones I, XVI y XVIII, Cuarto, Séptimo, fracción III, Octavo, Trigésimo Octavo, Cuadragésimo, Quincuagésimo Primero, Quincuagésimo Segundo, Quincuagésimo Sexto, Quincuagésimo Séptimo, Quincuagésimo Octavo, Quincuagésimo Noveno, Sexagésimo, Sexagésimo Primero, Sexagésimo Segundo, Sexagésimo Tercero, de los LINEAMIENTOS; y Primero de los ACUERDOS.

Información que se clasifica: Páginas: 1, 3 a 5, 16, 17, 19, 21, 26, 41, 47 a 49, 52 a 55, 57, 59, 64, 85, 95, 100 a 104, 115, 116, 118 a 120, 122, 124, 128, 142, 148, 150, 166, 167, 169 a 195, 197 a 200, 205, 207, 208, 210, 211, 216, 218 220 a 222, 224, 228, 230, 233, 234, 236, 237, 241, 242, 244, 245, 261 a 268, 274 a 299, 301, 303, 308 a 310, 317, 318, 321, 323 a 356, 361 a 363, 365, 367, 368, 371, 377, 381, 384, 388 a 393, 415, 417, 476 a 480, 483 a 485, 490 a 497, 503, 505, 507 a 511, 513, 528, 529, 533 a 540, 541 y 543 a 591.

Myrna Mustieles García

En suplencia por ausencia del Secretario Técnico de la COFECE.

Myrna Mustieles García

Directora General de Asuntos Jurídicos, servidor público responsable del resguardo de la información.

¹ Dicho documento consta de quinientas noventa y un páginas útiles.

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, con su reforma publicada en el DOF el nueve de abril de dos mil doce.

³ Publicada en el DOF el cuatro de mayo de dos mil quince.

⁴ Publicada en el DOF el nueve de mayo de dos mil dieciséis.

⁵ Publicado en el DOF el quince de abril de dos mil dieciséis.

⁶ Publicado en el DOF el veintinueve de julio de dos mil dieciséis.



Ciudad de México, a veinticuatro de agosto de dos mil diecisiete.- Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado, relativo a una investigación iniciada por la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "COFECE"), derivada de la denuncia presentada por Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. (en adelante, "EXCELENCIA"); con fundamento en los artículos 28, párrafos primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracción I, y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; transitorios Primero y Séptimo, párrafo último del "Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6º; 7º; 27; 28; 73; 78; 94 y 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de telecomunicaciones";¹ 3º, 8º, 9º, fracción I, de la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, reformada mediante Decreto publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis (en adelante, "LFCE 2006"); 1º, 2º, 24, fracciones IV y XIX, y 33, fracción VI de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, con su reforma publicada en el DOF el nueve de abril de dos mil doce (en adelante, "LFCE 2012");² transitorio Segundo, párrafo segundo del "Decreto por el que se expide la Ley Federal de Competencia Económica y se reforman y adicionan diversos artículos del Código Penal Federal";³ 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VI y XXXIX, 6, 7, 8, y transitorio Cuarto, párrafo primero del Estatuto Orgánico de la COFECE⁴ (en adelante, "ESTATUTO"), el Pleno de esta COFECE, en sesión celebrada el mismo día, resolvió de acuerdo con los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutivos que a continuación se expresan:

Glosario de Términos

Para facilitar la lectura de esta resolución se entenderá por:

ACUERDO	Acuerdo de once de abril de dos mil once, ⁵ firmado por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.
AEROPUERTO	Aeródromo Civil de la Ciudad de México denominado "Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México".
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el once de junio de dos mil trece.

² En términos del OPR, la ley aplicable sustantivamente es la LFCE 2006. Por otra parte, la ley aplicable adjetivamente es la LFCE 2012, toda vez que la misma se encontraba vigente al momento en que esta COFECE dio inicio al procedimiento indagatorio.

³ Publicado en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

⁴ Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

⁵ Documento proporcionado en comparecencia por **A** representante legal y el Director General de SEPSA, que manifestó: "En este momento hago entrega de una copia simple del Convenio firmado por SEPSA con los prestadores del SERVICIO para la elaboración del estudio realizado, así como de la propuesta de trabajos. Los estudios tarifarios están en propiedad de cada organización". Información que obra en los folios 5144 y 5148 a 5168 del expediente al rubro citado. En lo sucesivo, las referencias a folios que se hagan en el presente documento deberán entenderse realizadas respecto del expediente al rubro citado, salvo señalamiento en contrario.



36037

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

AGRUPACIONES	Asociaciones de permisionarios de taxis autorizados por el AICM a las que les otorga el servicio de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI: 1) CONFORT; 2) PORTO TAXI; 3) SITIO 300; 4) YELLOW CAB; y 5) NUEVA IMAGEN.
AI	Autoridad Investigadora de la COFECE.
AICM	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
ALFONSO MÉNDEZ	Alfonso Méndez Corona.
CARLOS TEPALE	Carlos Tepale Alonso.
CFPC	Código Federal de Procedimientos Civiles, ordenamiento de aplicación supletoria a la normativa de competencia económica en términos del artículo 34 bis de la LFCE 2012.
CONFORT	Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.
CONTRATO INDIVIDUAL	Contrato o Convenio de Acceso a Zona Federal para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, que celebran por una parte el AICM y cada uno de los PERMISIONARIOS. ⁶
CONTRATO MORAL	Convenio o Contrato de acceso a Zona Federal y que para efectos de administración y de representación común para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebran por una parte el AICM y cada una de la AGRUPACIONES y EXCELENCIA ⁷ .
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DENUNCIANTE o EXCELENCIA	Servicio de Excelencia, S.A. de C.V.
DGAF	Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT.

⁶ La redacción en los documentos puede variar, pero todos mantienen el mismo objeto. Folios 11423, 11445, 15983, 16001, 16016, 16034, 16049, 16064, 16082, 16100, 16115, 16134, 16152, 16167, 16186, 16203, 16221, 16239, 16258, 16281, 16304 y 16327.

⁷ La redacción en los documentos puede variar, pero todos mantienen el mismo objeto. Folios 13377, 13441, 13529, 13616, 13759 y 13856.



35049

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

DGAJ	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COFECE o su titular, según corresponda.
DGIPMA	Dirección General de Investigaciones de Prácticas Monopólicas Absolutas de la COFECE o su titular, según corresponda.
EBSA	Expendedora de Boletos y Servicios, S.A. de C.V.
EBSA CENTRO	Expendedora de Boletos y Servicios Centro, S.A. de C.V.
ENRIQUE RUVALCABA	Enrique Ruvalcaba Ordaz.
ESTUDIO TARIFARIO	Estudio para determinar el esquema tarifario de la prestación del SERVICIO DE TAXI elaborado por SEPSA, a solicitud y pago de las AGRUPACIONES. ⁸
EXPEDIENTE	Los autos del expediente DE-009-2014.
IVA	Impuesto al Valor Agregado.
JORGE ESPINOSA	Jorge Espinosa Lee.
LA	Ley de Aeropuertos, con su última reforma publicada en el DOF el veintiuno de enero de dos mil nueve.
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con su última reforma publicada en el DOF el dieciséis de diciembre de dos mil trece.
LFCE	La Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos. Se utilizará indistintamente para referirse a la LFCE 2006, la LFCE 2012 o ambas.
LISTA	Lista diaria de notificaciones de la COFECE.
MERCADO INVESTIGADO	Mercado del servicio de autotransporte de pasajeros, en la modalidad de taxi con origen o destino al AEROPUERTO.
	A
NUEVA IMAGEN	Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COFECE.

⁸ SEPSA elaboró el ESTUDIO TARIFARIO para cada una de las AGRUPACIONES, con presentación individualizada pero con el mismo contenido y recomendaciones para todos. Folios 5868 a 6021 (CONFORT); 6022 a 6178 (NUEVA IMAGEN); 6179 a 6336 (PORTO TAXI); 6337 a 6495 (SITIO 300), y 6496 a 6653 (YELLOW CAB); dichos folios fueron clasificados como confidenciales, a los que sólo SEPSA tiene acceso. A su vez, el ESTUDIO TARIFARIO de las AGRUPACIONES se encuentra en los folios: 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB) y 8536 a 8681 (PORTO TAXI).



36041

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

OPR	El Oficio de Probable Responsabilidad emitido por la AI el nueve de marzo de dos mil dieciséis en el EXPEDIENTE.
PERIODO INVESTIGADO	El periodo transcurrido del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis.
PERMISIONARIOS	Personas físicas y morales que cuentan con permiso otorgado por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI.
PJF	Poder Judicial de la Federación.
PORTO TAXI	Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.
	A
RAFSA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
	A
REPRESENTANTE(S)	1) JORGE ESPINOSA, 2) ALFONSO MÉNDEZ, 3) ENRIQUE RUVALCABA y 4) CARLOS TEPALE.
RLA	Reglamento de la LA, cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el nueve de septiembre de dos mil trece.
RLFCE	Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, publicado en el DOF el doce de octubre de dos mil siete.
	A
SAT	Servicio de Administración Tributaria.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SECRETARIO EJECUTIVO	El Secretario Ejecutivo de la COFECE.
SECRETARIO TÉCNICO	El Secretario Técnico de la COFECE.
SEPSA	Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V.
SERVICIO DE TAXI	Servicio de autotransporte de pasajeros, en la modalidad de taxi con origen o destino al AEROPUERTO.
SITIO 300	Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.
S.J.F.	Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.



SMGVDF	Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal (ahora Ciudad de México).
TCC	Tribunales Colegiados de Circuito.
TESTIGO 1	A
TESTIGO 2	
TESTIGO 3	
TESTIGO 4	
TESTIGO 5	
TESTIGO 6	
TESTIGO 7	
TESTIGO 8	
TSJDF	Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.
UMA	Unidad de Medida y Actualización.
UNIDADES	Vehículos automotores utilizados para prestar el SERVICIO DE TAXI.
YELLOW CAB	Yellow Cab del Nuevo AICM, A.C. ⁹ (antes Sitio 300 Yellow Cab, A.C.).

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El veinticinco de abril de dos mil catorce, mediante escrito con anexos, presentado en la OFICIALÍA, y signado por el representante legal de EXCELENCIA, se presentó una denuncia en contra de las AGRUPACIONES, **A** y los PERMISIONARIOS pertenecientes a dichas personas morales, por la supuesta realización de las prácticas monopólicas absolutas contempladas en el artículo 9º, fracciones I y III de la LFCE 2006.¹⁰

SEGUNDO. El trece de mayo de dos mil catorce, el SECRETARIO EJECUTIVO emitió un acuerdo de prevención para que el DENUNCIANTE ampliara la información presentada en su escrito de denuncia, mismo que fue notificado el quince de mayo de dos mil catorce.¹¹

⁹ Mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el treinta y uno de agosto de dos mil dieciséis, Sitio 300 Yellow Cab, A.C. informó del cambio de denominación social de dicha agrupación a **Yellow Cab del Nuevo AICM, A.C.**, lo cual acreditó mediante copia certificada del instrumento notarial número sesenta y un mil veintisiete, pasada ante la fe del Notario Público doscientos cuarenta y seis de la Ciudad de México, quien actuó en el protocolo de la Notaría Pública número doscientos doce de la Ciudad de México. Folios 17907 a 17937.

¹⁰ Folios 01 a 42.

¹¹ Folios 43 a 48.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 36 palabra(s)"



075073

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

El cinco de junio de dos mil catorce el representante legal de EXCELENCIA presentó la información solicitada en el acuerdo de prevención.

TERCERO. El veinticinco de junio de dos mil catorce, el SECRETARIO EJECUTIVO emitió el acuerdo de inicio de la investigación, por el cual: [i] tuvo por desahogada la prevención realizada a EXCELENCIA; y [ii] dio inicio a la investigación identificada con el número de expediente DE-009-2014, por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, en el mercado del SERVICIO DE TAXI.¹²

CUARTO. El tres de julio de dos mil catorce, se publicó en el DOF el extracto del acuerdo de inicio de la investigación.¹³

QUINTO. El siete de enero de dos mil quince, la AI emitió un acuerdo por el cual amplió el plazo de la investigación por un periodo adicional de ciento veinte días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que finalizara el primer periodo de investigación.¹⁴

SEXTO. El ocho de julio de dos mil quince, la AI emitió un acuerdo por el cual amplió el plazo de la investigación por un periodo adicional de ciento veinte días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que finalizara el segundo periodo de investigación.¹⁵

SÉPTIMO. El veintinueve de enero de dos mil dieciséis, la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación del EXPEDIENTE.¹⁶

OCTAVO. El nueve de marzo de dos mil dieciséis, la AI emitió el OPR,¹⁷ por el cual ordenó emplazar a las AGRUPACIONES y a los REPRESENTANTES por su probable responsabilidad en la comisión o participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, respectivamente, conforme a lo siguiente:

“IV. Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, con fundamento en los artículos citados a lo largo del OPR, así como de los artículos 33, fracciones I y II de la LFCE REFORMA 2012; 41, primer párrafo, y 45 del RLFCE; así como 1, 4, fracciones III y IV, 16, 17, fracciones II, XVI, XXIII, L y LI, 18, 20, fracción III y Cuarto Transitorio del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, se emite el presente OPR y se remite a la Secretaría Técnica a fin de que:

PRIMERO. *Emplace con el presente oficio a 1) Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V., 2) Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V., 3) Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C., 4) Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y 5) Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C., por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas, previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en el MERCADO INVESTIGADO.*

¹² Folios 245 a 250.

¹³ Folio 255.

¹⁴ Folios 11394 y 11395. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de enero de dos mil quince. El primer periodo de investigación inició el tres de julio de dos mil catorce y feneció el dieciséis de enero de dos mil quince.

¹⁵ Folios 14940 y 14941. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el nueve de julio de dos mil quince. El segundo periodo de investigación inició el diecinueve de enero de dos mil quince y feneció el diecisiete de julio de dos mil quince.

¹⁶ Folios 16340 y 16341. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el dos de febrero de dos mil dieciséis.

¹⁷ Folios 16342 a 16407.



SEGUNDO. Emplace con el presente oficio a:

I. Alfonso Méndez Corona, por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de **SITIO 300**, en el MERCADO INVESTIGADO.

II. Enrique Ruvalcaba Ordaz, por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de **YELLOW CAB**, en el MERCADO INVESTIGADO.

III. Carlos Tepale Alonso, por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de **NUEVA IMAGEN**, en el MERCADO INVESTIGADO.

IV. Jorge Espinosa Lee, por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de **PORTO TAXI**, en el MERCADO INVESTIGADO”.

En el siguiente cuadro se indica la fecha de la notificación del OPR a cada uno de los emplazados, vencimiento del plazo para contestar el OPR, así como la fecha en que estos dieron contestación y ofrecieron pruebas.

Nombre	Notificación del OPR	Vencimiento del plazo	Presentación de su contestación
CONFORT	28.04.2016	14.06.2016	13.06.2016 ¹⁸
PORTO TAXI	26.04.2016	10.06.2016	07.06.2016 ¹⁹
SITIO 300	26.04.2016	10.06.2016	10.06.2016 ²⁰
YELLOW CAB	27.04.2016	13.06.2016	08.06.2016 ²¹
NUEVA IMAGEN	26.04.2016	10.06.2016	08.06.2016 ²²
JORGE ESPINOSA	28.04.2016	14.06.2016	08.06.2016 ²³
ALFONSO MÉNDEZ	26.04.2016	10.06.2016	07.06.2016 ²⁴
ENRIQUE RUVALCABA	27.04.2016	13.06.2016	08.06.2016 ²⁵
CARLOS TEPALE	26.04.2016	10.06.2016	08.06.2016 ²⁶

NOVENO. El dos de mayo de dos mil dieciséis, el SECRETARIO TÉCNICO emitió un acuerdo por el cual turnó el EXPEDIENTE a la DGAJ: “con la finalidad de que continúe con la tramitación del procedimiento seguido en forma de juicio, en términos de lo previsto en el artículo 33, fracciones II a VI de la Ley Federal de Competencia Económica aplicable al presente procedimiento”.²⁷

¹⁸ Folios 17327 a 17583.

¹⁹ Folios 16459 a 16574.

²⁰ Folios 17242 a 17326.

²¹ Folios 16585 a 16695.

²² Folios 17048 a 17235.

²³ Folios 16696 a 16818.

²⁴ Folios 16575 a 16584.

²⁵ Folios 16953 a 17047.

²⁶ Folios 16819 a 16952.

²⁷ Folios 16443 y 16444. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el nueve de mayo de dos mil dieciséis.



36045

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

DÉCIMO. El ocho de junio de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por acreditada presuntivamente la personalidad de María Eugenia Reyes Rangel como depositaria de la dirección y administración de SITIO 300.²⁸

DÉCIMO PRIMERO. El diecisiete de junio de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por contestado en tiempo el OPR por parte de PORTO TAXI y ALFONSO MÉNDEZ; y [ii] determinó la admisión y desechamiento de las pruebas ofrecidas por esos agentes económicos.²⁹

DÉCIMO SEGUNDO. El dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por contestado en tiempo el OPR por parte de YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y CONFORT; [ii] les previno respecto de algunas pruebas ofrecidas; y [iii] se reservó acordar la admisión o desechamiento de las pruebas ofrecidas hasta en tanto se desahogaran las prevenciones realizadas en dicho acuerdo, o bien, feneciera el plazo conferido para tal efecto.³⁰

DÉCIMO TERCERO. El dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2016-052,³¹ DGAJ-CFCE-2016-053,³² y DGAJ-CFCE-2016-054³³, dirigidos a SEPSA, la DGAF y EBSA CENTRO, respectivamente, por medio de los cuales les requirió diversa información y documentos relacionados con las pruebas documentales vía informe admitidas a PORTO TAXI mediante acuerdo de diecisiete de junio de dos mil dieciséis.

DÉCIMO CUARTO. El seis de septiembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-052 a cargo SEPSA.³⁴

DÉCIMO QUINTO. El doce de septiembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió dos acuerdos por los cuales, respectivamente: [i] tuvo por desahogado el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-054 a cargo de EBSA CENTRO;³⁵ y [ii] tuvo por desahogado el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-053 a cargo de la DGAF.³⁶

²⁸ Folios 17236 a 17238. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el nueve de junio de dos mil dieciséis.

²⁹ Folios 17615 a 17629. Dicho acuerdo fue notificado personalmente a ALFONSO MÉNDEZ el veinte de junio de dos mil dieciséis (folio 17630) y se publicó en la LISTA ese mismo día.

³⁰ Folios 17665 a 17677. Dicho acuerdo se notificó personalmente y por LISTA a CONFORT, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE el veintitrés de agosto de dos mil dieciséis (folios 17684 a 17692).

³¹ Folios 17693 a 17697. Dicho oficio se notificó el veinticinco de agosto de dos mil dieciséis.

³² Folios 17698 a 17702. Dicho oficio se notificó el veinticinco de agosto de dos mil dieciséis.

³³ Folios 17703 a 17707. Dicho oficio se notificó el veinticuatro de agosto de dos mil dieciséis.

³⁴ En virtud del escrito presentado en la OFICIALÍA por parte de SEPSA el cinco de septiembre de dos mil dieciséis. Folios 18078 y 18079.

³⁵ Folios 18132 a 18134. Dicho acuerdo fue emitido en virtud del escrito presentado en la OFICIALÍA por parte de EBSA CENTRO el siete de septiembre de dos mil dieciséis. Folios 18085 a 18096.

³⁶ Folios 18135 y 18136. Dicho acuerdo fue emitido en virtud del escrito presentado en la OFICIALÍA por parte de la DGAF el nueve de septiembre de dos mil dieciséis. Folios 18099 a 18131.

DÉCIMO SEXTO. El veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, el SECRETARIO TÉCNICO emitió el oficio ST-CFCE-2016-193 dirigido al SAT, por medio del cual solicitó información sobre la capacidad económica e ingresos acumulables de CONFORT, SITIO 300, YELLOW CAB y los REPRESENTANTES.³⁷

DÉCIMO SÉPTIMO. Los días diecinueve de septiembre³⁸ y veintisiete de septiembre,³⁹ ambos de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió respectivamente acuerdos por los que tuvo por desahogada la solicitud de información contenida en el oficio ST-CFCE-2016-193.

DÉCIMO OCTAVO. El cuatro de octubre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, desechó las pruebas confesionales y testimoniales ofrecidas por SITIO 300.⁴⁰

DÉCIMO NOVENO. El veinte de octubre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por desahogada la prevención realizada a YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, y NUEVA IMAGEN en el acuerdo de dieciséis de agosto de dos mil dieciséis; [ii] proveyó respecto a la admisión y desechamiento de las pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y CONFORT; y [iii] previno a CONFORT para que en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del mismo manifestara bajo protesta de decir verdad, si la autoridad ante la cual solicitó copia certificada de la totalidad del expediente FGAM/GAM-2/T1756714-01⁴¹ ya había acordado lo conducente, y de haber sido acordada dicha solicitud, presentara en el mismo plazo ante esta COFECE las copias certificadas de cuenta.⁴²

VIGÉSIMO. El veinticuatro de octubre de dos mil dieciséis el DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2016-068,⁴³ DGAJ-CFCE-2016-069,⁴⁴ DGAJ-CFCE-2016-070⁴⁵ y DGAJ-CFCE-2016-071⁴⁶, dirigidos a diversas personas físicas, por medio de los cuales se les citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de las pruebas testimoniales que fueron admitidas mediante el acuerdo referido en el punto anterior.

³⁷ Folios 18074 y 18075. Dicho acuerdo se notificó el primero de septiembre de dos mil dieciséis.

³⁸ Folios 18253 y 18254. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintiuno de septiembre de dos mil dieciséis. Lo anterior, en virtud de la información presentada por el SAT en la OFICIALÍA el catorce de septiembre de dos mil dieciséis mediante el oficio número 400-01-02-00-00-2016-1037 (folios 18137 a 18243).

³⁹ Folios 19033 a 19035. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el cuatro de octubre de dos mil dieciséis. Lo anterior, en virtud de la información presentada por el SAT en la OFICIALÍA el veintisiete de septiembre de dos mil dieciséis mediante el oficio número 400-74-00-05-00-2016-18046 (folios 18137 a 18243).

⁴⁰ Folios 19045 a 19048. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el seis de octubre de dos mil dieciséis.

⁴¹ CONFORT anexó a su escrito de contestación al OPR el acuse de recibo de un oficio dirigido a la Unidad de Investigación sin Detenido Número B-2 de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal – ahora Ciudad de México-.

⁴² Folios 19049 a 19096. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veinticuatro de octubre de dos mil dieciséis.

⁴³ Folios 19099 a 19102. Dicho oficio se notificó por instructivo el veintiséis de octubre de dos mil dieciséis.

⁴⁴ Folios 19103 a 19106. Dicho oficio se notificó por instructivo el veintiséis de octubre de dos mil dieciséis.

⁴⁵ Folios 19107 a 19110. Dicho oficio se notificó por instructivo el veintiséis de octubre de dos mil dieciséis.

⁴⁶ Folios 19111 a 19114. Dicho oficio se notificó el veinticinco de octubre de dos mil dieciséis.



30047

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

VIGÉSIMO PRIMERO. El veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2016-075⁴⁷, DGAJ-CFCE-2016-076⁴⁸ y DGAJ-CFCE-2016-077⁴⁹ dirigidos al Director General del AICM, al Director General de la DGAF y a EBSA CENTRO, respectivamente, mediante los cuales requirió diversa información y documentos con relación a las pruebas documentales vía informe ofrecidas por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN en el primer y segundo caso y por CONFORT en el tercero, las cuales fueron admitidas mediante acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis.

VIGÉSIMO SEGUNDO. El treinta y uno de octubre de dos mil dieciséis se llevó a cabo en las oficinas de la COFECE, el desahogo de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 4;⁵⁰ en esa misma fecha se levantó un acta por la que se hizo constar que el TESTIGO 3 no se presentó al desahogo de la testimonial ofrecida a su cargo, ambas pruebas fueron ofrecidas por CONFORT.⁵¹

Adicionalmente, en la misma fecha, el DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual tuvo por precluido el derecho de SITIO 300, CONFORT, PORTO TAXI y ALFONSO MÉNDEZ para presentar el interrogatorio de repreguntas respecto de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 7 y calificó las preguntas contenidas en los interrogatorios presentados por NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y YELLOW CAB, respecto de dicha prueba.⁵²

VIGÉSIMO TERCERO. El primero de noviembre de dos mil dieciséis se levantó un acta por la que se hizo constar que el TESTIGO 5 no se presentó al desahogo de la testimonial ofrecida a su cargo por NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y YELLOW CAB.⁵³

En la misma fecha, la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez presentó el memorándum PLENO-BGHR-003-2016, en el que solicitó al PLENO la: "*calificación de excusa para emitir voto con relación a la resolución que se emita en el expediente DE-009-2014*".⁵⁴

VIGÉSIMO CUARTO. El dos de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió cuatro acuerdos, por los cuales, respectivamente: [i] ordenó de nueva cuenta realizar la diligencia de notificación del oficio DGAJ-CFCE-2016-070 al TESTIGO 5;⁵⁵ [ii] declaró desierta la prueba a cargo del TESTIGO 3 debido a su inasistencia;⁵⁶ [iii] ordenó de nueva cuenta celebrar una diligencia para el desahogo de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 6;⁵⁷ y [iv] ordenó celebrar una nueva diligencia para el desahogo de

⁴⁷ Folios 19152 a 19157. Dicho oficio se notificó el cuatro de noviembre de dos mil dieciséis.

⁴⁸ Folios 19372 a 19377. Dicho oficio se notificó el tres de noviembre de dos mil dieciséis.

⁴⁹ Folios 19158 a 19161. Dicho oficio se notificó el tres de noviembre de dos mil dieciséis.

⁵⁰ Folios 19182 a 19194.

⁵¹ Folios 19322 a 19335.

⁵² Folios 35251 a 35283. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el trece de enero de dos mil dieciséis.

⁵³ Folios 19339 a 19343.

⁵⁴ Folios 19344 y 19345.

⁵⁵ Folios 19359 a 19362. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de noviembre de dos mil dieciséis.

⁵⁶ Folios 19363 a 19365. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el nueve de noviembre de dos mil dieciséis.

⁵⁷ Folios 19366 a 19367. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de noviembre de dos mil dieciséis.



la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 2 debido a que se encontró imposibilitado para comparecer ante esta COFECE en la fecha y hora establecidas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-068.⁵⁸

VIGÉSIMO QUINTO. El ocho de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2016-089,⁵⁹ DGAJ-CFCE-2016-090,⁶⁰ DGAJ-CFCE-2016-091⁶¹ y DGAJ-CFCE-2016-092⁶², dirigidos a diversas personas físicas en su calidad de testigos, por medio de los cuales nuevamente se les citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de las pruebas testimoniales que fueron admitidas a su cargo en el acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis.

VIGÉSIMO SEXTO. El diez de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-093 mediante el cual requirió al TESTIGO 7, para que en el término de diez días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del mismo, respondiera vía oficio las preguntas que fueron calificadas de legales respecto de la prueba testimonial a su cargo en el acuerdo emitido el treinta y uno de octubre de dos mil dieciséis en el EXPEDIENTE.⁶³

VIGÉSIMO SÉPTIMO. El catorce de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual dio cuenta de la imposibilidad para el desahogo de la testimonial a cargo del TESTIGO 5, por lo que en su lugar designó al TESTIGO 8 a fin de que nuevamente quedaran designados dos testigos por cada hecho, de conformidad con lo señalado en el acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis.⁶⁴

VIGÉSIMO OCTAVO. El dieciséis de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-098⁶⁵ dirigido al TESTIGO 8, por medio del cual se le citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de la prueba testimonial a su cargo.

VIGÉSIMO NOVENO. El dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, de nueva cuenta ordenó celebrar una diligencia para el desahogo de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 1 debido a que se encontró imposibilitado para comparecer ante esta COFECE en la fecha y hora establecidas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-069.⁶⁶

⁵⁸ Folios 19368 a 19369. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de noviembre de dos mil dieciséis.

⁵⁹ Folios 19380 a 19383. Dicho oficio se notificó por instructivo el catorce de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶⁰ Folios 19384 a 19387. Dicho oficio se notificó por instructivo el catorce de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶¹ Folios 19388 a 19391. Mediante acta levantada el nueve de noviembre de dos mil dieciséis se hizo constar la diligencia por la cual se pretendía notificar el oficio referido, sin embargo, las personas con quien se entendió la diligencia manifestaron que la persona buscada había fallecido, mostrando el acta de defunción de la persona buscada.

⁶² Folios 19392 a 19395. Dicho oficio se notificó por instructivo el once de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶³ Folios 19405 a 19413. Dicho oficio se notificó por instructivo el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶⁴ Folios 19437 a 19442. Dicho acuerdo se notificó por instructivo a ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis y publicado en la LISTA el veintidós del mismo mes y año.

⁶⁵ Folios 19443 a 19446. Dicho oficio se notificó el dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶⁶ Folios 19544 a 19548. Dicho acuerdo se notificó al TESTIGO 1 el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis y publicado en la LISTA veintidós del mismo mes y año.



36049

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En la misma fecha, el DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-102 dirigido al TESTIGO 1, por medio del cual se le citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de la prueba testimonial a su cargo.⁶⁷

TRIGÉSIMO. El veintidós de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual otorgó una prórroga de diez días hábiles al Director General de la DGAF, a fin de desahogar el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-076.⁶⁸

TRIGÉSIMO PRIMERO. El veintitrés de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual señaló nueva fecha y hora para el desahogo la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 6 debido a que se encontraba imposibilitado para comparecer ante esta COFECE en la fecha y hora establecidas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-090.⁶⁹

TRIGÉSIMO SEGUNDO. El veinticuatro de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió tres acuerdos por los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] tuvo por desahogado el requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-075 y en ese sentido la prueba documental "via informe" a cargo del Director General del AICM;⁷⁰ [ii] tuvo por desahogado el requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-077 y en ese sentido la prueba documental "via informe" a cargo EBSA CENTRO;⁷¹ y [iii] tuvo por desahogado el requerimiento contenido en el acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis realizado a CONFORT.⁷²

En la misma fecha, el SECRETARIO TÉCNICO remitió al DGAJ el memorándum ST-2016-134, al cual adjuntó el original del acuerdo de calificación de excusa de fecha diez de noviembre de dos mil diez emitido por el PLENO y copia certificada del oficio ST-CFCE-2016-285 por el cual se notificó a la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez copia certificada de dicho acuerdo, en el cual se calificó como procedente su solicitud.⁷³

TRIGÉSIMO TERCERO. El veinticinco de noviembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-105 dirigido al TESTIGO 6, por medio del cual de nueva cuenta se le citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de la prueba testimonial a su cargo.⁷⁴

TRIGÉSIMO CUARTO. El cinco de diciembre de dos mil dieciséis, servidores públicos adscritos a la DGAJ levantaron un acta por la que se hizo constar que el TESTIGO 6 no se presentó al desahogo de

⁶⁷ Folios 19549 a 19552. Dicho oficio se notificó el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶⁸ Folios 19599 y 19600. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintitrés de noviembre de dos mil dieciséis.

⁶⁹ Folios 20663 a 20665. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el treinta de noviembre de dos mil dieciséis.

⁷⁰ Folios 20666 a 20668. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis.

⁷¹ Folios 20669 a 20671. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis.

⁷² Folios 20681 a 20684. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el treinta de noviembre de dos mil dieciséis

⁷³ Folios 20672 a 20680.

⁷⁴ Folios 20685 a 20688. Dicho oficio se notificó el veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis.



36050

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

la testimonial ofrecida a su cargo por NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y YELLOW CAB.⁷⁵

Adicionalmente, en esa misma fecha el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, impuso una multa como medida de apremio al TESTIGO 6 por no comparecer a las oficinas de esta COFECE en la fecha y hora señaladas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-105 y señaló nueva fecha y hora para el desahogo de la prueba testimonial a su cargo.⁷⁶

TRIGÉSIMO QUINTO. El seis de diciembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-112 dirigido al TESTIGO 6, por medio del cual de nueva cuenta se le citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de la prueba testimonial a su cargo.⁷⁷

TRIGÉSIMO SEXTO. El nueve de diciembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por desahogado parcialmente el requerimiento formulado al TESTIGO 7 en el oficio DGAJ-CFCE-2016-093 y le reiteró parte del requerimiento de información contenido en dicho oficio.⁷⁸

TRIGÉSIMO SÉPTIMO. El trece de diciembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por desahogado parcialmente el requerimiento formulado al Director General de la DGAF en el oficio DGAJ-CFCE-2016-076 y reiteró a dicha autoridad parte del requerimiento de información contenido en dicho oficio.⁷⁹

TRIGÉSIMO OCTAVO. El quince de diciembre de dos mil dieciséis, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, cuantificó el monto de la multa impuesta al TESTIGO 6, referida en el numeral trigésimo cuarto.⁸⁰

TRIGÉSIMO NOVENO. El veintiséis de enero de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió dos acuerdos por los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] tuvo por desahogado la totalidad del requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-093, y en ese sentido la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 7;⁸¹ y [ii] tuvo por desahogado la totalidad del requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-076, y en ese sentido por desahogada la prueba documental "via informe" a cargo del Director General de la DGAF.⁸²

⁷⁵ Folios 20781 a 20783.

⁷⁶ Folios 20806 a 20810. Dicho acuerdo se notificó al TESTIGO y se publicó en la LISTA el ocho de diciembre de dos mil dieciséis.

⁷⁷ Folios 20811 a 20814. Dicho oficio se notificó el ocho de diciembre de dos mil dieciséis.

⁷⁸ Folios 24719 a 24726. Dicho acuerdo se notificó por instructivo el seis de enero de dos mil diecisiete y se publicó en la LISTA el diez de enero del mismo año.

⁷⁹ Folios 24727 a 24730. Dicho acuerdo se notificó el nueve de enero de dos mil diecisiete y se publicó en la LISTA el diez de enero del mismo año.

⁸⁰ Folios 24777 a 24783. Dicho acuerdo se notificó el nueve de enero de dos mil diecisiete y se publicó en la LISTA el diez de enero del mismo año.

⁸¹ Folios 24810 a 24812. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

⁸² Folios 24813 y 24814. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.



36051

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

CUADRAGÉSIMO. El diez de febrero de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual ordenó la realización de diligencias probatorias adicionales, dando vista a las emplazadas para que en el término de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del mismo, manifestaran lo que a su derecho conviniera.⁸³

CUADRAGÉSIMO PRIMERO. El veintisiete de febrero de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por hechas las manifestaciones de PORTO TAXI, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA relativas a las diligencias probatorias adicionales, así como por precluido el derecho de CONFORT y ALFONSO MÉNDEZ para pronunciarse al respecto; y [ii] ordenó el desahogo de dichas diligencias mediante la realización de requerimientos de información a las AGRUPACIONES y a EBSA CENTRO.⁸⁴

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO. El veintiocho de febrero de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2017-010,⁸⁵ DGAJ-CFCE-2017-011,⁸⁶ DGAJ-CFCE-2017-012,⁸⁷ DGAJ-CFCE-2017-013,⁸⁸ DGAJ-CFCE-2017-014⁸⁹ y DGAJ-CFCE-2017-015,⁹⁰ dirigidos a EBSA CENTRO, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300, CONFORT y PORTO TAXI, respectivamente, mediante los cuales requirió diversa información y documentos con relación a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el acuerdo de veintisiete de febrero de dos mil diecisiete.

CUADRAGÉSIMO TERCERO. El veinticuatro de marzo de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió dos acuerdos por los cuales, respectivamente: [i] otorgó una prórroga de diez días hábiles a EBSA CENTRO a fin de desahogar el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-010,⁹¹ y [ii] otorgó una prórroga de diez días hábiles a YELLOW CAB, a fin de desahogar el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-012.⁹²

CUADRAGÉSIMO CUARTO. El veintisiete de marzo de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió un acuerdo por el medio del cual, entre otras cuestiones, tuvo por desahogados los requerimientos de información contenidos en los oficios DGAJ-CFCE-2017-015 y DGAJ-CFCE-2017-011 a cargo de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, respectivamente.⁹³

CUADRAGÉSIMO QUINTO. El veintiocho de marzo de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió un acuerdo por el medio del cual, entre otras cuestiones, impuso una multa como medida de apremio a SITIO 300

⁸³ Folios 24818 a 24820. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el trece de febrero de dos mil diecisiete.

⁸⁴ Folios 24885 a 24891. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el siete de marzo de dos mil diecisiete.

⁸⁵ Folios 24892 a 24897. Dicho oficio se notificó el seis de marzo de dos mil diecisiete.

⁸⁶ Folios 24898 a 24903. Dicho oficio se notificó el siete de marzo de dos mil diecisiete.

⁸⁷ Folios 24904 a 24909. Dicho oficio se notificó el siete de marzo de dos mil diecisiete.

⁸⁸ Folios 24910 a 24915. Dicho oficio se notificó el siete de marzo de dos mil diecisiete.

⁸⁹ Folios 24916 a 24921. Dicho oficio se notificó el seis de marzo de dos mil diecisiete.

⁹⁰ Folios 24922 a 24927. Dicho oficio se notificó el seis de marzo de dos mil diecisiete.

⁹¹ Folios 35850 a 35852. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintisiete de marzo de dos mil diecisiete.

⁹² Folios 35853 a 35855. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el veintisiete de marzo de dos mil diecisiete.

⁹³ Folios 35856 a 35859. Dicho acuerdo fue emitido en virtud de los escritos presentados en la OFICIALÍA por parte de PORTO TAXI el diecisiete y veintiuno de marzo de dos mil diecisiete, folios 24944 a 35641 y 35642 a 35644, y del escrito presentado en la OFICIALÍA por parte de NUEVA IMAGEN el veintiuno de marzo del mismo año, folios 35835 y 35836.



36052

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

por no haber dado cumplimiento al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-013.⁹⁴

CUADRAGÉSIMO SEXTO. El doce de junio de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió tres acuerdos por los cuales, respectivamente: [i] tuvo por desahogado el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-014 a cargo de CONFORT;⁹⁵ [ii] tuvo por desahogado el requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-010 a cargo de EBSA CENTRO;⁹⁶ e [iii] impuso una multa como medida de apremio a YELLOW CAB por haber presentado su desahogo al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-012 de manera extemporánea.⁹⁷

CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO. El trece de junio de dos mil diecisiete, el DGAJ emitió un acuerdo por el cual concedió a los emplazados y a la DENUNCIANTE un plazo de diez días hábiles para que formularan por escrito los alegatos que en derecho correspondieran.⁹⁸

CUADRAGÉSIMO OCTAVO. El siete de julio de dos mil diecisiete, la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, se tuvo por integrado el EXPEDIENTE el treinta de junio de dos mil diecisiete para los efectos señalados en el artículo 33, fracción VI de la LFCE 2012.⁹⁹

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. El Pleno de la COFECE es competente para resolver este asunto, con fundamento en los artículos citados en el proemio de esta resolución.

SEGUNDA. En el OPR se analizaron principalmente los elementos que a continuación se resumen:

Conductas y hechos investigados:¹⁰⁰

El OPR señaló que las conductas investigadas en el EXPEDIENTE se refieren a "*hechos y actos que probablemente obstaculizan o impiden el proceso de competencia y libre concurrencia mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, durante el PERIODO INVESTIGADO, con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en el MERCADO INVESTIGADO, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto*".

En este apartado se destacó la existencia del "*ACUERDO firmado por las AGRUPACIONES para que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO. El ACUERDO tenía por objetivo: 'Dar inicio formal a los trabajos para la realización del ESTUDIO TARIFARIO'*"¹⁰¹, el cual, a su vez, tenía por objetivo: "*Establecer un esquema que*

⁹⁴ Folios 35862 a 35865. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el siete de abril de dos mil diecisiete.

⁹⁵ Folios 35916 a 35919. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de junio de dos mil diecisiete.

⁹⁶ Folios 35932 a 35935. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el catorce de junio de dos mil diecisiete.

⁹⁷ Folios 35936 a 35939. Dicho acuerdo se notificó el trece de junio de dos mil diecisiete.

⁹⁸ Folios 35945 a 35950. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el quince de junio dos mil diecisiete.

⁹⁹ Folios 36030 y 36031.

¹⁰⁰ Páginas 16 y 17 del OPR.

¹⁰¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "*Ibid., 005148*".



36053

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio”.

Asimismo, señaló que el “ESTUDIO TARIFARIO, ‘...debe derivar en un Modelo de Aplicación práctica, de tal forma que no sólo sirva para sustentar los próximos ajustes a registrarse, sino que permita planear y direccionar las tarifas a mediano y largo plazos, con una base técnica sólida.”¹⁰², es decir, mediante el ACUERDO, las AGRUPACIONES ordenaron a SEPSA la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, el cual a partir de la información proporcionada por las AGRUPACIONES a SEPSA, formuló una serie de recomendaciones de precios del SERVICIO, similares e incluso idénticos, para todas y cada una de las AGRUPACIONES”.

Finalmente, se consideró que “el objeto y efecto de los hechos descritos en el OPR, se traducen en probables conductas violatorias del artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006 por parte de las AGRUPACIONES y sus REPRESENTANTES”.

Mercado investigado:¹⁰³

De conformidad con el acuerdo de inicio de la investigación, ésta se realizó respecto del mercado: “[...] del servicio de autotransporte terrestre de pasajeros, en la modalidad de taxi con origen o destino al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”.

Personas investigadas:¹⁰⁴

El OPR señaló a las siguientes personas físicas y morales relacionadas con la investigación:

1. CONFORT, Persona moral¹⁰⁵ que ofrece el SERVICIO¹⁰⁶ en la modalidad Sedán (automóvil compacto)¹⁰⁷.
2. **A** Ex representante legal de CONFORT¹⁰⁸.

¹⁰² El pie de página respectivo señala: “Ibid., folios 005868 a 006021 (CONFORT), 006022 a 006178 (NUEVA IMAGEN), 006179 a 006336 (PORTO TAXI) 006337 a 006495 (SITIO 300), y 006496 a 006653 (YELLOW CAB) folios clasificados como confidenciales a los que sólo los propietarios de la información tienen acceso. Folios 005245 a 5391 (NUEVA IMAGEN), 007247 a 007391 (SITIO 300), 007797 a 007943 (YELLOW CAB) y 008536 a 008681 (PORTO TAXI)”.

¹⁰³ Página 17 del OPR.

¹⁰⁴ Páginas 18 y 19 del OPR.

¹⁰⁵ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Es una sociedad legalmente constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, autorizada para ejercer el comercio, según lo acredita con el testimonio de la escritura Pública N° 17,457 de fecha 28 mayo de dos mil ocho, pasada ante la fe del Lic. Ponciano López Juárez, notario público N° 222 del Distrito Federal. Ibid., folio 013378”.

¹⁰⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Ibid., folios 011671”.

¹⁰⁷ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Ibid., folios 011671, 011550 y 011551”.

¹⁰⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “En la página 115 de la Gaceta Oficial del Distrito Federal, publicada el veintiocho de agosto de dos mil trece, referente a la integración del Consejo de Administración 2013-2018 de CONFORT, se señaló que la vigencia del mandato de **A** como Presidente del Consejo de Administración fue del “...28 de mayo de 2008 al 28 de junio de 2013...”. Información que se encuentra disponible en la siguiente dirección electrónica: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/521d6fbb0d90.pdf. Ibid., folios 005173 y 005176”.

3. **PORTO TAXI.** Persona moral¹⁰⁹ que ofrece el SERVICIO¹¹⁰ en la modalidad Ejecutivo (camioneta)¹¹¹.
4. **Jorge Espinosa Lee.** Ex Presidente del Consejo de Administración y ex representante legal de PORTO TAXI¹¹².
5. **SEPSA.** Empresa dedicada a prestar servicios técnicos especializados para la realización de toda clase de planos, estudios y proyectos de cualquier tipo sobre plantas industriales y fábricas, así como toda clase de estudios económicos, de mercados de factibilidad de pre-inversión, de ingeniería civil, mecánica, eléctrica y de cualquier tipo y para todo tipo de construcción¹¹³.
6. **YELLOW CAB.** Persona moral¹¹⁴ que ofrece el SERVICIO¹¹⁵ en las modalidades Sedán (automóvil compacto) y Ejecutivo (camioneta)¹¹⁶.
7. **Enrique Ruvalcaba Ordaz.** Representante legal de YELLOW CAB¹¹⁷.
8. **SITIO 300.** Persona moral¹¹⁸ que ofrece el SERVICIO¹¹⁹ en las modalidades Sedán (automóvil compacto) y Ejecutivo (camioneta)¹²⁰.
9. **Alfonso Méndez Corona.** Tesorero de SITIO 300¹²¹.
10. **NUEVA IMAGEN.** Persona moral¹²² que ofrece el SERVICIO¹²³ en las modalidades Sedán (automóvil compacto) y Ejecutivo (camioneta)¹²⁴.

¹⁰⁹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Es una Sociedad Anónima de Capital Variable constituida mediante la póliza número siete mil doscientos veinticuatro de fecha de veintisiete de febrero de dos mil seis, otorgada ante la fe del Licenciado Mauricio Alejandro Oropeza Estrada, corredor público número catorce del Distrito Federal. Ibid., folios 008002 a 008028".

¹¹⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 011671".

¹¹¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 000075 y 11732".

¹¹² El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Mediante el desahogo al requerimiento de información contenido en el oficio número COFECE-AI-DGIPMA-2014-087, [REDACTED] actual representante legal de PORTO TAXI, señaló que "...hasta el cinco (5) de octubre de dos mil trece (2013), fecha en que el suscrito asumió el cargo de Presidente del Consejo de Administración, manifestando **BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD** que he requerido al anterior Presidente del Consejo de Administración Jorge Espinoza Lee (sic)...". Ibid., folios 007961 y 007962.

¹¹³ De acuerdo con la escritura pública número sesenta y siete mil novecientos sesenta, de del veintinueve de abril de mil novecientos ochenta y seis, otorgada ante la fe del Licenciado Salvador Godínez Viera, notario número cuarenta y dos del Distrito Federal. Ibid., folios 005471 a 005522".

¹¹⁴ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "De acuerdo con la escritura pública número ciento veintinueve mil cincuenta y uno, de veintitrés de febrero de dos mil nueve, otorgada ante la fe del Licenciado Armando Gálvez Pérez Aragón, titular de la notaría pública número ciento tres del Distrito Federal y Notario del Patrimonio Inmobiliario Federal. Ibid., folios 007596 a 007625".

¹¹⁵ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 011671".

¹¹⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folio 007785".

¹¹⁷ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folio 007561 y 007580".

¹¹⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "De acuerdo con la escritura pública número ciento setenta mil cuatrocientos nueve, de cuatro de abril de mil novecientos ochenta y seis, otorgada ante la fe del Licenciado Francisco González y González, Notario treinta y cinco del Distrito Federal. Ibid., folios 006727 a 006852".

¹¹⁹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 011671".

¹²⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folio 007225".

¹²¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 006746 y 015649".

¹²² El pie de página respectivo señala lo siguiente: "De acuerdo con la escritura pública número ochenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete, de veintidós de julio de dos mil ocho, otorgada ante la fe del Licenciado Amando Mastachi Aguarío, titular de la notaría número ciento veintiuno del Distrito Federal y Notario del Patrimonio Inmueble Federal. Ibid., folios 005189 a 005244".

¹²³ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 011671".

¹²⁴ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folio 007023".





06058

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

11. *Carlos Tepale Alonso. Representante legal de NUEVA IMAGEN*¹²⁵.

12. *AICM. Persona moral que tiene por objeto de llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México, prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos*¹²⁶.

De las personas mencionadas, únicamente las AGRUPACIONES y los REPRESENTANTES fueron señalados como probables responsables.

Representación:¹²⁷

El OPR identificó a las siguientes personas físicas como representantes de las AGRUPACIONES, respectivamente:

“En el presente caso, las sociedades involucradas con el MERCADO INVESTIGADO constituyen sociedades civiles y mercantiles, que como toda persona jurídica, precisan de un representante que actúe en su nombre.

En este caso los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES, son las personas físicas que participaron directamente en las conductas investigadas y que se mencionan a continuación.

1. *Alfonso Méndez Corona de SITIO 300.*

*Mediante la comparecencia llevada a cabo el quince de octubre de dos mil quince, Alfonso Méndez Corona manifestó que '[yo] soy el responsable de la Tesorería' y que las funciones que tiene a su cargo implican la realización de '...pagos de facturas de abogados, imprenta, mantenimiento en general de lo que son las oficinas de triángulo (agua, luz teléfono, material de limpieza), en definitiva los gastos de cualquier empresa'*¹²⁸.

*Aunado a ello, de la información aportada por SITIO 300, a través del escrito de veinticuatro de octubre de dos mil catorce, se desprende que Alfonso Méndez Corona al ostentar el cargo de Secretario Tesorero, forma parte del Consejo Directivo de SITIO 300, teniendo entres sus facultades, '[o]torgar y firmar toda clase de documentos públicos y privados y celebrar toda clase de contratos civiles o mercantil (sic) a nombre de la asociación...', y '[e]n general, tendrá todas las facultades de un mandatario, siempre que no se reserven aquellas expresamente a la asamblea general de asociados; entre dichas facultades tendrá todas las generales para pleitos y cobranzas, actos (sic) administración y de dominio...'*¹²⁹.

2. *Carlos Tepale Alonso de NUEVA IMAGEN.*

Mediante la comparecencia llevada a cabo el veintiséis de agosto de dos mil catorce, Carlos Tepale Alonso manifestó que '[m]i actividad corresponde a la representación legal de Transportación Terrestre Nueva Imagen...', que a la fecha en que se llevó a cabo la comparecencia en comento, su cargo era el de '[p]residente del Consejo Directivo y desempeño ese cargo desde el seis de septiembre de dos mil ocho', y

¹²⁵ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Ibid., folios 005188, 005197, 005198 y 005215”.

¹²⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “De acuerdo con la escritura pública número setenta y un mil ciento setenta y seis, de veintiocho de diciembre de dos mil doce, otorgada ante la fe del Licenciado Luis Alberto Perera Becerra, titular de la notaría número veintiséis, del Distrito Federal. Ibid., folios 011598 a 011633”.

¹²⁷ Páginas 19 a 21 del OPR.

¹²⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Información que obra en el folio 015649 del EXPEDIENTE”.

¹²⁹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Ibid., folios 006730 y 006746”.

que "[t]engo como actividad el enlace con autoridades, tanto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el AICM, así como con terceros. Mi trabajo es coordinar el trabajo de todos los miembros del Comité Directivo..."¹³⁰.

Aunado a ello, de la información aportada por NUEVA IMAGEN, a través del escrito de ocho de septiembre de dos mil catorce, se desprende que Carlos Tepale Alonso al ostentar el cargo de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN, tiene entre sus facultades "...todas las generales para pleitos y cobranzas, y actos de administración, con facultades aun especiales que de acuerdo a la ley, requieran de poder o cláusula especial..."¹³¹.

3. Enrique Ruvalcaba Ordaz de YELLOW CAB.

Mediante comparecencia llevada a cabo el once de septiembre de dos mil catorce, Enrique Ruvalcaba Ordaz manifestó que su actividad laboral consiste en "[r]epresentar a la asociación Yellow Cab y a los asociados de Yellow Cab en asuntos de carácter legal de interés común", y que dicho cargo lo ostenta desde "...febrero de dos mil nueve a la fecha [once de septiembre de dos mil catorce]..."¹³².

Aunado a ello, de la información aportada por YELLOW CAB, a través del desahogo al requerimiento de información y documentos contenido en el oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-086, se desprende que Enrique Ruvalcaba Ordaz, al ostentar el cargo de Presidente del Consejo Directivo, tiene a su cargo la representación y la administración de YELLOW CAB y realiza todos los actos que sean necesarios para el cumplimiento del objeto social, teniendo entre sus facultades poder general para pleitos y cobranzas, actos de dominio y actos de administración¹³³.

4. [REDACTED] de CONFORT.

De información que obra en el EXPEDIENTE, se desprende que en la página 115 de la Gaceta Oficial del Distrito Federal, publicada el veintiocho de agosto de dos mil trece, referente a la integración del Consejo de Administración 2013-2018 de CONFORT, se señaló que la vigencia del mandato de [REDACTED] como Presidente del Consejo de Administración fue del "...28 de mayo de 2008 al 28 de junio de 2013..."¹³⁴.

5. Jorge Espinosa Lee de PORTO TAXI.

Mediante el desahogo de información y documentos de cinco de noviembre de dos mil catorce, [REDACTED] representante legal de PORTO TAXI, señaló que "...hasta el cinco (5) de octubre de dos mil trece (2013), fecha en que asumí el cargo de Presidente del Consejo de Administración, manifestando BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD que he requerido al anterior Presidente del Consejo de Administración Jorge Espinoza (sic) Lee..."¹³⁵.

Al respecto, se puede concluir que hasta el cuatro de octubre de dos mil trece, el Presidente del Consejo de Administración era Jorge Espinosa Lee, quien al haberse ostentando en su momento con dicho cargo,

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 12 palabra(s)"

¹³⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 004935 y 004936".

¹³¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 005197, 005198 y 005215".

¹³² El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 005397 y 005399".

¹³³ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 007580, 007602 y 007603".

¹³⁴ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Información que se encuentra disponible en la siguiente dirección electrónica: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/521d6fbb0fd90.pdf. Ibid., folios 005173 y 005176".

¹³⁵ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 007961 y 007962".



tenía entre sus facultades poder general para pleitos y cobranzas, actos de dominio y actos de administración¹³⁶.

Características del MERCADO INVESTIGADO.¹³⁷

En este apartado del OPR se analizaron los siguientes temas: **i) normatividad; ii) oferta (modalidades y horarios del SERVICIO DE TAXI) y iii) demanda**, de conformidad con lo siguiente:

"A. Normatividad

El SERVICIO se encuentra regulado por la LEY DE AUTOTRANSPORTE, la cual establece que el servicio de autotransporte de pasajeros es el "...que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos..."¹³⁸. Por su parte, el REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE señala que, atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, el autotransporte federal de pasajeros se puede clasificar, entre otros, en servicio de transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos¹³⁹.

En este sentido, los mencionados ordenamientos refieren que para poder prestar el SERVICIO es necesario contar con el permiso correspondiente otorgado por la SCT¹⁴⁰, mismo que será otorgado a todas aquellas personas, físicas o morales, que cumplan con los requisitos establecidos para tal efecto.

Por otra parte, la Ley de Aeropuertos¹⁴¹ y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos¹⁴², contemplan que el derecho de acceso a la zona federal inherente al servicio público de transportación terrestre, así como el estacionamiento para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público, se encuentran comprendidos dentro de los servicios aeroportuarios, por lo que es AICM el encargado de proporcionarlos a los PERMISIONARIOS para que se encuentren en condiciones de prestar el SERVICIO.

A efecto de lo anterior, los PERMISIONARIOS deben celebrar un CONTRATO INDIVIDUAL con AICM, en el cual "...AICM conviene con EL PERMISIONARIO los términos del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO en la modalidad de ordinario sedán, metropolitano y foráneo; el estacionamiento

¹³⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 007988 y 007989".

¹³⁷ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Páginas 21 a 24 del OPR".

¹³⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Artículo 2a.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: (...) IX. Servicio de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos:(...)"

¹³⁹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Artículo 18.- Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinarán en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios: (...) VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos".

¹⁴⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "LEY DE AUTOTRANSPORTE. Artículo 8o.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: 1. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; (...)" y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE Artículo 6o.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría los servicios siguientes: 1. Operación y explotación del autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga; (...)"

¹⁴¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Artículo 48. Para efectos de su regulación, los servicios en los aeródromos civiles se clasifican en: 1. Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil, y a la extinción de incendios y rescate, entre otros; (...)"

¹⁴² El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes: (...) VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público; (...) XI. Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, y (...)"



38058

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

para las UNIDADES y el uso de la infraestructura aeroportuaria conforme a lo establecido en los CRITERIOS Y CONDICIONES¹⁴³.

Adicionalmente, todos los PERMISIONARIOS deben pertenecer a alguna agrupación para poder prestar el SERVICIO, puesto que en una de las cláusulas del CONTRATO INDIVIDUAL se señala explícitamente que "[l]as causales a las que se les otorga el carácter de graves y por la cuales podrá ser rescindido este contrato serán las siguientes: (...) por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN"¹⁴⁴.

Además, cada una de las agrupaciones debe firmar un CONTRATO MORAL con AICM para que sus PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO, dicho contrato establece las 'Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO...'¹⁴⁵.

De acuerdo con el REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE¹⁴⁶, en la operación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la SCT, ya que únicamente están obligados a registrar sus tarifas con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación. Es importante señalar que las tarifas registradas serán las máximas, y a partir de ellas los PERMISIONARIOS estructurarán las promocionales o de descuento, sin que requieran de la autorización de la SCT para aplicarlas.

De esta manera, se advierte que los PERMISIONARIOS tienen plena libertad para fijar el precio del SERVICIO, con la única limitante de dar aviso, previo a su aplicación, a la SCT.

A. Oferta

De información aportada por AICM y EXCELENCIA, se desprende que al mes de febrero de dos mil quince el número de vehículos que prestan el SERVICIO, es el siguiente¹⁴⁷:

Agrupación	Número de Taxis
SITIO 300	B
NUEVA IMAGEN	
YELLOW CAB	
PORTO TAXI	
CONFORT	
A	
EXCELENCIA	

¹⁴³ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Información que obra en los folios 011429, 015990, 016006, 016023 y 016243 del EXPEDIENTE".

¹⁴⁴ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 015995, 016011, 016028, 016252 y 011434".

¹⁴⁵ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 011426, 011427, 015988, 016005, 016021 y 016242".

¹⁴⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Artículos 61 y 62. 'Artículo 61.- En la operación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarlas ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación.' 'Artículo 62.- Las tarifas registradas serán las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán las promocionales o de descuento'".

¹⁴⁷ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Información que obra en los folios 00066 a 00067, 011587 a 011588 y 013368 del EXPEDIENTE".

¹⁴⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "De información aportada por EXCELENCIA, se obtuvo que el quince de septiembre

WY



36057

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Modalidades del SERVICIO.

El SERVICIO se ofrece en dos modalidades: sedán (automóvil compacto) y ejecutivo (camioneta)¹⁴⁹.

Horarios del SERVICIO.

El SERVICIO debe proporcionarse las veinticuatro horas de los trescientos sesenta y cinco días del año, sin que pueda ser suspendido¹⁵⁰.

B. Demanda

El SERVICIO es demandado por los usuarios del AEROPUERTO, ya sea que requieran trasladarse desde cualquier punto de la Ciudad de México o el área metropolitana, y de las zonas foráneas¹⁵¹ en donde se presta el SERVICIO, al AEROPUERTO como punto de destino, o bien, por aquellos usuarios que tienen como punto de origen el AEROPUERTO y requieren trasladarse a otros puntos de la Ciudad de México o del área metropolitana, o bien, a alguna otra zona foránea en la que se preste el SERVICIO.

El número de boletos comprados por los pasajeros que demandan el SERVICIO ha sido el siguiente:

Número de boletos pagados por los usuarios del SERVICIO¹⁵²

Año	2011	2012	2013	2014
Número de boletos	2,525,432	2,904,588	3,090,639	3,031,216

”

Análisis de la práctica:¹⁵³

En el OPR se determinó que durante la investigación se recabaron elementos de convicción suficientes para presumir la existencia de la probable responsabilidad de diversos agentes económicos por la comisión de la práctica monopólica absoluta prevista en la fracción I del artículo 9º de la LFCE

de dos mil ocho, EXCELENCIA y AICM formalizaron el 'CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO', mediante el cual, 'AICM concede a LA EMPRESA [EXCELENCIA] el derecho de acceso para que se preste el SERVICIO, en las modalidades establecidas en las CONDICIONES y mediante 300 unidades vehiculares...', con una vigencia del quince de septiembre de dos mil ocho al catorce de septiembre de dos mil dieciocho. Como consecuencia de ello, 'El 27 de octubre de 2008, la Dirección del Centro Metropolitano de Transporte de la S. Transporte Bombas, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, expide por tiempo indefinido, el permiso número 0933SEX971014G39/11, a favor de Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los Puertos Marítimos y Aeropuertos Federales'. Ibid., folio 000069”.

¹⁴⁹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 004924, 004936, 005099, 005100, 015504, 015516, 015517, 015524, 015532 y 015540 del EXPEDIENTE. Por su parte, de información que obra en el EXPEDIENTE, se advierte que "...Las diferentes modalidades del SERVICIO en el AEROPUERTO que comprenden a las siguientes: Individual: metropolitano y foráneo; ejecutivo: metropolitano y foráneo...". Ibid., folios 015989, 016005, 016022, 016038, 016053, 016070, 016088, 016104, 016121, 016140, 016156, 016173, 016191, 016209, 016227, 016243, 016262, 016285, 016308, 016238)".

¹⁵⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: "Ibid., folios 013383, 013449, 013536, 013624, 013767 y 013864”.

¹⁵¹ Por zonas foráneas se entienden las siguientes: Cuernavaca, Puebla, Querétaro, Pachuca y Toluca. Ibid., folios 015602, 015615 y 015644.

¹⁵² Ibid., folios 015868, 015874, 015945 y 015959.

¹⁵³ Páginas 24 a 65 del OPR.

3

my

2006. Para ello, se analizaron los siguientes elementos de conformidad con lo que se transcribe a continuación:

I. Agentes económicos competidores entre sí.¹⁵⁴

El OPR concluyó que las AGRUPACIONES son agentes económicos competidores entre sí, en particular señaló que *"se debe considerar como agentes económicos a las AGRUPACIONES debido a que se tratan de personas morales que tiene una participación económica en nuestro país. Ello es así, puesto que al administrar las necesidades operativas, de comercialización y de representación de los PERMISIONARIOS, son éstas quienes frente a los consumidores y a las autoridades portuarias, prestan el SERVICIO"*.

De igual forma señaló que las AGRUPACIONES se constituyen como competidores entre sí por las siguientes razones:

i. La obligación de pertenecer a una organización para poder prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.¹⁵⁵

El OPR afirma que: *"[...] para que los PERMISIONARIOS puedan ofrecer el SERVICIO en las instalaciones del AEROPUERTO y [...] utilizar la infraestructura e instalaciones del AICM deberán establecer una relación contractual con el Aeropuerto, para lo cual es necesario celebrar un convenio de acceso a zona federal entre el AICM y cada uno de los permisionarios, así como un convenio moral suscrito entre mi representada y la agrupación a la que pertenezcan los interesados, los cuales establecen las características y condiciones de operación del servicio"*¹⁵⁶. *"Se establece como un requisito indispensable, que para el caso de la trasportación terrestre se lleve a cabo un contrato con una sociedad mercantil. No puede ser de manera personal; no puede ser de manera individual, tiene que ser mediante una sociedad mercantil"*¹⁵⁷.

*El CONTRATO INDIVIDUAL celebrado entre cada uno de los PERMISIONARIOS y AICM establece que "[l]as causales a las que se les otorga el carácter de graves y por la cuales podrá ser rescindido este contrato serán las siguientes: (...) por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN"*¹⁵⁸.

Es decir, para que los PERMISIONARIOS puedan ofrecer el SERVICIO, es necesario que se encuentren asociados a una organización o persona moral que los represente mediante el CONTRATO MORAL frente a AICM, de tal manera, que el conjunto de PERMISIONARIOS pertenecientes a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas, y son éstas las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación. Por lo que son las AGRUPACIONES las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO, constituyéndose de esta manera como competidoras entre sí".

ii. La actividad económica de las AGRUPACIONES.¹⁵⁹

¹⁵⁴ Páginas 25 y 26 del OPR.

¹⁵⁵ Páginas 26 y 27 del OPR.

¹⁵⁶ El pie de página respectivo señala lo siguiente: *"Información que obra en los folios 011585 y 011586 del EXPEDIENTE"*.

¹⁵⁷ El pie de página respectivo señala lo siguiente: *"Ibid., folio 011588"*.

¹⁵⁸ El pie de página respectivo señala lo siguiente: *"La redacción en los documentos puede variar, pero todos mantiene el mismo sentido. Ibid., folios 015995, 016011, 016028, 016252 y 011434"*.

¹⁵⁹ Página 27 del OPR.





36061

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

El OPR sostiene, derivado de las manifestaciones realizadas por las propias AGRUPACIONES y por el AICM, que: “[...] las AGRUPACIONES comparten la misma actividad económica, la misma que les es reconocida por AICM, lo cual ubica a las AGRUPACIONES como competidoras entre sí”.

iii. Los permisos de los agremiados a las AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI.¹⁶⁰

A decir del OPR: “[...] Los PERMISIONARIOS agremiados a las AGRUPACIONES cuentan con el permiso emitido por la SCT para ofrecer el SERVICIO¹⁶¹, sin embargo, como se describe en la sección de ‘NORMATIVIDAD’ del OPR, es necesario que dichos PERMISIONARIOS pertenezcan a una de las AGRUPACIONES, firmen el CONTRATO INDIVIDUAL y su respectiva agrupación haga lo propio mediante el CONTRATO MORAL, ambos contratos con AICM.

Así, los permisos de la SCT constituyen un elemento más de identificación de competidores entre sí de las AGRUPACIONES, en función de que todos los socios de las AGRUPACIONES cuentan con el mismo permiso para prestar el SERVICIO”.

iv. La similitud en las características operativas y técnicas de las AGRUPACIONES que configuran la oferta del SERVICIO DE TAXI.¹⁶²

Al respecto, el OPR afirma, derivado de lo manifestado por las AGRUPACIONES y del contenido de uno de los anexos del CONTRATO MORAL celebrado por cada una con el AICM en donde se establecen las condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO, que: “[...] las AGRUPACIONES deben reunir características y especificaciones operativas equivalentes, lo que les permite ofrecer el SERVICIO de manera regular en el MERCADO INVESTIGADO, lo cual determina un elemento característico más de aquellos que son agentes económicos competidores entre sí”.

v. La concurrencia de las AGRUPACIONES en las zonas en las que prestan el SERVICIO DE TAXI.¹⁶³

El OPR afirma que: “Desde antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES ya habían establecido una zonificación tarifaria la cual ‘...parte de una definición original de círculos concéntricos, en donde la Zona 1 resulta la más cercana al AICM, y la Zona 10, la más lejana; agregando las Zonas A a F, en las regiones suburbanas del Valle de México. A cada área de círculo se le asignó (hasta donde se tiene entendido, de manera más o menos empírica) una tarifa’¹⁶⁴ [...] y que [...] existe una coincidencia territorial del espacio en el que las AGRUPACIONES ofrecen el SERVICIO, lo que los pone en competencia directa entre sí por los usuarios del SERVICIO en el mismo espacio geográfico”.

vi. El reconocimiento de las AGRUPACIONES como competidores entre sí.¹⁶⁵

¹⁶⁰ Páginas 27 y 28 del OPR.

¹⁶¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Información que obra en el folio 000443 del EXPEDIENTE. Dicho folio contiene un disco compacto proporcionado por la SCT, donde se encuentran los permisos de los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO, expedidos por la SCT”.

¹⁶² Páginas 29 y 30 del OPR.

¹⁶³ Páginas 30 a 32 del OPR.

¹⁶⁴ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Página 1-2 del ESTUDIO TARIFARIO. Ibid., folios 005253, 008544, 007255 y 007805”.

¹⁶⁵ Páginas 32 y 33 del OPR.

El OPR sostiene que: “A partir de las propias declaraciones de diversos representantes de las AGRUPACIONES, y de la información que obra en el EXPEDIENTE, las AGRUPACIONES se reconocen entre ellas como proveedores del mismo SERVICIO, con lo que ratifican su condición de agentes económicos competidores entre sí, participantes de la misma actividad comercial, coincidentes en tiempo y espacio respecto de las zonas en las que prestan el SERVICIO”.

vii. El objeto, sentido y alcance del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.¹⁶⁶

A decir del OPR: “La firma del ACUERDO por los REPRESENTANTES implica la voluntad común de las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO del SERVICIO” y que “El alcance del ESTUDIO TARIFARIO tiene como marco de efecto aquellas zonas en las que se presta el SERVICIO, y como sujetos de aplicación a las AGRUPACIONES. Es decir, las AGRUPACIONES son las primeras interesadas en el ESTUDIO TARIFARIO (tan es así que firmaron el ACUERDO para su realización), cuyos términos y disposiciones son razón de ser y sentido que orienta su objeto, alcance y sujetos de aplicación. Así pues, el objeto, sentido y alcance del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO es determinado por su contenido e implica el establecimiento de condiciones de precios, rutas, zonas y destinos en los que se presta el SERVICIO entre competidores en el MERCADO INVESTIGADO, disposiciones y términos que sólo pueden ser aplicados por competidores entre sí, las AGRUPACIONES, al ser éstas las contratantes del ESTUDIO TARIFARIO”.

2. Que dichos agentes económicos competidores establezcan acuerdos entre sí¹⁶⁷

En este apartado el OPR señaló que: “Las AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES firmaron un ACUERDO que tenía por objeto y efecto elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y a partir de éste fijar, elevar, concertar o manipular mediante sus recomendaciones de tarifas, el precio del SERVICIO”.

El OPR analizó el contenido del documento en el que se formalizó el ACUERDO y su anexo, en el que se advierte que: “el objetivo del mismo es: ‘[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio; ... El esquema tarifario deberá derivar en un Modelo de Aplicación práctica, de forma tal que no sólo sirva para sustentar adecuadamente los próximos ajustes a registrarse, sino que permita planear y direccionar las tarifas a mediano y largo plazos...’. [énfasis añadido]”¹⁶⁸.

Del análisis de las reuniones entre las AGRUPACIONES con SEPSA, el OPR concluyó que: “De lo anterior se desprende que mediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO, el cual fue contratado por las AGRUPACIONES, con la participación directa de sus REPRESENTANTES, es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO. [...] Así, las AGRUPACIONES mediante los REPRESENTANTES, firmaron el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES, y concluye con

¹⁶⁶ Páginas 33 y 34 del OPR.

¹⁶⁷ Páginas 34 a 42 del OPR.

¹⁶⁸ El pie de página del OPR dice: “Ibid., folio 005152”.

las recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO, resultado y fin central del propio ESTUDIO TARIFARIO”.

i) Cuyo objeto o efecto sea: fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que éstos son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto¹⁶⁹

En el OPR se concluye que: “[...] Mediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO.

Aunado a lo anterior, los precios del SERVICIO determinados en el ESTUDIO TARIFARIO son esencialmente coincidentes para todas y cada una de las AGRUPACIONES que operan en el MERCADO INVESTIGADO.

Las tarifas registradas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO por las AGRUPACIONES ante la SCT, siguieron las recomendaciones del mismo [...].

De las anteriores tablas, se desprende que respecto de la modalidad sedán¹⁷⁰, SITIO 300 y YELLOW CAB, siguieron las recomendaciones de precios del SERVICIO del ESTUDIO TARIFARIO en todas sus zonas tarifarias y registraron las mismas tal cual, ante la SCT. En el caso de NUEVA IMAGEN, únicamente lo hizo para el caso de las tres primeras zonas tarifarias y en la zona foránea de Toluca.

Respecto de la modalidad ejecutivo¹⁷¹, se desprende que SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI, siguieron las recomendaciones de precios del SERVICIO del ESTUDIO TARIFARIO en todas sus zonas tarifarias y registraron las mismas tal cual, ante la SCT. En el caso de NUEVA IMAGEN, únicamente lo hizo para las primeras cuatro zonas tarifarias.

Finalmente, y relacionado con los hechos descritos a lo largo del OPR, Alfonso Méndez Corona, tesorero de SITIO 300 manifestó en comparecencia que¹⁷² “[n]ormalmente nos sentamos los representantes de todas las agrupaciones prestadoras del Servicio para definir el precio de cada una de las zonas tarifarias. Por lo general no acordamos el mismo precio, la variación suele estar entre un peso arriba o un peso abajo. Nos reunimos por evento, por ejemplo, que representantes de otras agrupaciones prestadoras del Servicio deciden ir todos a comer, desayunar o ir a una oficina para hablar de la modificación de los precios, por ejemplo, por la subida del precio de la gasolina, el precio del aceite del motor de las unidades, etc...” [énfasis añadido]; que ‘en definitiva, todos salimos de la misma matriz y tenemos buena relación entre nosotros’. ‘Cuando hablo de agrupaciones me estoy refiriendo a Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi y Confort (AGRUPACIONES)’; y que “[redacted] A [redacted] con los demás presidentes de las AGRUPACIONES prestadoras del Servicio llevan a cabo los acuerdos de precios y nos avisan dónde, cómo y en qué zona se aplican...” [énfasis añadido]”.

Finalmente, en el apartado “III. Conclusiones”¹⁷³ el OPR determinó lo siguiente:

“Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 3 palabra(s)”

¹⁶⁹ Páginas 42 a 64 del OPR.

¹⁷⁰ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “PORTO TAXI no presta el SERVICIO en la modalidad sedán, por lo que no tiene tarifas registradas ante la SCT. CONFORT no registró tarifas ante la SCT con posterioridad a la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO”.

¹⁷¹ El pie de página respectivo señala lo siguiente: “CONFORT no presta el SERVICIO en la modalidad ejecutivo”.

¹⁷² El pie de página respectivo señala lo siguiente: “Información que obra en los folios 015647 al 015659 del EXPEDIENTE”.

¹⁷³ Página 64 del OPR.

Wuy

"A lo largo del OPR se presentaron, explicaron y relacionaron los elementos de convicción reunidos mediante requerimientos, solicitudes de información y documentación, así como comparecencias de agentes económicos relacionados. Los resultados de la presente investigación respecto de las probables prácticas monopólicas absolutas, permiten concluir:

- I. *Las AGRUPACIONES se constituyen como competidores entre sí en el MERCADO INVESTIGADO.*
- II. *Mediante el ACUERDO firmado por los REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.*
- III. *El ESTUDIO TARIFARIO es el resultado del ACUERDO entre las AGRUPACIONES, cuyo objeto y efecto fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO en el MERCADO INVESTIGADO".*

III. CONTESTACIONES AL OPR

Antes de analizar los argumentos vertidos por los emplazados a los que se les tuvo por contestado en tiempo y forma el OPR, se indica que el estudio de los argumentos vertidos por estos se realizará de conformidad con el orden que a continuación se indica, sin que las manifestaciones y argumentos que exponen los probables responsables sean transcritos literalmente, ni se atienda al estricto orden expuesto por los mismos, toda vez que éstos se han agrupado conceptualmente con objeto de exponer de mejor manera las líneas de argumentación.¹⁷⁴

En la agrupación conceptual de los argumentos vertidos por los emplazados en sus contestaciones al OPR realizada por esta autoridad, se indica que, para efecto de la ubicación de dichos argumentos (la cual se refiere en notas al pie), se considerará como primer o último párrafo de una página el primer o último fragmento de texto que aparezca en la página correspondiente, independientemente de que el párrafo en cuestión esté o no completo. Asimismo, las numeraciones, listados o conjuntos de viñetas, o conjunto de incisos que no excedan de un renglón, se considerarán como un párrafo, mientras que los títulos o subtítulos de los apartados no contarán como párrafo alguno.

Respecto de las manifestaciones vertidas por los emplazados debe precisarse lo siguiente con relación a la calificación de algunos de sus argumentos:

¹⁷⁴ Lo anterior es posible, dado que, de conformidad con diversos criterios del P.J.F., al realizar el estudio de los argumentos, no es obligatorio analizarlos en la forma o estructura en que se presenten, ya que lo importante es que se examinen todos y cada uno de los puntos controvertidos. Sirven de apoyo, por analogía, los criterios que a continuación se citan: i) "**AGRAVIOS, EXAMEN DE LOS.** Es obvio que ninguna lesión a los derechos de los quejosos puede causarse por la sola circunstancia de que los agravios se hayan estudiado en su conjunto, esto es, englobándolos todos ellos, para su análisis, en diversos grupos. Ha de admitirse que lo que interesa no es precisamente la forma como los agravios sean examinados, en su conjunto, separando todos los expuestos en distintos grupos o bien uno por uno y en el propio orden de su exposición o en orden diverso, etcétera; lo que importa es el dato sustancial de que se estudien todos, de que ninguno quede libre de examen, cualesquiera que sea la forma que al efecto se elija [énfasis añadido]". Registro: 241958. [J]: 7a. Época: 3a. Sala; S.J.F.; Volumen 48, Cuarta Parte; Pág. 15; y ii) "**CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. EL JUEZ NO ESTÁ OBLIGADO A TRANSCRIBIRLOS.** El hecho de que el Juez Federal no transcriba en su fallo los conceptos de violación expresados en la demanda, no implica que haya infringido disposiciones de la Ley de Amparo, a la cual sujeta su actuación, pues no hay precepto alguno que establezca la obligación de llevar a cabo tal transcripción; además de que dicha omisión no deja en estado de indefensión al quejoso, dado que no se le priva de la oportunidad para recurrir la resolución y alegar lo que estime pertinente para demostrar, en su caso, la ilegalidad de la misma [énfasis añadido]". Registro: 196477. [J]: 9a. Época: TCC; S.J.F.; Tomo VII, Abril de 1998; Pág. 599.

- i) **Señalamientos gratuitos, abstractos o generales, y negación lisa y llana.** En varias partes de las contestaciones al OPR los emplazados realizan una serie de manifestaciones genéricas y gratuitas o se niega de forma lisa y llana su participación en las conductas imputadas, sin que en realidad se establezcan argumentos lógico-jurídicos o se especifiquen las situaciones que sustentan esas manifestaciones. En este sentido, cuando lo señalado por los emplazados tenga esas características se entenderá que resulta aplicable, por analogía, la tesis de jurisprudencia 81/2002, emitida por la Primera Sala de la SCJN, cuyo contenido es el siguiente:

*“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. AUN CUANDO PARA LA PROCEDENCIA DE SU ESTUDIO BASTA CON EXPRESAR LA CAUSA DE PEDIR, ELLO NO IMPLICA QUE LOS QUEJOSOS O RECURRENTES SE LIMITEN A REALIZAR MERAS AFIRMACIONES SIN FUNDAMENTO. El hecho de que el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación haya establecido en su jurisprudencia que para que proceda el estudio de los conceptos de violación o de los agravios, basta con que en ellos se exprese la causa de pedir, obedece a la necesidad de precisar que aquéllos no necesariamente deben plantearse a manera de silogismo jurídico, o bien, bajo cierta redacción sacramental, pero ello de manera alguna implica que los quejosos o recurrentes se limiten a realizar meras afirmaciones sin sustento o fundamento, pues es obvio que a ellos corresponde (salvo en los supuestos legales de suplencia de la queja) exponer razonadamente el porqué estiman inconstitucionales o ilegales los actos que reclaman o recurren. Lo anterior se corrobora con el criterio sustentado por este Alto Tribunal en el sentido de que resultan inoperantes aquellos argumentos que no atacan los fundamentos del acto o resolución que con ellos pretende combatirse”.*¹⁷⁵

Por ello, deberá entenderse que dicha tesis se inserta a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que las mismas resultan **gratuitas** o cuando se haga el señalamiento de que constituyen afirmaciones **generales** o **abstractas**, así como cuando se indique que únicamente es la **negación lisa y llana** de lo expuesto en el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

- ii) **Manifestaciones que no combaten el OPR.** Varios de los argumentos de los emplazados consisten en manifestaciones que en realidad no controvierten las razones y argumentos sostenidos en el OPR, debido a que se refieren a situaciones que no formaron parte de los pronunciamientos del mismo. En este sentido, cuando lo señalado por los emplazados tenga esas características se entenderá que resultan aplicables, por analogía, los siguientes criterios:

- a) La siguiente jurisprudencia de la Tercera Sala de la SCJN:

“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES SI NO ATACAN LOS FUNDAMENTOS DEL FALLO RECLAMADO. Si los conceptos de violación no atacan los fundamentos del fallo impugnado, la Suprema Corte de Justicia no está en condiciones de poder estudiar la inconstitucionalidad de dicho fallo, pues hacerlo equivaldría a suplir las deficiencias de la queja en un caso no permitido legal ni constitucionalmente, si no se está en los que autoriza la fracción II del artículo 107 reformado, de la Constitución Federal, y los dos últimos párrafos del 76, también reformado, de la Ley de Amparo, cuando el acto reclamado no se funda en leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte, ni tampoco se trate de una queja en materia penal o en materia obrera en que se encontrare que

¹⁷⁵ Registro 185425. [J]; 9a. Época; 1a. Sala; SJF; Tomo XVI, Diciembre de 2002; Pág. 61.

hubiere habido en contra del agraviado una violación manifiesta de la ley que lo hubiera dejado sin defensa, ni menos se trate de un caso en materia penal en que se hubiera juzgado al quejoso por una ley inexactamente aplicable".¹⁷⁶

- b) La jurisprudencia I.6o.C. J/29, emitida por el Sexto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, que señala:

"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES CUANDO EN ELLOS NO PRECISAN CUÁLES FUERON LOS AGRAVIOS CUYO ESTUDIO SE OMITIÓ Y LOS RAZONAMIENTOS LÓGICO-JURÍDICOS TENDENTES A COMBATIR LAS CONSIDERACIONES DE LA SENTENCIA RECURRIDA. No se puede considerar como concepto de violación y, por ende, resulta inoperante la simple aseveración del quejoso en la que afirma que no le fueron estudiados los agravios que hizo valer ante el tribunal de apelación, o que éste no hizo un análisis adecuado de los mismos, si no expresa razonamientos lógicos y jurídicos tendientes a demostrar que haya combatido debidamente las consideraciones de la sentencia recurrida y que no obstante esa situación, la responsable pasó por inadvertidos sus argumentos, toda vez que se debe señalar con precisión cuáles no fueron examinados, porque siendo el amparo en materia civil de estricto derecho, no se puede hacer un estudio general del acto reclamado".¹⁷⁷

- c) La tesis aislada emitida por el Segundo Tribunal Colegiado del Segundo Circuito en Materia Común, cuyo contenido es:

"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES, POR NO COMBATIR LOS FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA RECLAMADA. Si los argumentos expuestos por el solicitante de garantías, no contienen ningún razonamiento jurídico concreto tendiente a combatir los fundamentos primordiales en que se apoyó la responsable para emitir la sentencia reclamada que sirva para poner de manifiesto ante la potestad federal que dichos fundamentos del fallo de que se duele sean contrarios a la ley o a la interpretación jurídica de la misma, bien porque siendo aplicable determinado precepto no se aplicó, bien porque se aplicó sin ser aplicable, bien porque no se hizo una correcta interpretación jurídica de la ley, o bien porque la sentencia no se apoyó en principios generales de derecho si no hubiese ley que normara el negocio; procede determinar que los conceptos de violación expuestos en tales circunstancias, son inoperantes".¹⁷⁸

Por ello, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que los mismos **no combaten** las consideraciones y razonamientos en que se sustenta el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

- iii) **Manifestaciones basadas en premisas falsas.** En algunas de sus manifestaciones los emplazados realizan señalamientos que se basan en premisas falsas o incorrectas. Cuando lo señalado por las emplazadas tenga esas características se entenderá que resultan aplicables, por analogía los siguientes criterios:

¹⁷⁶ Registro: 269435. [J]; 6a. Época; 3a. Sala; SJF; Volumen CXXVI. Cuarta Parte; Pág. 27.

¹⁷⁷ Registro: 188864. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo XIV, Septiembre de 2001; Pág. 1147.

¹⁷⁸ Registro: 226819. [TA]; 8a. Época; TCC; SJF; Tomo IV. Segunda Parte-1, Julio-Diciembre de 1989; Pág. 163.

- a) La tesis IV.3o.A.66 A, emitida por el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Cuarto Circuito, cuyo contenido es el siguiente:

“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS INCORRECTAS. Los agravios son inoperantes cuando parten de una hipótesis que resulta incorrecta o falsa, y sustentan su argumento en ella, ya que en tal evento resulta inoficioso su examen por el tribunal revisor, pues aun de ser fundado el argumento, en un aspecto meramente jurídico sostenido con base en la premisa incorrecta, a ningún fin práctico se llegaría con su análisis y calificación, debido a que al partir aquél de una suposición que no resultó cierta, sería ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida; como en el caso en que se alegue que la Sala Fiscal determinó que la resolución administrativa era ilegal por encontrarse indebidamente motivada, para luego expresar argumentos encaminados a evidenciar que al tratarse de un vicio formal dentro del proceso de fiscalización se debió declarar la nulidad para efectos y no lisa y llana al tenor de los numerales que al respecto se citen, y del examen a las constancias de autos se aprecia que la responsable no declaró la nulidad de la resolución administrativa sustentándose en el vicio de formalidad mencionado (indebida motivación), sino con base en una cuestión de fondo, lo que ocasiona que resulte innecesario deliberar sobre la legalidad de la nulidad absoluta decretada, al sustentarse tal argumento de ilegalidad en una premisa que no resultó verdadera”.¹⁷⁹

- b) La jurisprudencia 2a./J. 108/2012 emitida por la Segunda Sala de la SCJN, cuyo contenido es:

“AGRAVIOS INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS FALSAS. Los agravios cuya construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su análisis y calificación, pues al partir de una suposición que no resultó verdadera, su conclusión resulta ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida”.¹⁸⁰

Así, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que las mismas se basan en **premisas falsas**. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

- iv) **Manifestaciones que no combaten la totalidad de las razones del OPR.** Varias de las manifestaciones de los emplazados sólo combaten de forma parcial las razones y argumentos sostenidos en el OPR. En este sentido, cuando lo señalado por los emplazados tenga esas características se entenderá que resultan aplicables, por analogía, los siguientes criterios:

- a) La jurisprudencia número 1a./J.19/2012 de la Décima Época, emitida por la Primera Sala de la SCJN:

“AGRAVIOS INOPERANTES. SON AQUELLOS QUE NO COMBATEN TODAS LAS CONSIDERACIONES CONTENIDAS EN LA SENTENCIA RECURRIDA. Ha sido criterio reiterado de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, que los agravios son inoperantes cuando no se combaten todas y cada una de las consideraciones contenidas en la sentencia recurrida. Ahora bien, desde la anterior Tercera Sala, en su tesis jurisprudencial número 13/90, se sustentó el criterio de que cuando el tribunal de amparo no ciñe su estudio a los conceptos de violación esgrimidos en la demanda, sino que lo amplía en relación a los problemas debatidos, tal actuación no causa ningún agravio al quejoso, ni el juzgador de amparo incurre en irregularidad alguna, sino por el contrario, actúa debidamente al buscar una mejor y

¹⁷⁹ Registro: 176047. [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo XXIII, Febrero de 2006; Pág. 1769.

¹⁸⁰ Registro: 2001825. [I]; 10a. Época; 2a. Sala; SJF; Libro XIII, Octubre de 2012; Tomo 3; Pág. 1326.

*más profunda comprensión del problema a dilucidar y la solución más fundada y acertada a las pretensiones aducidas. Por tanto, resulta claro que el recurrente está obligado a impugnar todas y cada una de las consideraciones sustentadas por el tribunal de amparo aun cuando éstas no se ajusten estrictamente a los argumentos esgrimidos como conceptos de violación en el escrito de demanda de amparo”.*¹⁸¹

- b) La jurisprudencia V.2o. J/54 del Segundo Tribunal Colegiado del Quinto Circuito en Materia Administrativa, misma que señala:

“REVISIÓN CONTRA RESOLUCIONES DEL TRIBUNAL FISCAL DE LA FEDERACIÓN, AGRAVIOS INOPERANTES. Si la Sala Fiscal, en cumplimiento con lo ordenado por el segundo párrafo del artículo 237 del Código Fiscal de la Federación, examina todos y cada uno de los conceptos de nulidad que se hacen valer por omisión de formalidades o violaciones de procedimiento, estimando fundados unos e infundados otros, y las autoridades recurrentes no combaten la totalidad de los razonamientos conforme a los cuales se consideran fundados diversos conceptos de nulidad, ello implica que los agravios sean inoperantes, por insuficientes, ya que con independencia de lo correcto o incorrecto de los mismos, lo cierto es que al no desvirtuar sendas consideraciones como cada una por separado, es suficiente para apoyar la legalidad de la sentencia impugnada, ésta queda firme pues no se demuestra la ilegalidad de los motivos y fundamentos que la sostienen, y de ahí que devengan inoperantes los agravios que en su contra se hagan valer”.¹⁸²

- c) La tesis I.6o.A.40 A del Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, que señala:

“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON CUANDO LA SENTENCIA DE LA SALA SE SUSTENTA EN DIVERSOS MOTIVOS SI NO SE CONTROVIERTEN EN SU TOTALIDAD POR LA RECURRENTE. Cuando la sentencia dictada por el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa se sustenta en dos o más razones, que por sí mismas pueden soportar, en forma independiente, el sentido de la resolución, y en los agravios la autoridad recurrente no combate todas y cada una de ellas, los agravios planteados resultan inoperantes porque aun cuando fuesen fundados no podrían conducir a declarar fundado el recurso, en virtud de que la consideración o consideraciones no atacadas, deberán seguir rigiendo el sentido de la resolución”.¹⁸³

- d) La tesis II.A.62 A del Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Segundo Circuito, que señala:

“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN MATERIA ADMINISTRATIVA. INOPERANTES SI NO ATACAN LA TOTALIDAD DE LOS RAZONAMIENTOS EN QUE SE APOYA EL FALLO RECLAMADO. Si en los conceptos de violación no se combaten o desvirtúan todos y cada uno de los razonamientos de la sentencia reclamada, aquéllos se consideran inoperantes, ya que aun cuando alguno fuera fundado, no sería suficiente para conceder el amparo solicitado, puesto que existen otras consideraciones de la sentencia que no se impugnaron y que este Tribunal Colegiado no puede estudiar, por ser el amparo en materia administrativa de estricto derecho; conclusión que hace innecesario el estudio de las infracciones que se aducen en los conceptos de violación, en virtud de que lo expresado en

¹⁸¹ Registro: 159947. [J]; 10a. Época; 1a. Sala; SJF; Libro XIII. Octubre de 2012; Tomo 2; Pág. 731.

¹⁸² Registro: 188962. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo XIV. Agosto de 2001; Pág. 1110.

¹⁸³ Registro: 185279. [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo XVII. Enero de 2003; Pág. 1714.

*ellos carece de trascendencia jurídica, al subsistir la sentencia reclamada con base en los intocados razonamientos en que se apoya”.*¹⁸⁴

Así, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que **no se combate la totalidad** de las razones que sustentan el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

En este aspecto, todos los supuestos anteriores constituyen manifestaciones que deben calificarse de **inoperantes** debido a que se actualiza algún impedimento técnico que imposibilita el examen del planteamiento efectuado, lo cual deriva de situaciones como la falta de afectación a quien la realiza, la omisión de la expresión precisa de los mismos o su formulación material incorrecta o el incumplimiento de las condiciones atinentes a su contenido, lo cual puede darse: a) al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen el OPR; y b) en caso de reclamar infracción a las normas del procedimiento, al omitir patentizar que se hubiese dejado sin defensa al emplazado o su relevancia en el dictado del OPR; o, en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida a esta COFECE el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza del procedimiento y del órgano que resuelve. Por tanto, respecto de dichas manifestaciones adicionalmente deberá entenderse aplicable la jurisprudencia 188/2009 de la Segunda Sala de la SCJN, la cual expresamente indica:

“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN. SON AQUELLOS EN LOS QUE SE PRODUCE UN IMPEDIMENTO TÉCNICO QUE IMPOSIBILITA EL EXAMEN DEL PLANTEAMIENTO QUE CONTIENEN. Conforme a los artículos 107, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 83, fracción IV, 87, 88 y 91, fracciones I a IV, de la Ley de Amparo, el recurso de revisión es un medio de defensa establecido con el fin de revisar la legalidad de la sentencia dictada en el juicio de amparo indirecto y el respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento, de ahí que es un instrumento técnico que tiende a asegurar un óptimo ejercicio de la función jurisdiccional, cuya materia se circunscribe a la sentencia dictada en la audiencia constitucional, incluyendo las determinaciones contenidas en ésta y, en general, al examen del respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento del juicio, labor realizada por el órgano revisor a la luz de los agravios expuestos por el recurrente, con el objeto de atacar las consideraciones que sustentan la sentencia recurrida o para demostrar las circunstancias que revelan su ilegalidad. En ese tenor, la inoperancia de los agravios en la revisión se presenta ante la actualización de algún impedimento técnico que imposibilite el examen del planteamiento efectuado que puede derivar de la falta de afectación directa al promovente de la parte considerativa que controvierte; de la omisión de la expresión de agravios referidos a la cuestión debatida; de su formulación material incorrecta, por incumplir las condiciones atinentes a su contenido, que puede darse: a) al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen la sentencia; b) al introducir pruebas o argumentos novedosos a la litis del juicio de amparo; y, c) en caso de reclamar infracción a las normas fundamentales del procedimiento, al omitir patentizar que se hubiese dejado sin defensa al recurrente o su relevancia en el dictado de la sentencia; o, en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida al órgano revisor el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza de la revisión y del órgano que emitió la sentencia o la existencia de jurisprudencia que resuelve el fondo del asunto planteado”.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Registro: 194031. [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo IX, Mayo de 1999; Pág. 1001.

¹⁸⁵ Registro: 166031. [J]; 9a. Época; 2a. Sala; SJF; Tomo XXX, Noviembre de 2009; Pág. 424.



36070

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Así, deberá entenderse que adicionalmente dicha tesis se inserta a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que los mismos son inoperantes. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Aclaración previa

En diversas secciones de sus contestaciones al OPR, algunos de los emplazados¹⁸⁶ negaron que las AGRUPACIONES prestaran el SERVICIO DE TAXI, afirmando que quienes en realidad lo prestan son los PERMISIONARIOS y, por lo tanto, son estos últimos quienes debieron haber sido emplazados al procedimiento seguido en forma de juicio tramitado en el EXPEDIENTE y no las AGRUPACIONES.

A continuación, se indica cómo funciona el mercado del SERVICIO DE TAXI, pues será con base en esta premisa que los argumentos de los emplazados serán contestados de manera particular más adelante.

En primer lugar, las actas constitutivas de las AGRUPACIONES contemplan, como parte de su objeto social, la prestación del SERVICIO DE TAXI, por lo que no pueden desconocer que tienen la facultad para desempeñarse como prestadoras de ese servicio.

En segundo lugar, para que un PERMISIONARIO pueda tener el derecho de acceso a la zona federal del AEROPUERTO, hacer uso del estacionamiento, la bolsa de taxis¹⁸⁷ y recoger pasajeros en la zona federal, debe tener un permiso expedido por la SCT y celebrar con el AICM un CONTRATO INDIVIDUAL; en ese instrumento se establece que una de las causales de rescisión del contrato, es dejar de pertenecer a una agrupación. Así, para que un PERMISIONARIO pueda celebrar un CONTRATO INDIVIDUAL, debe primero pertenecer a una agrupación. Por otra parte, las AGRUPACIONES están obligadas a celebrar un CONTRATO MORAL con el AICM.

Si bien es cierto que las AGRUPACIONES están formadas por PERMISIONARIOS, y son esos PERMISIONARIOS quienes materialmente “prestan” el SERVICIO DE TAXI, pues son quienes manejan las unidades; no puede considerarse que el verbo “prestar” se encuentre única e indefectiblemente delimitado a la conducción de la unidad correspondiente. Debe considerarse que son las AGRUPACIONES quienes —frente al AICM y a los consumidores—ofrecen, comercializan y, por lo tanto, prestan el SERVICIO DE TAXI, pues son ellas quienes: [i] a través del CONTRATO MORAL se obligan contractualmente con el AICM a asegurar que sus PERMISIONARIOS prestarán el mismo en condiciones de operación similares y bajo los estándares de calidad determinados por el AICM; [ii] le pagan al AICM la contraprestación respectiva por el derecho de acceso a zona federal de sus permisionarios; y [iii] se constituyen ante el consumidor como el prestador del servicio.

Cuando un consumidor solicita el SERVICIO DE TAXI, no busca contratar a un PERMISIONARIO en particular, ya que identifica a las AGRUPACIONES derivado de los logotipos que están anunciados en los módulos para comprar boletos, y porque el boleto mismo está expedido con el sello, razón social

¹⁸⁶ A saber: YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.

¹⁸⁷ Las instalaciones físicas que se entregan en uso por parte del AICM a los prestadores del SERVICIO DE TAXI para el estacionamiento de los vehículos en un área designada.



36071

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

y domicilio de la agrupación sin identificar el nombre del permisionario que vaya a manejar la unidad. El usuario sabe que contrata el SERVICIO DE TAXI con la agrupación, no con el PERMISIONARIO.

Así, al ser las AGRUPACIONES quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, y los PERMISIONARIOS quienes manejan las unidades, no existe independencia entre ellos pues los permisionarios dependen de las agrupaciones para prestar el servicio y, se reitera, que ante los ojos de los consumidores son las AGRUPACIONES quienes ofrecen el SERVICIO DE TAXI; y ante el AICM, son las AGRUPACIONES quienes se obligan a que dicho servicio se preste en las condiciones de calidad que el AICM determina.

En tercer lugar, el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI es el mismo para los PERMISIONARIOS dentro de una misma agrupación (solo varía entre AGRUPACIONES, no entre PERMISIONARIOS), esto permite afirmar que la competencia se da entre AGRUPACIONES. Lo anterior, permite concluir que son las AGRUPACIONES quienes son competidoras entre sí en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Por lo anterior, la existencia de las AGRUPACIONES es indispensable para que el SERVICIO DE TAXI¹⁸⁸ pueda prestarse derivado del contenido tanto del CONTRATO INDIVIDUAL como del CONTRATO MORAL (como se verá más a detalle con posterioridad), en tanto que no puede considerarse a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS, lo que implica que, tal como se afirma en el OPR, son las AGRUPACIONES quienes en realidad prestan y ofrecen el SERVICIO DE TAXI y quienes frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias ofrecen dicho servicio.

1.- HECHOS AJENOS Y NEGACIONES LISAS Y LLANAS

YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 se refieren a varios hechos que consideran ajenos “no son hechos propios” de los emplazados, por lo cual únicamente señalan que ni los afirman ni los niegan o determinan “no hacer manifestaciones” al respecto.¹⁸⁹ Asimismo, ALFONSO MÉNDEZ manifestó que: “[...] El suscrito niega de manera lisa y llana que él participe de manera directa o indirecta en la comisión de prácticas [sic] monopólicas en representación del Sitio 300[sic], ya que en la comparecencia que tuvo el ocursante ante esta Autoridad nunca mencionó que el [sic] haya participado en practica [sic] monopólica alguna [...]”¹⁹⁰

Dichas manifestaciones resultan **inoperantes**, toda vez que las emplazadas deben controvertir el OPR, ofreciendo argumentos o elementos de convicción que superen los hechos y razonamientos expuestos en dicho oficio, lo cual no sucede en este caso, pues las emplazadas sólo niegan de forma **lisa y llana** los hechos imputados de manera presuntiva en el OPR o **no combaten** el OPR por realizar

¹⁸⁸ Las AGRUPACIONES son: PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, CONFORT, YELLOW CAB y SITIO 300; EXCELENCIA no se encuentra en el supuesto pues su naturaleza es distinta a las AGRUPACIONES, debido a que esta sociedad es la que cuenta con un permiso de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI (y no sus permisionarios).



manifestaciones **generales y abstractas** sin establecer algún argumento lógico-jurídico tendiente a demostrar la supuesta ilegalidad del oficio que contestan.

2. MANIFESTACIONES EN CONTRA DE LAS IMPUTACIONES PRESUNTIVAS DEL OPR

2.1 Representación

2.1.1 No existe representación de ALFONSO MÉNDEZ respecto de SITIO 300

YELLOW CAB, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE señalaron, en síntesis, lo siguiente:¹⁹¹

En el OPR se mencionó que ALFONSO MÉNDEZ compareció ante la COFECE el quince de octubre de dos mil quince; que dijo ser el responsable de la tesorería de SITIO 300 y que sus funciones implicaban pagos de facturas de abogados, imprenta, mantenimiento en general de las oficinas y los gastos de cualquier empresa.

En términos del artículo 31 de los estatutos de SITIO 300, ésta cuenta con un Consejo Directivo conformado, entre otros miembros, por un Secretario Tesorero, al que únicamente le corresponde: “[...] llevar el control de los fondos económicos de la Asociación y recolectar las cuotas, ordinarias y extraordinarias, decretadas por la asamblea general de asociados, debiendo informar al Consejo Directivo en pleno, en forma mensual y por escrito, con copia de dicho informe a la Comisión de Fiscalización y vigilancia, del manejo de tales fondos; el fondo económico de la Asociación deberá hacerse en forma mancomunada con la forma del Presidente y/o Secretario General del Consejo Directivo y del Secretario Tesorero en términos del artículo 29 de estos Estatutos”, y no la representación de SITIO 300.

Aún y cuando ALFONSO MÉNDEZ sea parte del Consejo Directivo de SITIO 300, en términos del artículo 28 de los estatutos de SITIO 300: “Corresponderá al Presidente del Consejo Directivo la representación de dicho Consejo y por ende, la de la Asociación”, por lo que la única persona con facultades de representación de SITIO 300 es quien detente el cargo de Presidente del Consejo Directivo, cargo que no detenta ALFONSO MÉNDEZ. El artículo 27 de los estatutos de SITIO 300 señala las facultades que le corresponderán a su Consejo Directivo, las cuales están limitadas al representante de dicho cuerpo colegiado, que es el Presidente del mismo; las que le corresponden al Secretario Tesorero se encuentran contempladas en el artículo 31 de dichos estatutos. La afirmación de hechos falsos ante una autoridad distinta a la judicial y ostentarse con un cargo y/o representación que legalmente no le corresponde, además de hacer inválida cualquier manifestación que se emita, constituye la probable comisión de delitos, mismos que solicitamos se pongan en

¹⁹¹ Respecto a YELLOW CAB, páginas 10 (párrafo último) y 11 (párrafo primero); SITIO 300, páginas 14 (penúltimo y último párrafos) y 15 (párrafo primero); NUEVA IMAGEN, páginas 10 (párrafo último) y 11 (párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 9 (párrafo último) y 10 (párrafos primero y segundo); JORGE ESPINOSA, páginas 8 (párrafo último) y 9 (párrafos primero y segundo) y CARLOS TEPALE, páginas 10 (párrafos penúltimo y último) y 11 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36073

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

conocimiento de la autoridad ministerial competente, en razón que el personal de la COFECE tiene el carácter de servidor público y por tanto la obligación de así realizarlo.

Por su parte, ALFONSO MÉNDEZ señaló, en síntesis, que:¹⁹²

Con respecto a lo que señala el OPR, yo nunca manifesté ante la COFECE haber participado en una práctica monopólica; ello solo es una inferencia sustentada en que tengo poder de representación, pero la COFECE no toma en cuenta que dicho poder tiene un matiz subjetivo y que para su ejercicio se requiere de la comisión y acto volitivo del apoderado, cosa que no puede apreciarse en el EXPEDIENTE.

Aunque ostento el cargo de tesorero (cargo que es temporal según los propios estatutos de SITIO 300) nunca he ejercido mi poder de representación para la comisión de prácticas monopólicas absolutas o relativas.

Los argumentos de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE son **inoperantes** por **no combatir** la imputación presuntiva realizada en el OPR, que se refiere a que las AGRUPACIONES realizaron un acuerdo que encuadra en el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE. La imputación a estos emplazados no depende del carácter con el que fue considerado ALFONSO MÉNDEZ durante la investigación puesto que está acreditado que cada uno de ellos participó en el acuerdo.

Los argumentos de las emplazadas **no combaten** la imputación hecha en el OPR, puesto que para que exista una práctica monopólica absoluta es necesario que se dé un acuerdo entre dos o más agentes económicos que son competidores entre sí, de tal forma que incluso si no se considerara la participación de SITIO 300 o de la persona que actuó en su representación, subsistiría la imputación realizada en el OPR respecto de la existencia de convenios, contratos, arreglos o combinaciones entre YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y CONFORT y entre las personas que actuaron en su representación.

Independientemente de lo anterior, ALFONSO MÉNDEZ no se ostentó ni le fue reconocido un cargo distinto al de tesorero del Consejo Directivo de SITIO 300.

En efecto, tal y como se advierte del oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-223¹⁹³ emitido el veinticuatro de agosto de dos mil quince por el DGIPMA mediante el cual se le citó a comparecer ante la COFECE, se indicó que: “[...] de la información que obra en el expediente al rubro citado, se advierte que usted [ALFONSO MÉNDEZ] ha ocupado el cargo de tesorero dentro de la agrupación denominada [SITIO 300], de manera que esta Comisión estima que usted sabe cómo opera el MERCADO INVESTIGADO [...] [énfasis añadido]”.¹⁹⁴ Posteriormente, del acta de comparecencia de quince de octubre de dos mil quince que obra en el EXPEDIENTE¹⁹⁵ se desprende que dicha persona se ostentó

¹⁹² Páginas 6 (penúltimo y último párrafos) y 7 (párrafo primero) de la contestación al OPR de ALFONSO MÉNDEZ.

¹⁹³ Folios 14950 a 14953.

¹⁹⁴ Folio 14952.

¹⁹⁵ Folios 15647 a 15659.



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

como tesorero de esa empresa; en la toma de generales del acta de comparecencia se asentó que: “[...] hechos los aperebimientos conducentes, el compareciente manifiesta, bajo protesta de decir verdad, que su nombre completo es Alfonso Méndez Corona [...] su ocupación actual es responsable de la tesorería de Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C. [...] [énfasis añadido]”.¹⁹⁶ Dicho cargo fue el que se le atribuyó en el apartado “D. Personas Investigadas” del OPR, por lo que se advierte que no se le reconoció a ALFONSO MÉNDEZ la calidad de representante legal de SITIO 300; no obstante, se le emplazó por actuar en representación de dicha persona moral, por ser el tesorero de la misma y haber firmado el ACUERDO en su nombre.

Por ello, también resultan **inoperantes por no combatir el OPR** las manifestaciones de SITIO 300 en ese sentido, ya que la imputación que se hizo a dicha persona moral no fue por el hecho de que ALFONSO MÉNDEZ fuera o no su representante legal sino porque actuó en su representación al firmar el ACUERDO. No es necesaria una representación legal para que pueda imputarse y, en su caso, sancionar a un Agente Económico cuando se acredita que la práctica se realizó a través de una persona que actuó en su representación, como veremos posteriormente; además de que existen en el EXPEDIENTE elementos que acreditan la voluntad de dicho Agente Económico de concretar el ACUERDO, que no se combaten.

Por su parte, el argumento de ALFONSO MÉNDEZ es **infundado**. Dicha persona basa sus pretensiones en el hecho de que, al ostentar el cargo de tesorero de SITIO 300, no contaba con facultades de representación de dicha persona moral pues “*dicho poder tiene un matiz subjetivo y que para su ejercicio se requiere de la comisión y acto volitivo del apoderado, cosa que en ningún momento ocurrió y que no puede apreciarse en el EXPEDIENTE*”. Lo anterior no tiene sustento, pues para poder responsabilizar a una persona física por haber actuado en representación de una persona moral, no es indispensable que exista un mandato o poder, o que esa persona física tenga indefectiblemente el carácter de representante legal, sino que la responsabilidad de dicha persona recae en el hecho de haber firmado, en representación de SITIO 300, el ACUERDO por el cual las AGRUPACIONES decidieron contratar a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, lo cual encuadra en el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE. Lo anterior, aunado a que una vez entregado el ESTUDIO TARIFARIO y ejecutar las recomendaciones emitidas, SITIO 300 actualizó el supuesto referido.

Al respecto, de la interpretación armónica del artículo 9º, fracción I, de la LFCE 2006 en relación con lo dispuesto en el artículo 35, fracción IX del mismo ordenamiento, se advierte que la actualización de la responsabilidad por lo que hace a las personas físicas, se constituye a partir de dos elementos:

- a) La existencia de una práctica monopólica absoluta.
- b) La **participación directa del individuo** en la conformación de esa conducta, ya sea en **representación**, o bien, **por cuenta y orden** de la persona moral involucrada.

¹⁹⁶ Folio 15648.

En este aspecto, la Segunda Sala de la SCJN señaló, al resolver el amparo en revisión 621/2012, lo siguiente respecto del concepto de representación referido por el artículo 9º de la Ley Federal de Competencia Económica que:

“83. Sobre ese particular, siguiendo la intención plasmada en los trabajos legislativos ya referidos, la configuración normativa de esos supuestos parece ubicar y sancionar cualquier tipo de actuación individual que finalmente repercuta en la existencia de una práctica monopólica absoluta. --- 84. Ello porque, bajo ese modelo, el primero de tales medios de ejecución (relativo al actuar en representación de la persona moral) alcanza cualquier acto desplegado por una persona física que por cuenta propia, y con independencia de la magnitud o relevancia de las facultades legales u operacionales con que cuenta o no, participa en la materialización de una práctica monopólica absoluta ostentando, ya sea real o supuestamente, la representación de la empresa moral involucrada. --- 85. En ese sentido la representación que en este caso conforma la responsabilidad de las personas físicas no se refiere al contenido jurídico que de ese concepto se asume tradicionalmente en el ámbito normativo (de modo que el sujeto activo necesariamente coincida con quien legalmente representa total o parcialmente a una determinada empresa), sino que más bien tiene que ver con que en la ejecución de los actos que trascienden a la existencia de la práctica sancionada se actualiza a nombre de aquella (sea que se cuente o no con facultades) [énfasis añadido]”.

Ello implica que la responsabilidad en la participación se actualiza con cualquier intervención en la materialización de una conducta anticompetitiva; en otras palabras, para que la participación de una persona sea considerada dentro de una práctica monopólica únicamente debe demostrarse que su actuar fue **en representación o por cuenta y orden** de la persona moral involucrada.¹⁹⁷

En consecuencia, pese a que en el OPR no se reconoce a ALFONSO MÉNDEZ el carácter de representante **legal**, sino como representante de SITIO 300 al ser Tesorero de su Consejo Directivo, es indiscutible que el ACUERDO fue firmado por ALFONSO MÉNDEZ, en representación de SITIO 300. Lo anterior se hace patente precisamente del ACUERDO, en el que se indicó que:

“EN LA CIUDAD DE MÉXICO, D.F. [sic] SIENDO LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 11 DE ABRIL DE 2011, SE REUNIERON LAS PERSONAS QUE FIRMAN ESTE DOCUMENTO, COMO REPRESENTANTES LEGALES DE LAS EMPRESAS Y ORGANIZACIONES QUE SE

¹⁹⁷ Resulta aplicable el siguiente criterio emitido por el PIF: **“COMPETENCIA ECONÓMICA. PARA CALIFICAR LA RESPONSABILIDAD DE UNA PERSONA FÍSICA POR SU PARTICIPACIÓN EN UNA PRÁCTICA MONOPÓLICA COMO FACTOR DE UNA PERSONA JURÍDICA NO ES NECESARIA LA DEMOSTRACIÓN DE UNA REPRESENTACIÓN FORMAL Y JURÍDICA. De conformidad con la figura jurídica de coautoría, aplicable a la materia administrativa sancionadora, la responsabilidad de una persona física que actúa como operador o representante de una entidad moral en la comisión de una PMA, ostentándose y actuando en todo momento como tal, se origina por las acciones que despliega de acuerdo al reparto de funciones dentro de dicha conducta completa, trascendentes para la misma y por las que tuvo el codominio funcional del hecho, sin que la representación formal y jurídica con la que cuenta la persona física respecto de la persona moral al participar en la PMA, constituya una de dichas conductas, por tanto, no es necesario que la autoridad de competencia acredite la misma para sancionarla, pues es en razón de determinados y específicos actos materiales que se atribuyen y su transcendencia para la práctica que se sanciona, que la autoridad emite su decisión. En otras palabras: si la práctica desleal y las conductas atribuidas a la persona física que actuó como factor de una persona moral están probadas, en ese sentido, los aspectos formales no son elementos imprescindibles, que si bien, pueden ser utilizados por la autoridad para confirmar el funcionamiento de la colusión, no son determinantes para imputar responsabilidad, como si lo son los elementos esenciales ya mencionados [énfasis añadido]”.** Registro: 2012673. Tesis: PC.XXXIII.CRT J/8 A (10a). Décima Época. Instancia: Plenos de Circuito. Tipo de Tesis: Jurisprudencia. Materia(s): (Administrativa). Fuente: Semanario Judicial de la Federación.



MENCIONAN, PARA DAR INICIO FORMAL A LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL 'ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO'.

TODAS LAS PARTES INVOLUCRADAS EN EL PRESENTE DOCUMENTO, ASÍ COMO LA PROPUESTA SE-4107 PRESENTADA POR SANTALÓ ESTUDIOS Y PROYECTOS, S.A. DE C.V., QUE SE ANEXA, CON EL OBJETO DE DAR LA FORMALIDAD DEBIDA A LOS COMPROMISOS INHERENTES A LA REALIZACIÓN DEL CITADO ESTUDIO Y AL CONTENIDO DE DICHA PROPUESTA.

[...]

POR SITIO 300, COMO CONTRATANTE

[firma]

REPRESENTANTE LEGAL

ALFONSO MÉNDEZ CORONA [...] [énfasis añadido]¹⁹⁸

Así, haber considerado en el OPR que ALFONSO MÉNDEZ actuó como representante de SITIO 300 al momento de firmar el ACUERDO no se trata de una "inferencia" de esta autoridad como infundadamente alega ALFONSO MÉNDEZ, pues la evidencia del EXPEDIENTE no sustenta su pretensión, en tanto dicho agente económico se ostentó como representante de SITIO 300 al momento de firmar el ACUERDO y, en consecuencia, se formalizó la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO por parte de SITIO 300.

En este sentido, la imputación de ALFONSO MÉNDEZ "*por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de Sitio 300, en el MERCADO INVESTIGADO*" en el OPR fue realizada conforme a Derecho.

Finalmente, respecto a la solicitud de los emplazados consistente en que se haga de conocimiento de la autoridad ministerial lo que a su parecer constituye la comisión de delitos por parte de ALFONSO MÉNDEZ, por supuestamente afirmar hechos falsos y ostentarse con un cargo que legalmente no le corresponde, se indica que no corresponde a esta autoridad intervenir ante el Ministerio Público en defensa de un agente económico en específico, por lo que se exhorta a los emplazados para que en caso de que consideren que se está cometiendo cualquier tipo de conducta contraria a Derecho lo hagan del conocimiento de la autoridad competente.

Asimismo, YELLOW CAB, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE refirieron, en síntesis, que:¹⁹⁹

En la fecha en que ALFONSO MÉNDEZ compareció ante la COFECE, no detentaba el cargo que indebidamente mencionó; mediante asamblea de veintitrés de agosto de dos mil

¹⁹⁸ Folio 5148.

¹⁹⁹ Respecto a YELLOW CAB, página 11 (párrafo tercero) y 55 (párrafo tercero); NUEVA IMAGEN, páginas 11 (párrafo penúltimo) y 52 (párrafo tercero); SITIO 300, página 15 (párrafo segundo) y 56 (párrafo segundo); ENRIQUE RUVALCABA, página 10 (párrafo tercero) y 46 (párrafo cuarto); CARLOS TEPALE, página 11 (párrafo segundo) y 48 (párrafo tercero); y JORGE ESPINOSA, página 9 (párrafo penúltimo) y 41 (párrafo antepenúltimo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36077

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

catorce, se constituyó un nuevo Consejo Directivo de SITIO 300 para dirigir por el periodo dos mil catorce a dos mil dieciséis, en el cual no estaba designado ALFONSO MÉNDEZ. Ello se comprueba con la escritura pública número veinte mil quinientos uno tirada ante la fe del notario público número doscientos veintiocho, de la que se desprende que ALFONSO MÉNDEZ fue destituido del cargo con el que se ostentó, lo que a su vez genera la ilegalidad de la supuesta personalidad del compareciente y, en consecuencia, se acredita su responsabilidad dentro del presente procedimiento.

Este argumento es inoperante por no combatir al OPR respecto de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE. Como se indicó, el hecho de que ALFONSO MÉNDEZ fuera o no representante de SITIO 300 no tiene trascendencia en la imputación de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE, pues la misma no depende del carácter con el que fue considerado ALFONSO MÉNDEZ durante la investigación, máxime cuando en el presente caso el acuerdo imputado se habría dado con representantes de otras agrupaciones además de SITIO 300. Para que exista una práctica monopólica absoluta es necesario que se dé un acuerdo entre dos o más agentes económicos que son competidores entre sí, de tal forma que incluso si no se considerara la participación de SITIO 300 o de la persona que habría actuado en su representación, subsistiría la imputación realizada en el OPR respecto de la existencia de convenios, contratos, arreglos o combinaciones entre YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y CONFORT y entre sus representantes.

Ahora bien, por lo que hace a SITIO 300, este argumento resulta también inoperante porque no combate el OPR, toda vez que el hecho de que ALFONSO MÉNDEZ al momento de su comparecencia en la COFECE detentara o no el cargo de tesorero de dicha persona moral resulta irrelevante, pues no se consideró la probable responsabilidad de SITIO 300 por el hecho de que ALFONSO MÉNDEZ fuera o no tesorero cuando compareció, sino porque firmó el ACUERDO para la contratación del ESTUDIO TARIFARIO.

En este aspecto, la contratación del ESTUDIO TARIFARIO por parte de ALFONSO MÉNDEZ como representante de SITIO 300 se realizó cuando detentaba el cargo de tesorero dentro del Consejo Directivo de SITIO 300, lo cual se corrobora incluso con la manifestación de SITIO 300 en el sentido de que: “[...] es claro que al firmar el ACUERDO a través del C. Alfonso Méndez Corona, quién [sic] en ese entonces sí fungía como Secretario Tesorero, SITIO 300 tenía interés en que se realizara el ESTUDIO TARIFARIO [...] [énfasis añadido]”.²⁰⁰ Tal reconocimiento no deja lugar a dudas que ALFONSO MÉNDEZ fungió como representante de SITIO 300 al firmar el ACUERDO que tuvo como consecuencia la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, YELLOW CAB, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE señalaron, en síntesis, lo siguiente:²⁰¹

²⁰⁰ Manifestación visible en la página 38 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17279).

²⁰¹ Respecto a YELLOW CAB, página 11 (párrafo segundo); SITIO 300, página 15 (párrafo primero); NUEVA IMAGEN, página 11 (párrafo

WJ



36073

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En el EXPEDIENTE no encontramos evidencia de algún documento de fecha veinticuatro de octubre de dos mil catorce por parte de SITIO 300, relativo a la afirmación de que de la información aportada por SITIO 300, a través del escrito referido, se desprenden las facultades de ALFONSO MÉNDEZ como Secretario Tesorero del Consejo Directivo de dicha agrupación, entre las cuales están: “[o]rtorgar y firmar toda clase de documentos públicos y privados y celebrar toda clase de contratos civiles o mercantil [sic] a nombre de la asociación [...]” y “[e]n general, tendrá todas las facultades de un mandatario, siempre que no se reserven aquellas expresamente a la asamblea general de asociado; entre dichas facultades tendrá todas las generales para pleitos y cobranzas, actos [sic] administración y de dominio [...]”.

Este argumento es **inoperante** por no combatir el OPR por parte de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE, en tanto que el hecho de que ALFONSO MÉNDEZ fuera o no representante de SITIO 300 no tiene trascendencia en la imputación de dichos emplazados, pues la misma no depende del carácter con el que fue considerado ALFONSO MÉNDEZ durante la investigación, máxime cuando en el presente caso el acuerdo imputado se habría dado con representantes de otras agrupaciones además de SITIO 300. Para que exista una práctica monopólica absoluta es necesario que se dé un acuerdo entre dos o más agentes económicos que sean competidores, de tal forma que incluso si no se considerara la participación de SITIO 300 o de la persona que habría actuado en su representación, subsistiría la imputación realizada en el OPR respecto de la existencia de convenios, contratos, arreglos o combinaciones entre YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y CONFORT y entre sus representantes.

Por otra parte, además de lo señalado y respecto del argumento de SITIO 300, este argumento es **inoperante** porque no combate el OPR, dado que en el OPR se refirió que: “[...] a través del escrito de veinticuatro de octubre de dos mil catorce, se desprende que Alfonso Méndez Corona al ostentar el cargo de Secretario Tesorero, forma parte del Consejo Directivo de SITIO 300, teniendo entres sus facultades, [o]rtorgar y firmar toda clase de [sic] documentos públicos y privados y celebrar toda clase de contratos civiles o mercantil (sic) a nombre de la asociación...”, y “[e]n general, tendrá todas las facultades de un mandatario, siempre que no se reserven aquellas expresamente a la asamblea general de asociados; entre dichas facultades tendrá todas las generales para pleitos y cobranzas, actos (sic) administración y de dominio...²⁰² [...] [énfasis añadido]”. En este aspecto, no hay en el EXPEDIENTE un escrito presentado el veinticuatro de octubre de dos mil catorce que contenga las características que en el OPR se indican. No obstante, de una revisión al EXPEDIENTE, se advierte que el escrito referenciado en las páginas 19 (párrafo último) y 20 (continuación del párrafo último anterior) del OPR sí está en el EXPEDIENTE,²⁰³

segundo); ENRIQUE RUVALCABA, página 10 (párrafo segundo); JORGE ESPINOSA, página 9 (párrafo segundo) y CARLOS TEPALE, página 11 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²⁰² El pie de página correspondiente señala: “Ibid., folios 006730 y 006746”.

²⁰³ Se trata de un escrito, con anexo, presentado el veintisiete de octubre de dos mil catorce y signado por **A** en su carácter de representante legal de SITIO 300, por medio del cual, entre otras cuestiones, solicitó una prórroga para dar respuesta al requerimiento de información contenido en el oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-083 (folios 6725 y 6726). El anexo consta de una copia certificada de la escritura número ciento un mil cuatrocientos ochenta, pasada ante la fe del notario público número cincuenta y ocho del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en la cual consta la protocolización del acta de asamblea del pleno del Consejo



36679

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

y sí está fechado al veinticuatro de octubre de dos mil catorce. La cuestión es que la fecha en que fue presentado en la OFICIALÍA ocurrió el veintisiete de octubre de dos mil catorce, y no el veinticuatro de ese mes y año. De cualquier forma, el OPR nunca señaló que el escrito indicado se hubiera presentado ante esta COFECE en la fecha mencionada.

2.1.2 No existe representación de CARLOS TEPALE respecto de NUEVA IMAGEN

NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE señalaron, en síntesis, que:²⁰⁴

CARLOS TEPALE, en carácter de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN únicamente tiene atribuciones de representación de esa asociación civil, sin que ello implique que cuenta con facultades de decisión y/o imposición sobre los derechos y obligaciones propios de cada PERMISIONARIO, como en el caso concreto lo es la determinación, registro y aplicación de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

YELLOW CAB y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²⁰⁵

Hasta donde conocemos CARLOS TEPALE detenta el cargo de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN (de YELLOW CAB, en el caso de la contestación de dicha agrupación), pero presuponemos que, para los miembros de dicho cuerpo colegiado resultan aplicables los mismos argumentos expuestos respecto de ENRIQUE RUVALCABA y JORGE ESPINOSA, respectivamente.

2.1.3 No existe representación de ENRIQUE RUVALCABA respecto de YELLOW CAB

SITIO 300, NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA y CARLOS TEPALE señalaron, en síntesis, que:²⁰⁶

Hasta donde conocemos ENRIQUE RUVALCABA no detenta el cargo de Presidente del Consejo Directivo de YELLOW CAB, pero presuponemos que, para los miembros de dicho cuerpo colegiado resultan aplicables los mismos argumentos expuestos respecto de CARLOS TEPALE.

ENRIQUE RUVALCABA señaló, en síntesis, que:²⁰⁷

Es incorrecto que se me atribuyan las funciones del presidente del Consejo Directivo de YELLOW CAB, ya que únicamente tengo el carácter de miembro de dicho Consejo como se aprecia de las constancias del EXPEDIENTE, sin que exista el nombramiento de Presidente para cualquiera de dichos miembros. De ahí que menos aún se me puedan atribuir

Directivo y Comisiones Autónomas de Fiscalización y Vigilancia, de Honor y Justicia, y Consultiva, de SITIO 300 (folios 6727 a 6852).

²⁰⁴ Respecto a NUEVA IMAGEN, página 12 (párrafo tercero); SITIO 300, página 15 (párrafo último); ENRIQUE RUVALCABA, página 11 (párrafo primero); y CARLOS TEPALE, página 11 (párrafo cuarto), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²⁰⁵ Respecto a YELLOW CAB, páginas 11 (párrafo último) y 12 (párrafo primero); y JORGE ESPINOSA, página 10 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²⁰⁶ Respecto a NUEVA IMAGEN, página 12 (párrafo tercero); SITIO 300, página 16 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, páginas 11 (párrafo último) y 12 (párrafo primero); y JORGE ESPINOSA, página 10 (párrafo segundo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²⁰⁷ Página 11 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA.



facultades y atribuciones que ni tengo ni me corresponden; en todo caso, las que me confieren los estatutos de YELLOW CAB, única y exclusivamente alcanzan a la asociación civil en todo cuanto le corresponda a esta misma, sin que ello implique que cuente con facultades de decisión y/o imposición de derechos y obligaciones propios de cada permisionario, como la determinación, registro y aplicación de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Adicionalmente, YELLOW CAB señaló, en síntesis, que:²⁰⁸

De acuerdo con la escritura pública número cuatro mil quinientos cuarenta y tres de fecha veintitrés de febrero de dos mil nueve, pasada ante la fe del notario público número ciento tres del Distrito Federal -ahora Ciudad de México-, la figura del "*Presidente del Consejo Directivo*" de YELLOW CAB no existe.

En la Asamblea General de Asociados de YELLOW CAB, protocolizada mediante escritura pública treinta mil cincuenta y uno de fecha veintitrés de junio de dos mil catorce, pasada ante la fe del notario público número ciento ochenta y uno del Distrito Federal -ahora Ciudad de México-, se designó a nuevos integrantes del Comité Directivo de YELLOW CAB, incluido ENRIQUE RUVALCABA.

De igual manera, en el desahogo al requerimiento de información y documentos contenido en el oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-086, YELLOW CAB remitió lo referente a su organigrama, incluyendo cargos y puestos que lo integran, así como las funciones establecidas para cada uno de ellos, precisando que ENRIQUE RUVALCABA es el representante legal.

ENRIQUE RUVALCABA nunca se ostentó como "*Presidente*" del Consejo Directivo, lo que ejemplifica la falta de rigor y objetividad con la que se analizó por parte de la COFECE la información que obra en el EXPEDIENTE, y que le ha llevado a la conclusión totalmente improcedente e infundada sobre la responsabilidad que supuestamente atañe a YELLOW CAB.

Las facultades de que se reviste ENRIQUE RUVALCABA, en tanto representante legal de YELLOW CAB y miembro de su Consejo Directivo, única y exclusivamente alcanzan a la Asociación Civil en todo cuanto le corresponda a ésta misma, sin que ello implique que se cuente con facultades de decisión y/o imposición sobre los derechos y obligaciones propios de cada PERMISIONARIO, como la determinación, registro y aplicación de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

2.1.4 No existe representación de JORGE ESPINOSA respecto de PORTO TAXI

JORGE ESPINOSA señaló, en síntesis, que:²⁰⁹

²⁰⁸ Páginas 12 (a partir del párrafo segundo), 13 y 14 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

²⁰⁹ Página 10 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36081

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Respecto a las funciones que se refieren en el OPR en mi entonces carácter de Presidente del Consejo de Administración de PORTO TAXI, en efecto corresponden a las contenidas en los estatutos respectivos; sin embargo, dichas facultades exclusivamente alcanzan a la moral en todo cuanto le corresponda a ésta misma, sin que ello implique que se cuente con facultades de decisión y/o imposición sobre los derechos y obligaciones propios de cada PERMISIONARIO, como la determinación, registro y aplicación de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Dichos señalamientos son **inoperantes** porque **no combaten la totalidad** de los elementos en que se sustenta el OPR. En este aspecto, como se ha indicado en esta resolución, para que exista una práctica monopólica absoluta es necesario que se dé un acuerdo entre dos o más agentes económicos que sean competidores entre sí, de tal forma que incluso si no se considerara la participación de las personas indicadas, subsistiría la imputación realizada en el OPR respecto de la existencia de convenios, contratos, arreglos o combinaciones entre YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI, dado que nada señalan respecto a que el acuerdo se habría dado también con CONFORT.

De hecho, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN tampoco señalan algún argumento desconociendo la participación de PORTO TAXI, por lo que también subsistiría la imputación realizada respecto a la existencia de un acuerdo con esta última.

Ahora bien, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA sostienen que éstas últimas tres personas físicas no tienen facultades de decisión o imposición sobre los derechos y obligaciones propios de los PERMISIONARIOS agremiados a sus respectivas agrupaciones. Ello es incorrecto, pues de la adiminiculación de diversos elementos de convicción, no hay duda de que ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA fungieron como representantes de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, respectivamente, al firmar el ACUERDO que tuvo como finalidad contratar el ESTUDIO TARIFARIO; lo anterior se hace patente de lo siguiente:

[i] NUEVA IMAGEN reconoció a CARLOS TEPALE como presidente de su Consejo Directivo, con las funciones de: “[...] a).- **Representar con el uso de la firma social a la asociación** en juicio o fuera de el ante toda clase de funcionarios y autoridades, ya sean civiles, administrativas, judiciales, penales, del trabajo o militares, del fuero común o del federal, organismos públicos descentralizados, **así como ante particulares, sociedades, corporaciones, instituciones de crédito, etcétera**. - - - - b).- **Otorgar y firmar toda clase de documentos públicos y privados y celebrar toda clase de contratos civiles y mercantiles a nombre de la asociación**, así como otorgar y firmar títulos de crédito. - - - - c).- **Facultades generales para para pleitos y cobranzas y actos de administración** [...] [énfasis añadido]”.²¹⁰ Aunado a ello, el ACUERDO fue signado por CARLOS TEPALE en representación de NUEVA IMAGEN.²¹¹

[ii] YELLOW CAB reconoció que la contratación del ESTUDIO TARIFARIO se realizó a través de ENRIQUE RUVALCABA: “[...] 26. [Respecto al ESTUDIO TARIFARIO] a) Es de precisar que **la**

²¹⁰ Desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-084 de nueve de octubre de dos mil catorce, signado por el representante legal de NUEVA IMAGEN y presentado en la OFICIALIA el veintiocho de octubre del mismo año. Folio 6856.

²¹¹ Folio 5148.

f3

Wey

contratación de la elaboración del "ESTUDIO TARIFARIO", se materializó por conducto del C. Enrique Ruvalcaba Ordaz, [...]; pero es necesario resaltar que dicha contratación se realizó por orden y cuenta de los permisionarios agremiados a Yellow Cab Sitio 300, A.C., en razón de que son dichos permisionarios quienes tienen la obligación de establecer las tarifas que van a aplicar por la prestación de sus servicios, lo que a su vez motivo [sic] que cada uno de ellos pagara su parte correspondiente de dicho estudio [...] [énfasis añadido].²¹² Asimismo, en el organigrama²¹³ presentado por YELLOW CAB, se señala a ENRIQUE RUVALCABA como su representante legal. Además, el ACUERDO fue signado por ENRIQUE RUVALCABA en representación de YELLOW CAB;²¹⁴ y

- [iii] PORTO TAXI reconoció que, al momento de contratar el ESTUDIO TARIFARIO, JORGE ESPINOSA fungió como su representante para contratarlo: "[...] 26. [Respecto del ESTUDIO TARIFARIO] [a] respecto de los representantes y empresas que contrataron la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO] Confort [...] - - - - - Transportación Terrestre Nueva Imagen A.C [...] representadas por Carlos Tepale Alonso. - - - - - Yellow Cab, representada por Enrique Ruvalcaba Ordaz. - - - - - Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V. representada por Jorge Espinosa Lee [...] [énfasis añadido].²¹⁵ Aunado a ello, el ACUERDO fue signado por JORGE ESPINOSA en representación de PORTO TAXI.²¹⁶ Asimismo, de la póliza número siete mil doscientos veinticuatro de veintisiete de febrero de dos mil seis, pasada ante la fe del corredor público número catorce del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) en la que consta el acta constitutiva de PORTO TAXI y que fue presentada por dicha empresa en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce,²¹⁷ se desprende que PORTO TAXI tiene como objeto social, entre otras cuestiones: "[...] G. Representar a sus socios ante toda clase de autoridades y cualquier otra persona moral o física y la realización de las gestiones necesarias para los logros de los fines sociales".²¹⁸

Por otra parte, de los instrumentos valorados en los numerales 2 a 4 del apartado "A. CARÁCTER DE COMPETIDORES ENTRE SÍ" del capítulo de "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de esta resolución, se observa que, adicional a la prestación del SERVICIO DE TAXI, parte del objeto social de YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN consiste en representar o agremiar a sus respectivos PERMISIONARIOS, así como en celebrar cualquier contrato para cumplir con su objeto, numerales a los cuales se remite para evitar repeticiones innecesarias.

De lo anterior, se desprende que ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA al firmar el ACUERDO, actuaron en representación de sus respectivas AGRUPACIONES y, en consecuencia, en

²¹² Desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086 de quince de octubre dos mil catorce, signado por el representante legal de YELLOW CAB y presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año. Folio 7568.

²¹³ Dicho documento fue presentado por YELLOW CAB como Anexo tres de su escrito de desahogo presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce. Folio 7627.

²¹⁴ Folio 5148.

²¹⁵ Desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-087 de quince de octubre de dos mil catorce, signado por el representante legal de PORTO TAXI y presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año. Folio 7978.

²¹⁶ Folio 5148.

²¹⁷ Folios 8002 a 8062.

²¹⁸ Folio 8004.



36083

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

representación de los PERMISIONARIOS agremiados a cada una de ellas, no porque las AGRUPACIONES tengan facultades de decisión o imposición sobre los derechos y obligaciones que corresponden a cada permisionario en lo particular (como lo es el registro de tarifas ante la SCT), sino porque tal y como se desprende de sus estatutos, y como fue reconocido en sus desahogos presentados durante la investigación, ENRIQUE RUALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA cuentan con facultades de representación de las personas morales que agremian a esos PERMISIONARIOS; de esta manera, los actos celebrados por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES repercuten en los PERMISIONARIOS.²¹⁹

Posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, los PERMISIONARIOS de cada una de las AGRUPACIONES registraron nuevas tarifas ante la SCT. Llama la atención que los PERMISIONARIOS agremiados a una misma agrupación registraron la misma tarifa, es decir, hay una tarifa por agrupación; por lo que resulta evidente que los PERMISIONARIOS tomaron en consideración los resultados del ESTUDIO TARIFARIO de su respectiva agrupación para registrar homogéneamente nuevas tarifas. Al respecto, se remite a las emplazadas a lo establecido en el apartado "Los agentes económicos no aplicaron la misma tarifa" de esta resolución para evitar repeticiones innecesarias, en el que se demuestra que posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO hubo un aumento de las tarifas del SERVICIO DE TAXI por parte de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI; de hecho, las emplazadas reconocen que las AGRUPACIONES fueron las que materializaron "el pago, [del ESTUDIO TARIFARIO]

²¹⁹ Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJF: "PRÁCTICA MONOPÓLICA ABSOLUTA, CONDICIONES DE RESPONSABILIDAD DE LOS PARTICIPES, ALCANCE DE LA EXPRESIÓN "EN REPRESENTACIÓN O POR CUENTA Y ORDEN". PREVISTA EN EL ARTÍCULO 35, FRACCIÓN IX, DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA VIGENTE HASTA EL 6 DE JULIO DE 2014. Tesis: PC.XXXIII.CRT J/7 A (10a.). La Ley Federal de Competencia Económica abrogada, considera responsables y sanciona tanto a los agentes económicos que incurren en una práctica monopólica absoluta (PMA), como a la persona física o moral que decide desplegar acciones fundamentales para la realización de la misma, con el carácter de operadores, ejecutores y, en general, a todos los que participen como facilitadores o factores instrumentales para cometer la PMA. Es así que, el artículo 35, fracción IX, de la mencionada Ley Federal, establece que una persona física puede actuar como operador de una persona moral "en representación o por cuenta y orden". El alcance de tal expresión debe tener en cuenta las condiciones y características de las PMA, cuya peculiaridad es la ilicitud y la clandestinidad, que provoca encubrir las por tratarse de comportamientos prohibidos. En efecto, estas prácticas son: a) complejas, porque mediante ellas, los agentes económicos competidores se ponen de acuerdo e instrumentan, en detalle, la manera de operar pero sin competir; b) clandestinas, porque intentarán no evidenciar el pacto ilegal que subyace y; c) cooperativas, porque, además de los agentes económicos coludidos, es peculiar que participen diversas personas físicas y morales, cuya actuación contribuye de manera sustancial para su consumación, siendo también responsables por la comisión de las mismas. Atendiendo a lo expuesto, la actuación "en representación" a que se refiere el numeral en cita, debe incluir, además de la relación jurídico formal entre el agente representado y su representante, una representación o intervención informal o de hecho, que incluso es también prevista en el dispositivo legal en cita al expresar "por cuenta y orden", aludiendo a la actuación que, sin sustentarse en una relación jurídico formal, incluye cualquier acto o conducta fáctica, realizada por un sujeto, como si tuviera y siguiera la instrucción del representado, ya que incide y repercute en sus intereses o conveniencia. Desde esa perspectiva, lo relevante para establecer la responsabilidad y la consecuente sanción, debe ser la utilidad de la intervención o actuación de facto del operador y sus consecuencias en la realización de la práctica. Y la justificación es obvia, dado que la representación formal, sólo es exigible para la concertación de actos jurídicos o negociales donde resulte necesaria para vincular a una empresa por actos de sus legítimos representantes; sin embargo, en la comisión de prácticas ilícitas, es innegable que no se persigue adscribir consecuencias jurídicas a una actuación contraria a derecho y merecedora de ser reprimida. Además, esta interpretación resulta acorde con la finalidad de la legislación en materia de competencia económica, consistente en desincentivar a todo sujeto que contribuya o haga posible con su participación, una PMA". Registro: 2012679. PC.XXXIII.CRT J/7 A (10a.). Plenos de Circuito. Décima Época. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 34, Septiembre de 2016, Pág. 1140.



3608A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

por orden y cuenta de sus permisionarios agremiados".²²⁰ En cualquier caso, se remite a las empleadas al apartado "Sólo somos intermediarios. No tendría sentido una relación del AICM con cada Permisionario" de esta resolución para evitar repeticiones innecesarias.

Así, carece de sustento lo manifestado por los empleados, pues los representantes de las AGRUPACIONES -al obligarse en nombre y representación de estas- lo hacen en nombre y representación de los PERMISIONARIOS; y en este sentido, al actuar a nombre de éstos, considerando que son las AGRUPACIONES quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, sus actos trascienden en la prestación del este último y, por lo tanto, son susceptibles de realizar conductas contrarias a la normativa de competencia económica en representación de las AGRUPACIONES, y en ese sentido, son agentes económicos cuyos actos pueden ser analizados por la COFECE. Así, no queda lugar a dudas respecto de la vinculación existente entre las AGRUPACIONES y sus respectivos PERMISIONARIOS.

Por otra parte, las manifestaciones de YELLOW CAB consistentes en la inexistencia del cargo de Presidente dentro de su Consejo Directivo y que ENRIQUE RUVALCABA nunca se ostentó con dicho cargo, resultan **inoperantes** toda vez que **no combaten** la imputación presuntiva del OPR ni los elementos de convicción que sustentaron dicha imputación, pues independientemente del cargo que hubiera tenido dentro del Consejo Directivo, ENRIQUE RUVALCABA actuó en representación de YELLOW CAB al firmar el ACUERDO, tal y como lo reconoce dicha agrupación.

2.1.5 No existe representación de **A** respecto de SITIO 300

SITIO 300 señaló, en síntesis, que:²²¹

A no detenta algún cargo dentro de mi Consejo Directivo, en razón de que mediante asamblea de fecha veintitrés de agosto de dos mil catorce, se constituyó nuevo Consejo Directivo de SITIO 300 por el periodo 2014-2016 y se determinó elegir como Presidente y demás miembros del Consejo Directivo con las facultades inherentes a tales cargos, a diferentes personas totalmente ajenas a las que anteriormente habían sido elegidas; lo cual se comprueba con la escritura pública veinte mil cincuenta tirada ante la fe del Notario Público doscientos veintiocho de la Ciudad de México, de la que se desprende, entre otras, que **A** fue destituido del cargo de Presidente y representante legal de SITIO 300, lo que a su vez genera la ilegalidad de la supuesta personalidad del compareciente y, en consecuencia, se acredita su responsabilidad dentro del presente procedimiento. La afirmación de hechos falsos ante una autoridad distinta de la judicial y el que una persona se ostente con un cargo y/o representación que legalmente no le corresponde, constituye la probable comisión de delitos, mismos que solicito se pongan en conocimiento de la autoridad ministerial competente, en razón de

²²⁰ Respecto a YELLOW CAB, páginas 6 y 37 (folios 16590 y 16621); NUEVA IMAGEN, páginas 6 y 35 (folios 17053 y 17082); SITIO 300, páginas 10 y 39 (folios 17251 y 17280); ENRIQUE RUVALCABA, página 31 (folio 16983); CARLOS TEPALE, página 33 (folio 16851); y JORGE ESPINOSA, página 28 (folio 16723), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²²¹ Página 6 (párrafo penúltimo) y 7 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300.



35085

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

que el personal actuante de esa COFECE tiene el carácter de servidor público y por tanto la obligación de así realizarlo.

No obstante, previa revisión de las constancias que obran en mis archivos, se considera que la información y documentación presentada en su oportunidad a mi nombre, mediante escritos de veintiocho de octubre y doce de noviembre, ambos de dos mil catorce es la correspondiente a SITIO 300 y a la realidad de los hechos que se investigan en el EXPEDIENTE, hago propia únicamente dicha información y documentos en todo cuanto beneficie a mis intereses, sin que ello implique que reconozca la personalidad de **A** **A** y lo señalado en el escrito de doce de noviembre de dos mil catorce respecto de la averiguación previa que refiere, en razón de tratarse de hechos ajenos a mí.

Dichas manifestaciones resultan inoperantes, pues **no combaten** el OPR en razón de las siguientes consideraciones:

En primer lugar, el argumento de la emplazada es contradictorio, pues por una parte pretende reconocer parte de los escritos e información presentada por **A** en su representación en fechas veintiocho de octubre y doce de noviembre, ambos de dos mil catorce (sólo en aquello que beneficie a sus intereses), y por otro lado desconoce a **A** como su representante legal al referir que a la fecha de presentación de dichos escritos ya había sido destituido de su cargo.

En todo caso, se presumen por ciertas las manifestaciones vertidas por **A** pues esa persona fue la que se ostentó con tal carácter, sin que dentro de las constancias que obran en el EXPEDIENTE exista medio de convicción que haga a esta autoridad suponer lo contrario, máxime que no se advierte que judicialmente se haya declarado la nulidad del poder mediante el cual **A** **A** acreditó su personalidad dentro del procedimiento, ni que SITIO 300 haya aportado elemento de convicción alguno para acreditarlo. Incluso, en el EXPEDIENTE obran elementos que permiten afirmar lo contrario, y respecto de los cuáles la emplazada no se manifiesta, de conformidad con lo siguiente:

- Copia certificada del proveído de siete de julio de dos mil dieciséis emitido por el Juzgado Décimo Cuarto de lo Civil del Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México dentro del expediente 64/2016,²²² aportada por SITIO 300 mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el diecisiete de abril de dos mil diecisiete, el cual indica que: “[...] para el 2 de febrero de 2014, la celebración de una asamblea general extraordinaria para elegir un nuevo Consejo Directivo, contraviene claramente los estatutos de la Asociación, por lo que carece de eficacia jurídica. - - - - La ineficacia jurídica de la asamblea de 2 de febrero de 2014, trae como consecuencia ineludible que también resulte inválida la asamblea de 23 de agosto de 2014, ya que esta última fue celebrada precisamente ejerciendo y desempeñando los cargos que indebidamente se atribuyeron en la primera de las asambleas [...] [énfasis añadido]”.²²³

“Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 10 palabra(s)”

²²² Folios 35872 a 35374.

²²³ Folio 35887.

Wey

- Copia certificada de los autos de fechas dieciséis y diecisiete de enero de dos mil diecisiete, emitidos por el Juzgado Décimo Cuarto de lo Civil del Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México dentro del expediente 64/2016,²²⁴ aportada por SITIO 300 mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintitrés de marzo de dos mil diecisiete, de los que se desprende que **A** fue restituido en su carácter de presidente de SITIO 300, por lo que la destitución referida por la emplazada quedó sin efectos mediante orden judicial.

En ese sentido, de los documentos antes referidos se desprende en primer lugar que la asamblea señalada por la emplazada mediante la cual a su decir se destituyó a **A** como presidente de SITIO 300, resultó inválida al haberse llevado a cabo de manera indebida. Asimismo, también se observa que **A** fue restituido como presidente de SITIO 300 para así "[...] volver las cosas al estado que tenía antes de adoptar y concretizar la medida provisional [...]"²²⁵

Finalmente, respecto a la solicitud de la emplazada consistente en que se haga de conocimiento de la autoridad ministerial lo que a su parecer constituye la comisión de delitos por parte de **A** por supuestamente afirmar hechos falsos y ostentarse con un cargo que legalmente no le corresponde, se indica que no corresponde a esta autoridad intervenir ante el Ministerio Público en defensa de un agente económico en específico, por lo que se exhorta a la emplazada para que en caso de que consideren que se está cometiendo cualquier tipo de conducta contraria a Derecho lo haga del conocimiento de la autoridad competente.

2.2 Características del MERCADO INVESTIGADO

2.2.1 El AICM no es el encargado de proporcionar los servicios aeroportuarios de derecho de acceso y estacionamiento

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE Y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²²⁶

Aunque el SERVICIO DE TAXI está regulado por la LCPAF y el RAFSA, es incorrecta la afirmación de que el AICM es el encargado de proporcionar a los PERMISIONARIOS los servicios aeroportuarios de derecho de acceso y ESTACIONAMIENTO, para que se encuentren en condiciones de prestar el SERVICIO DE TAXI, pues al contar dichos PERMISIONARIOS con el permiso expedido por la DGAF para prestar el SERVICIO DE TAXI, se encuentran en condiciones de prestar el mismo, sin que sea requisito indispensable el hacer uso de los servicios aeroportuarios que se señalan, puesto que el permiso de la DGAF antes referido les da la facultad de circular por las vialidades federales y de

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 8 palabra(s)"

²²⁴ Folios 35840 a 35845.

²²⁵ Folio 35840.

²²⁶ Respecto a YELLOW CAB, páginas 14 (párrafos penúltimo y último) y 15 (párrafo primero); SITIO 300, página 16 (párrafos cuarto y quinto); NUEVA IMAGEN, páginas 12 (párrafos penúltimo y último); ENRIQUE RUVALCABA, página 11 (párrafos antepenúltimo y penúltimo); CARLOS TEPALE, página 12 (párrafos cuarto y quinto); y JORGE ESPINOSA, página 10 (párrafos quinto y sexto), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

ascender o descender pasajeros en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentra el AEROPUERTO.

Este argumento resulta **inoperante**, dado que **no combate** la imputación presuntiva realizada en el OPR.

En efecto, el hecho de que el AICM pueda o no ser quien preste los servicios señalados o que sean o no necesarios para la prestación del SERVICIO DE TAXI resulta irrelevante para efectos de la imputación presuntiva realizada en contra de los emplazados, pues la misma no radica en los elementos señalados. En otras palabras, no se imputó la probable responsabilidad a los emplazados por el hecho de que AICM preste o no esos servicios o por el hecho de que se requiera de los mismos para prestar o no el SERVICIO DE TAXI, sino por el hecho de que realizaron un acuerdo entre sí, siendo competidores, que actualiza la fracción I del artículo 9º de la LFCF 2006.

Con independencia de lo anterior, con base en los artículos 46²²⁷ de la LA y 54²²⁸ del RLA, el AICM, como concesionario del AEROPUERTO, **es el encargado de proporcionar los servicios aeroportuarios necesarios (derecho de acceso a zona federal y estacionamiento) para el adecuado funcionamiento del mismo**, sin los cuales los PERMISIONARIOS se encuentran impedidos para prestar el SERVICIO DE TAXI, por lo cual no basta con los permisos expedidos por la SCT para prestar dicho servicio.

En este sentido, de conformidad con el artículo 55 del RLA el “derecho de acceso” y el “estacionamiento” son servicios aeroportuarios, de acuerdo a lo siguiente: “**Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:** [...] VII. **Estacionamientos:** para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público; [...] XI. **Derecho de acceso:** para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios. [...] Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI [...] [énfasis añadido]”.

Asimismo, el artículo 48, fracción I²²⁹ de la LA constituye la pauta para que el AICM celebre convenios para la prestación del servicio de acceso a zona federal y estacionamiento, en tanto son servicios aeroportuarios.

²²⁷ Dicho artículo establece que: “**Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad** [...] [énfasis añadido]”.

²²⁸ Dicho artículo establece que: “**El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría** [...] [énfasis añadido]”.

²²⁹ Dicho precepto establece lo siguiente: “**ARTICULO 48. Para efectos de su regulación, los servicios en los aeródromos civiles se clasifican en: I. Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación,**

13

Wey



36032

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

De igual manera, en la cláusula primera del CONTRATO INDIVIDUAL, el cual es celebrado entre cada uno de los PERMISIONARIOS y el AICM, se establece que es el AICM quien otorga el derecho de acceso a zona federal y estacionamiento para las unidades y que los PERMISIONARIOS tienen pleno conocimiento de ello, pues el contrato es firmado por ellos; textualmente la cláusula primera establece: “[...] **AICM conviene con EL PERMISIONARIO los términos del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO en la modalidad de ordinario sedán, metropolitano y foráneo; el estacionamiento para las UNIDADES y el uso de la infraestructura aeroportuaria conforme a lo establecido en los CRITERIOS Y CONDICIONES [énfasis añadido]**”.²³⁰

Lo anterior es congruente incluso con las manifestaciones del AICM en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021²³¹ de once de febrero de dos mil quince, presentado en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año,²³² por medio del cual señaló que:²³³ “[...] en su calidad de concesionaria del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, **le corresponde la obligación de prestar los servicios aeroportuarios** citados con antelación, a aquellos permisionarios que hubieres [sic] celebrado el correspondiente contrato de acceso a zona federal y estacionamiento, en términos de los citados artículos 48 fracción I, y 54 de ley [sic] de Aeropuertos, así como las fracciones VII y XI, del artículo 55 de su Reglamento. - - - En ese contexto, [el AICM] **cuenta con derechos y obligaciones que se establecen dentro de los propios contratos de acceso a zona federal y estacionamiento que al efecto de la prestación del servicio se celebran tanto con las agrupaciones de permisionarios, como con cada una [sic] de ellos en lo individual [énfasis añadido]**”.²³⁴

Lo anterior, además se relaciona con lo manifestado por el TESTIGO 1 en el desahogo de la testimonial el veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis en las oficinas de esta COFECE, en donde en respuesta a la pregunta: “12.- Si AICM cuenta con facultades para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita”, señaló que el AICM: “[...] **Si [sic] tiene esas facultades, pero única y exclusivamente en las áreas que no son públicas, es decir, en zonas confinadas o destinadas a algún tipo de servicio para lo cual se requiera celebrar contratos de derecho de acceso, pero en áreas públicas y en vialidades el Aeropuerto no tiene ninguna facultad. Estas facultades derivan de la Ley de Aeropuertos y del Reglamento que establecen que el derecho de acceso y el estacionamiento para el caso de los auto transportistas federales constituye un servicio aeroportuario a cargo del concesionario. El instrumento jurídico a que se refiere la pregunta es el contrato de derecho de acceso [CONTRATO INDIVIDUAL]. Si algún tercero no tiene dicho contrato de acceso**

edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros”.

²³⁰ Folios 11429 (respecto de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado por un permisionario de CONFORT), 15990 (respecto de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado por un permisionario de NUEVA IMAGEN), 16006 (respecto de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado por un permisionario de SITIO 300), 16023 (respecto de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado por un permisionario de YELLOW CAB) y 16243 (respecto de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado por un permisionario de PORTO TAXI).

²³¹ Folios 11536 a 11542.

²³² Folios 11584 a 13320.

²³³ En respuesta a la pregunta 3 del oficio; en el cual se le preguntó lo siguiente: “Señale la normatividad aplicable a la prestación del SERVICIO, identificando las facultades y obligaciones con las que cuenta AICM al respecto”.

²³⁴ Folio 11587.

uy



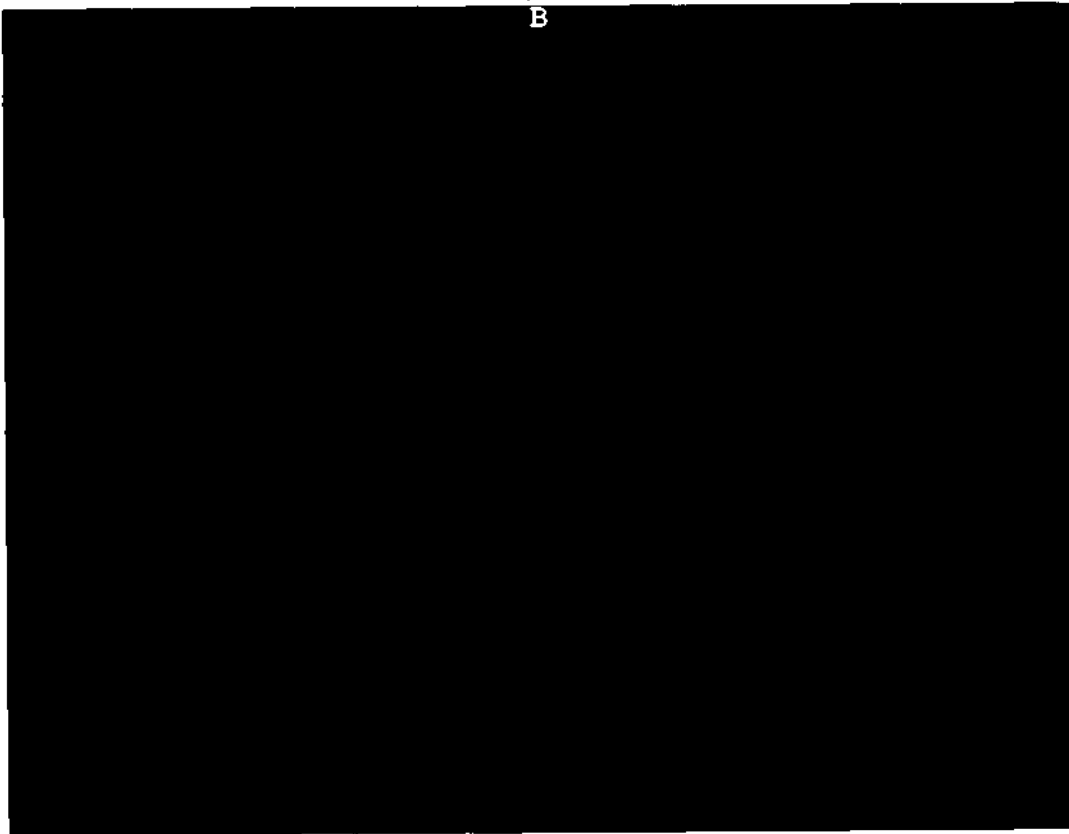
136089

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

no puede hacer uso del derecho de acceso y de las áreas de estacionamiento en las áreas restringidas. Las áreas restringidas son la plataforma, es decir donde están las pistas, hangares, la terminal terrestre y las zonas de abordaje del servicio de taxi [...] [énfasis añadido]",²³⁵ por lo que se confirma que el derecho de acceso a zona federal y el estacionamiento constituyen servicios aeroportuarios, los cuales no pueden ser otorgados sin la firma del instrumento legal correspondiente.

Por su parte y en atención al argumento de que no es requisito indispensable el hacer uso de los servicios aeroportuarios para que los PERMISIONARIOS presten el SERVICIO DE TAXI, se señala lo siguiente:

Las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebradas entre cada una de las AGRUPACIONES y el AICM, señalan:²³⁶²³⁷



²³⁵ Folios 20727.

²³⁶ Los convenios son medularmente iguales, por ese motivo se transcribe solo uno de ellos haciendo referencia a la ubicación del texto en todos los convenios.

²³⁷ Los convenios son medularmente iguales, por ese motivo se transcribe solo uno de ellos haciendo referencia a la ubicación del texto en todos los convenios.

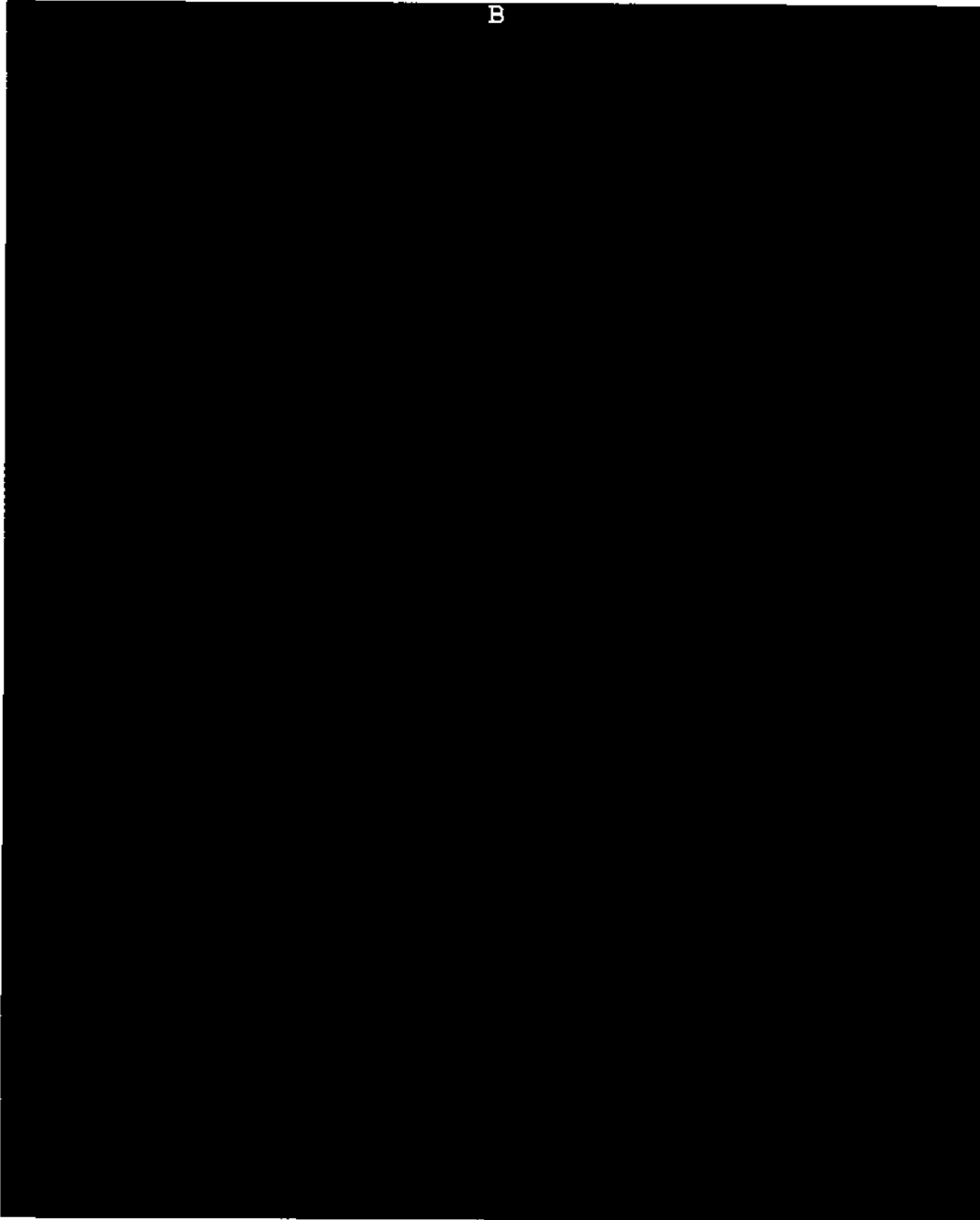
fo

uy



36090

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

3

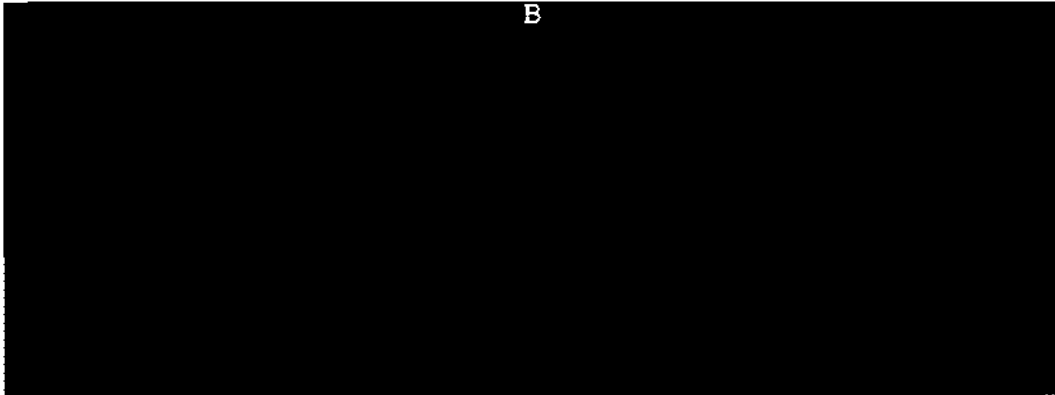
"Eliminado: 10 párrafo(s), 6 rengion(es) y 0 palabra(s)"

lll



36091

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

B

[...] [énfasis añadido]"²³⁸

Asimismo, los CONTRATOS INDIVIDUALES establecen que.²³⁹



B

²³⁸ Respecto de CONFORT, folios 13396 a 13426; respecto de SITIO 300, folios 13547 a 13575; respecto de PORTO TAXI, folios 13725 a 13753; respecto de NUEVA IMAGEN, folios 13778 a 13813; y respecto de YELLOW CAB, folios 13878 a 13915.

²³⁹ Los contratos individuales que obran en el EXPEDIENTE son prácticamente iguales, únicamente varían los datos de identificación, por lo que se transcribe únicamente uno.

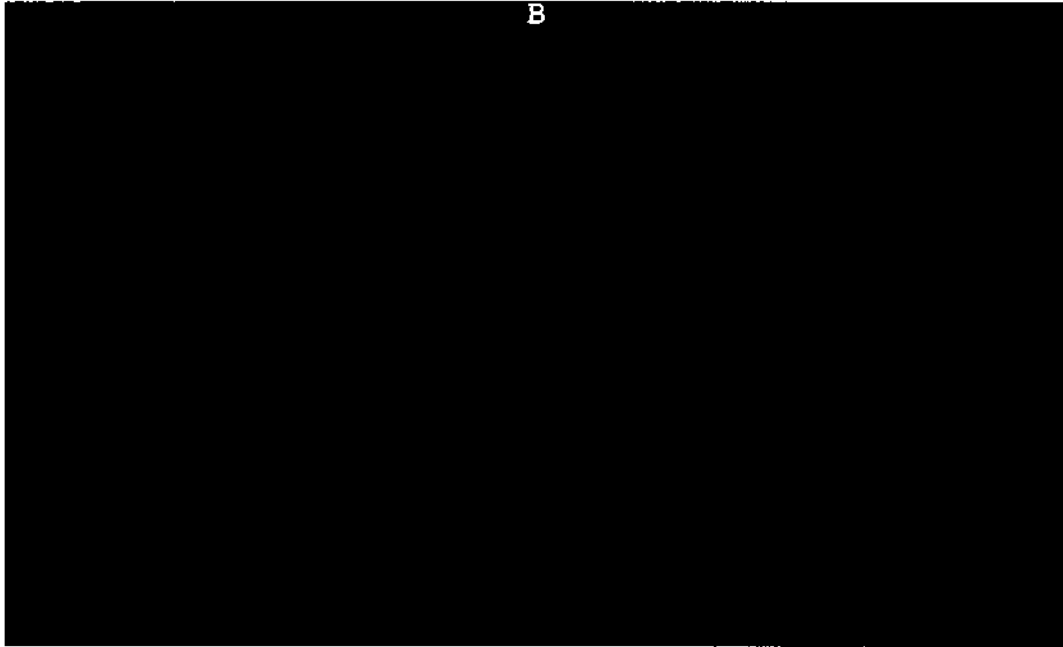
B

W



36092

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

B [...] [énfasis
añadido]”²⁴⁰

Los criterios y condiciones referidos en la cláusula primera del convenio anterior representan el anexo 8 del “convenio para el establecimiento de las condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros” celebrado entre el AICM y las AGRUPACIONES, respectivamente; en dicho anexo se especifican los criterios de calidad en el SERVICIO DE TAXI, tales como: (i) el tiempo de espera para abordar las unidades; (ii) el cumplimiento a la verificación semestral de las emisiones contaminantes; (iii) los derechos del usuario que aborda las unidades y (iv) la capacitación de los prestadores del SERVICIO DE TAXI; así como las condiciones de seguridad, relativas a: (a) las características de las unidades; (b) el cumplimiento a la normatividad emitida por la SCT; (c) los conceptos de la revista anual; (d) las características de los boletos y del equipo requerido para su venta; (e) las pólizas de seguros con las que deben contar los prestadores del SERVICIO DE TAXI; y (f) el registro en el AICM de las unidades y el personal que interviene en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

De lo anterior, se observa que la prestación del SERVICIO DE TAXI no se concibe sin el uso del estacionamiento y las áreas de abordaje del AEROPUERTO, pues las obligaciones tanto de las

²⁴⁰ Páginas 1, 2 y 5 a 8 del CONTRATO INDIVIDUAL número setecientos ochenta y cuatro (784), celebrado entre el AICM y un permisionario de NUEVA IMAGEN el tres de julio de dos mil diez. (Folios 15983, 15984 y 15987 a 15990). La redacción de los contratos es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada permisionario, así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente el contrato aquí referenciado.



36093

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

AGRUPACIONES como de los PERMISIONARIOS están determinadas partiendo de la existencia de esa infraestructura. Así, puede considerarse que el uso del estacionamiento y áreas de abordaje es indispensable para la prestación del SERVICIO DE TAXI, en tanto que:

- (1) es obligación de los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES mantener las unidades en la Bolsa de Taxis hasta que sea necesario que se trasladen a las áreas de abordaje para llevar a cabo la prestación del SERVICIO DE TAXI. Si no existiera la Bolsa de Taxis, sería imposible o muy difícil cumplir con esta obligación (véase anexo tres de los CONTRATOS MORALES celebrados entre AICM y las AGRUPACIONES).²⁴¹
- (2) la Bolsa de Taxis forma parte de la estructura operacional del AEROPUERTO y existe precisamente para que el SERVICIO DE TAXI pueda prestarse adecuadamente; su disponibilidad forma parte de las obligaciones que como concesionario el AICM debe ofrecer en términos de los artículos 46²⁴² de la LA, 54²⁴³ y 55²⁴⁴ del RLA.
- (3) las áreas de abordaje que el AICM señale representan el punto de contacto entre los prestadores del SERVICIO DE TAXI y los pasajeros, pues únicamente en estas áreas dichos prestadores pueden recoger pasajeros, mismos que abordan las unidades conforme los coordinadores o moduladores los vayan asignando; para que dicho servicio se materialice, los pasajeros deben ascender a las unidades en dichas áreas (pues el SERVICIO DE TAXI tiene como punto de origen el AEROPUERTO).

2.2.2 El CONTRATO MORAL no es indispensable para prestar el SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²⁴⁵

²⁴¹ Folios 13396 a 13427 (CONFORT), 13547 a 13575 (SITIO 300), 13655 a 13697 (PORTO TAXI), 13778 a 13813 (NUEVA IMAGEN) y 13878 a 13913 (YELLOW CAB).

²⁴² Dicho artículo establece que: "Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas; servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad [...] [énfasis añadido]".

²⁴³ Dicho artículo establece que: "El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría [...] [énfasis añadido]".

²⁴⁴ Dicho artículo establece que: "Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes: [...] VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público; [...] XI. Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios. [...] Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI [...] [énfasis añadido]".

²⁴⁵ Respecto a YELLOW CAB, páginas 15 (párrafos segundo y cuarto a último), 16 (párrafos primero y segundo), 21 (párrafos segundo y cuarto a sexto), 22, 26 (parte final del párrafo segundo, párrafos tercero y cuarto), 27 (párrafos primero y tercero a último), 28 (párrafos primero y segundo) y 29 (primer párrafo); NUEVA IMAGEN, páginas 13 (párrafos primero y tercero a último), 14 (párrafos primero y segundo), 18 (últimos dos párrafos), 19 (párrafos primero y tercero a último), 20 (hasta el penúltimo párrafo), 24 (parte del párrafo segundo, párrafos tercero y cuarto), 25 y 26 (párrafo primero y último); SITIO 300, páginas 16 (párrafo penúltimo), 17 (párrafos segundo a último), 18 (párrafo primero), 22 (párrafos segundo a penúltimo), 23, 24 (párrafos primero y segundo), 27 (párrafo último), 28 (párrafos primero, segundo, tercero y último), 29 y 30 (párrafo cuarto); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 11 (párrafo último), 12



3509A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En cuanto al CONTRATO MORAL con AICM que refiere la COFECE, como el que se "debe" firmar por cada una de las AGRUPACIONES para que los PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO DE TAXI, puntualizamos que dicho instrumento jurídico contiene los términos y condiciones en que resulta óptima la utilización de la infraestructura aeroportuaria, con el objeto de que no se afecten las operaciones del AEROPUERTO y procurando la organización operativa que coadyuve a un SERVICIO DE TAXI en condiciones de calidad, seguridad y oportunidad para los usuarios, mas no porque dicho contrato sea indispensable para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que el hecho de contar con autorización de la autoridad competente (SCT) para tales efectos, es más que suficiente para contar con la facultad legal y material de prestar el mismo.

Los criterios y condiciones pactados para la prestación del SERVICIO DE TAXI, tienen la única finalidad de mantener la operación del AEROPUERTO lo más óptima posible y explotar los espacios que tiene en concesión AICM, mas no que de tales aspectos dependa el que un PERMISIONARIO pueda o no prestar el SERVICIO DE TAXI; es decir, que tales criterios y condiciones de operación no sustituyen al permiso otorgado por la DGAF.

El incumplimiento de alguna de las obligaciones pactadas en un contrato mercantil como es el de derecho de acceso a zona federal, implica la rescisión del instrumento legal respectivo y en consecuencia la imposibilidad legal de utilizar la infraestructura del AEROPUERTO para tales fines, mas ello no significa la revocación del permiso expedido por la autoridad competente. El SERVICIO DE TAXI puede mantenerse en términos de continuidad aún sin contar con los servicios aeroportuarios de parte del AICM.

Prueba de que se puede prestar el SERVICIO DE TAXI aún sin contar con los servicios aeroportuarios referidos, lo constituye el hecho de que en la actualidad es proporcionado por unidades propiedad de EXCELENCIA, quien no cuenta con contrato de acceso a zona federal ni hace uso de las áreas de estacionamiento del AEROPUERTO, tampoco está asociada a alguna organización o persona moral, en razón de que ella misma se constituyó como permisionaria, lo cual se contrapone con lo señalado por esa COFECE en el OPR.

EXCELENCIA no cuenta con un CONTRATO MORAL, puesto que se trata de un permisionario individual que tiene autorización para prestar el SERVICIO DE TAXI con hasta **B** unidades, de ahí que las condiciones generales de operación del mismo, se encuentren en su contrato de acceso a zona federal como un anexo y no como un instrumento jurídico distinto, lo que claramente demuestra que tales condiciones, mismas que fueron determinadas por AICM en su carácter de concesionario del AEROPUERTO,

(párrafos primero y tercero a último), 13 (párrafo primero), 17 (párrafos segundo a tercero y último), 18, 19 (párrafos primero y segundo), 22 (parte del párrafo segundo, párrafos tercero y cuarto), 23 y 24 (párrafos tercero y cuarto); CARLOS TEPALE, páginas 12 (párrafo penúltimo), 13 (párrafos segundo a último), 14 (párrafo primero), 18 (párrafos tercero y último), 19 (párrafos primero y segundo), 20 (párrafos primero y segundo), 23 (últimos tres párrafos), 24 (párrafos primero y tercero a último) y 25 (párrafos primero, segundo y último); JORGE ESPINOSA, páginas 10 (párrafos penúltimo y último), 11 (párrafos segundo a último), 12 (párrafo primero), 15 (últimos tres párrafos), 16 (párrafos segundo, tercero y cuarto), 17 (párrafo segundo), 20 (párrafos primero, segundo, tercero, quinto y sexto), 21 (párrafos primero a tercero), y 22 (párrafo segundo) de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

aplican directamente a los PERMISIONARIOS, no a las AGRUPACIONES, puesto que éstas solamente los representan en asuntos de interés común, como lo es el arrendamiento de espacios para oficinas, la venta de boletos, la recaudación de cuotas para fines administrativos, etc.; y si bien se vincularon los contratos individuales con el moral para efecto de que se diera cumplimiento a las condiciones antes referidas, ello se trata de una estipulación de carácter mercantil, más no tiene impacto alguno en los efectos legales del permiso respectivo, sino que como ya se mencionó, en su oportunidad AICM formalizó una relación contractual con las AGRUPACIONES, para no hacerlo con cada uno de los PERMISIONARIOS; además de que la intención de tal instrumento jurídico, es que las AGRUPACIONES al ser representantes de los PERMISIONARIOS agremiados a las mismas, colaboren para que la prestación del SERVICIO DE TAXI se ajuste a tales condiciones, sin que ello implique que sustituya a la autoridad competente, en las funciones que la LCPAF y el RLFCE le confieren a esta última, tan es así que cuando cualquier PERMISIONARIO ha incurrido en alguna falta a dichas disposiciones legales, quien lo sanciona, en su caso, ha sido la DGAF y no la agrupación a la que se encuentre agremiado, ni AICM, ello con independencia de que quien corre con las cargas legales y administrativas, así como con los beneficios del permiso respectivo, lo es únicamente el PERMISIONARIO y no la agrupación.

Resulta inexacto lo señalado por el AICM, en el sentido de que, para el caso de la transportación terrestre, sea requisito indispensable llevar a cabo un contrato con una sociedad mercantil, toda vez que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 no son sociedades mercantiles, sino asociaciones civiles sin fines de lucro; los contratos morales formalizados entre dichos agentes y el AICM, corresponden a instrumentos jurídicos formalizados entre una sociedad mercantil (AICM) y asociaciones civiles (YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300).

Resultan infundadas las manifestaciones de las emplazadas, en tanto que la celebración de un CONTRATO MORAL sí es indispensable para que las AGRUPACIONES puedan prestar el SERVICIO DE TAXI, en virtud de lo siguiente:

En primer lugar, se señala a los emplazados que tal como se desprende de las manifestaciones del AICM realizadas en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021²⁴⁶ de once de febrero de dos mil quince, presentado en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año, es el propio AICM quien afirma que:²⁴⁷ “[...] para utilizar la infraestructura e instalaciones del AICM deberán establecer una relación contractual con el Aeropuerto, para lo cual es necesario celebrar un convenio de acceso a zona federal entre el AICM y cada uno de los permisionarios, así como un convenio

²⁴⁶ Folios 11536 a 11542.

²⁴⁷ En respuesta a la pregunta 2 del oficio; en el cual se le preguntó lo siguiente: “Explique el procedimiento y requisitos con los que deben cumplir las personas físicas o morales interesadas en prestar el servicio”.



moral suscrito entre [el AICM] y la agrupación a la que pertenezcan los interesados, los cuales establecen las características y condiciones de operación del servicio [énfasis añadido]".²⁴⁸

Dicha afirmación tiene sustento, pues derivado de la concesión otorgada en favor del AICM, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro, el AICM posee las facultades exclusivas para el funcionamiento del AEROPUERTO, es decir, puede establecer la forma en la que permitirá el acceso al AEROPUERTO.

En ese sentido, para poder prestar el SERVICIO DE TAXI se requiere precisamente tener la aprobación del AICM para tener acceso al AEROPUERTO y la forma en la que se otorga esa autorización es mediante la celebración de contratos que el AICM suscribe con los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES.

Así, se observa que el CONTRATO MORAL es el instrumento legal que establece las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI, condiciones que en caso de incumplirse resultan incluso en una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL, tal como se transcribe a continuación:

B

[...] [énfasis añadido]"²⁴⁹

En segundo lugar, se señala que los propios emplazados se contradicen, pues por un lado los emplazados reconocen que el incumplimiento de las obligaciones pactadas en el CONTRATO INDIVIDUAL (que se encuentra vinculado con el CONTRATO MORAL) implica la imposibilidad de utilizar la infraestructura del AEROPUERTO, toda vez que las emplazadas se refieren al SERVICIO DE TAXI (y así fue definido en el OPR) como: "servicio de autotransporte terrestre de pasajeros, en la modalidad de taxi con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Ciudad de México [énfasis añadido]"²⁵⁰ y por otro lado, que con el hecho de contar con autorización de la autoridad competente (SCT) para tales efectos, es más que suficiente para contar con la facultad legal y material de prestar el mismo.

Lo cierto es que si no se cuenta con el respectivo instrumento jurídico que permita hacer uso de la infraestructura del AEROPUERTO (es decir si las AGRUPACIONES no signan el CONTRATO MORAL) no

"Eliminado: 2 párrafo(s), 0 renglón(es) y 0 palabra(s)"

²⁴⁸ Folios 11585 y 11586.

²⁴⁹ Páginas 10 y 11 del CONTRATO INDIVIDUAL número setecientos noventa y cinco (795), celebrado entre el AICM y un permisionario de SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez. (Folios 16010 y 16011). La redacción de los contratos es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada permisionario, así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente el contrato aquí referenciado.

²⁵⁰ Respecto a YELLOW CAB, página 3 (folio 16587); JORGE ESPINOSA, página 3 (folio 16698); CARLOS TEPALE, página 3 (folio 16821); ENRIQUE RUVALCABA, página 3 (folio 16955); NUEVA IMAGEN, página 4 (folio 17051); SITIO 300, página 7 (folio 17248), respectivamente, de los escritos de contestación al OPR.



35097

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

se puede prestar el SERVICIO DE TAXI, a pesar de que, de conformidad con la LCPAF, se señale que únicamente se necesite el permiso para prestar el servicio de autotransporte federal.

Por su parte, las manifestaciones relacionadas con la prestación del SERVICIO DE TAXI que ha llevado a cabo EXCELENCIA a pesar de no contar con CONTRATO INDIVIDUAL o MORAL, como elemento para acreditar que no es necesario contar con el CONTRATO MORAL para prestar dicho servicio, son también **infundadas**.

Mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis, el AICM manifestó que:²⁵¹ **“Sin el consentimiento de AICM, Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., ha prestado el servicio de taxi sin contar con el instrumento judicial correspondiente, ello en virtud de la suspensión otorgada por la autoridad judicial [...] [énfasis añadido]”** y que: **“Si [sic] prestó el servicio, en base a la suspensión otorgada por un Juzgado de Distrito, aclarando que judicialmente el contrato signado entre dicha empresa y el AICM se encuentra rescindido. Resulta importante señalar que el instrumento jurídico que en su momento se celebró con esa empresa, amparaba una flotilla de 300 unidades vehiculares, motivo por el cual no se cuenta con los contratos individuales celebrado con esta paraestatal [énfasis añadido]”**²⁵²

Si bien es cierto EXCELENCIA presta el SERVICIO DE TAXI sin contar con el respectivo CONTRATO INDIVIDUAL ni con un CONTRATO MORAL, esto se pudo constatar a través de la sentencia emitida por el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal -ahora Ciudad de México- el primero de diciembre de dos mil quince, mediante la cual se le concedió una suspensión definitiva a EXCELENCIA para efectos de que: ***“se le permita a la quejosa Servicio de Excelencia, sociedad anónima de capital variable, hacer ascenso de pasajeros en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que compran boletos en el lugar o con anterioridad para el uso de taxis operados por la quejosa [...]”***,²⁵³ la cual fue presentada en copia simple por el AICM como anexo al escrito referido. En ese sentido, se señala que la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de EXCELENCIA se lleva a cabo por tratarse de una situación ajena al AICM, ya que se trata de una orden proveniente del Poder Judicial de la Federación que está obligado a cumplir.

Cabe mencionar que previo al término de la relación contractual entre el AICM y EXCELENCIA, la prestación del SERVICIO DE TAXI por dicho agente económico efectivamente estaba basada en el contrato de acceso a zona federal número tres mil cincuenta y seis (3056) celebrado con el AICM el quince de septiembre de dos mil ocho,²⁵⁴ el cual tenía por objeto la prestación del SERVICIO DE TAXI mediante 300 unidades, ello es así derivado de que la situación jurídica de EXCELENCIA dentro del AICM siempre ha sido distinta a las AGRUPACIONES (debido a que es la sociedad civil quien cuenta con un permiso de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI), por ese motivo, es que las

²⁵¹ En respuesta a los numerales 4 y 5 del oficio DGAJ-CFCE-2016-075 de veintisiete de octubre de dos mil dieciséis (folios 19152 a 19157); en el cual se le requirió lo siguiente: “4. Indique si al seis de junio de dos mil dieciséis, existieron permisionarios que prestaran el servicio de taxi, aún sin contar con un contrato de derecho de acceso a zona federal” (folio 19155) y “5. Indique si al seis de junio de dos mil dieciséis, Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. prestaba el servicio de taxi, y si ésta cuenta con contrato individual vigente celebrado con el AICM” (folios 19155 y 19156).

²⁵² Folio 19492.

²⁵³ Folio 19505.

²⁵⁴ Folios 13441 a 13475.



36098

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

AGRUPACIONES tienen que celebrar un CONTRATO MORAL y cada uno de sus respectivos PERMISIONARIOS un CONTRATO INDIVIDUAL, en su relación con el AICM.

Finalmente, resultan **inoperantes** los siguientes argumentos: (i) respecto al incumplimiento de alguna de las obligaciones pactadas en un contrato mercantil como es el de derecho de acceso a zona federal no significa la revocación del permiso expedido por la autoridad competente, ya que en ningún momento se señaló que el incumplimiento del CONTRATO MORAL o del CONTRATO INDIVIDUAL provocaría dicha consecuencia, por tanto **no combate** el OPR y (ii) el referente a que es inexacto lo señalado por el AICM en cuanto a que es indispensable llevar a cabo un contrato con una sociedad mercantil porque son asociaciones y no sociedades, porque **no combate** el argumento **en su totalidad**, ya que las manifestaciones del AICM se administran con el CONTRATO INDIVIDUAL que establece la obligación de encontrarse asociado, es decir, lo que destaca el OPR es que el AICM sólo da el acceso al AEROPUERTO para prestar el SERVICIO DE TAXI a personas morales y no a aquellas personas en lo individual.

2.2.3 No se requiere ser miembro de alguna asociación para prestar el SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²⁵⁵

Es incorrecto que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a alguna agrupación para prestar el SERVICIO DE TAXI. Estar asociado a una agrupación únicamente representa una cuestión de orden y eficiencia para la relación entre PERMISIONARIOS y el AICM, para que el concesionario únicamente tuviera que tratar con el representante de los PERMISIONARIOS para temas de interés común. Si bien el no estar asociado a una agrupación implica la terminación del CONTRATO INDIVIDUAL lo que a su vez conlleva el no estar en posibilidad de hacer uso de las instalaciones del AEROPUERTO, también es cierto que no impide la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que el mismo se encuentra regulado por la DGAF y solo podrá dejarse de prestar cuando se actualice cualquier supuesto de revocación del permiso respectivo.

Es cierto que el CONTRATO INDIVIDUAL se encuentra estrechamente vinculado con el CONTRATO MORAL, en el sentido de que si se deja de ser asociado a determinada agrupación, se rescindirán el CONTRATO INDIVIDUAL, mas ello solo implica el hecho de que

²⁵⁵ Respecto a YELLOW CAB, páginas 15 (párrafo tercero), 20 (párrafos penúltimo y último), 21 (párrafos primero y tercero), 22 (párrafo último), 23 (párrafo primero), 26 (parte del párrafo segundo), 27 (párrafo segundo) y 28 (párrafos segundo y último) y 29 (primer párrafo); NUEVA IMAGEN, páginas 13 (párrafo segundo), 18 (último párrafo), 19 (párrafo segundo), 20 (penúltimo párrafo), 24 (parte del párrafo segundo y el último párrafo), 25 (párrafo primero) y 26 (párrafos segundo y último); SITIO 300, páginas 16 (párrafo último), 17 (primer párrafo), 22 (párrafos tercero, cuarto y último), 23 (primer párrafo), 28 (párrafos primero, segundo y penúltimo); 29 (penúltimo párrafo) y 30 (cuarto párrafo); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 12 (párrafo segundo y tercero), 17 (párrafo penúltimo), 19 (segundo párrafo), 22 (parte del párrafo cuarto y párrafo último) y 24 (párrafo cuarto); CARLOS TEPALE, páginas 12 (párrafo último), 13 (párrafo primero y segundo), 18 (párrafo cuarto), 23 (párrafos antepenúltimo y penúltimo), 24 (párrafo segundo) y 25 (párrafo último); y JORGE ESPINOSA, páginas 10, (párrafo último), 11 (párrafo primero), 15 (párrafos antepenúltimo a último), 16 (párrafos primero y segundo), 17 (segundo párrafo), 20 (párrafos primero y cuarto) y 22 (párrafo segundo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



06099

cada quien se obliga a lo que quiso obligarse, pues se trata de un instrumento jurídico, no así el que se transfieran las facultades de una autoridad a un tercero para que deje sin efectos el permiso expedido por una autoridad competente y el cual tiene una normatividad en particular que lo regula, en la que se contemplan las causales de revocación, sin que exista potestad en favor de AICM o de la agrupación de asumir facultades propias de la autoridad emisora, como la DGAF.

Este argumento es **infundado**, ya que contrario a lo señalado por las emplazadas y conforme a lo explicado previamente, sí se debe pertenecer a una agrupación para prestar el SERVICIO DE TAXI, afirmación que tiene sustento con los siguientes elementos, que serán valorados en el capítulo "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de esta resolución.

En primer lugar, de conformidad con el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021²⁵⁶ emitido por el DGIPMA el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año, dicha persona moral señaló que: "*Se establece, como un requisito indispensable, que para el caso de la transportación terrestre se lleve a cabo un contrato con una sociedad mercantil. **No puede ser de manera personal; no puede ser de manera individual, tiene que ser mediante una sociedad mercantil** [...] [énfasis añadido]*".²⁵⁷ A decir del propio AICM, para que una persona física pueda prestar el SERVICIO DE TAXI, necesariamente debe pertenecer a una agrupación. Lo anterior en virtud de que la cláusula décima tercera del CONTRATO INDIVIDUAL establece las causales de rescisión del contrato y textualmente señala que: "*Las **causales a las que se les otorga el carácter de graves y por las cuales podrá ser rescindido este convenio serán las siguientes:** [...] j) **Por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN** [...] [énfasis añadido]*".²⁵⁸ Así, si una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, entonces, todos los PERMISIONARIOS tienen la obligación de pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI y no se trata únicamente de una cuestión de "orden y eficiencia" como las emplazadas refieren.

Ahora bien, como se señaló en el apartado anterior, para hacer uso de la infraestructura del AEROPUERTO y prestar el servicio de autotransporte en el mismo se requiere que los PERMISIONARIOS signen el CONTRATO INDIVIDUAL y las AGRUPACIONES, a su vez, signen el CONTRATO MORAL, de lo contrario no se podrá tener acceso al AEROPUERTO.

Esta autoridad no controvierte la necesidad de contar con un permiso otorgado por la SCT a los PERMISIONARIOS para prestar el SERVICIO DE TAXI ni tampoco en el OPR se indica que el permiso otorgado por la SCT se sustituye por el CONTRATO INDIVIDUAL o el CONTRATO MORAL; incluso las emplazadas en sus escritos de contestación al OPR reconocen que es innegable que el servicio no puede prestarse si no se celebra un CONTRATO INDIVIDUAL con el AICM, el cual obliga a los

²⁵⁶ Folios 11536 a 11542.

²⁵⁷ Folio 11588.

²⁵⁸ Página 14 del CONTRATO INDIVIDUAL número setecientos noventa y cinco (795), celebrado entre el AICM y un permisionario de SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez. (folio 16010). La redacción de los contratos es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada permisionario, así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente el contrato aquí referenciado.

F.

W



PERMISIONARIOS a pertenecer a una agrupación que haya celebrado con el AICM un CONTRATO MORAL.

2.2.4 El objeto del CONTRATO MORAL es únicamente para que las AGRUPACIONES colaboren como intermediarias con el AICM

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²⁵⁹

El CONTRATO MORAL no es para que las AGRUPACIONES hagan uso del acceso a la zona federal ni de los espacios para estacionamiento y zona de abordaje, cuya posesión originalmente le corresponde al AICM, sino únicamente para que colabore como intermediario con dicho concesionario para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria por parte de los PERMISIONARIOS, se lleve a cabo en los términos previamente establecidos por el propio AICM.

Dicho argumento resulta inoperante pues **no combate** el OPR. De la lectura del OPR, se observa que se realizan señalamientos que indican que el CONTRATO MORAL es para establecer las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI que prestan las AGRUPACIONES a través de los PERMISIONARIOS, como los siguientes:

- *“Además, cada una de las agrupaciones debe firmar un CONTRATO MORAL con AICM para que sus PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO, dicho contrato establece las ‘Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO...’²⁶⁰”²⁶¹*
- *“Es decir, para que los PERMISIONARIOS puedan ofrecer el SERVICIO, es necesario que se encuentren asociados a una organización o persona moral que los represente mediante el CONTRATO MORAL frente a AICM, de tal manera, que el conjunto de PERMISIONARIOS pertenecientes a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas, y son éstas las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación. Por lo que son las AGRUPACIONES las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO, constituyéndose de esta manera como competidoras entre sí”²⁶²*
- *“Los PERMISIONARIOS agremiados a las AGRUPACIONES cuentan con el permiso emitido por la SCT para ofrecer el SERVICIO²⁶³, sin embargo, como se describe en la sección de “NORMATIVIDAD” del OPR, es necesario que dichos PERMISIONARIOS pertenezcan a una de las AGRUPACIONES, firmen el CONTRATO INDIVIDUAL y su respectiva agrupación haga lo propio mediante el CONTRATO MORAL, ambos contratos con AICM”²⁶⁴*

²⁵⁹ Respecto a YELLOW CAB, página 22 (parte del párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, página 20 (parte del párrafo segundo); SITIO 300, página 24 (parte final del párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 18 (parte final del último párrafo) y 19 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, página 20 (párrafo primero); JORGE ESPINOSA, página 17 (parte final del párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

²⁶⁰ La nota al pie respectiva señala lo siguiente: “Ibid., folios 011426, 011427, 015988, 016005, 016021 y 016242”.

²⁶¹ Página 23 del OPR.

²⁶² Páginas 26 y 27 del OPR.

²⁶³ La nota al pie respectiva señala lo siguiente: “Información que obra en el folio 000443 del EXPEDIENTE. Dicho folio contiene un disco compacto proporcionado por la SCT, donde se encuentran los permisos de los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO, expedidos por la SCT”.

²⁶⁴ Página 28 del OPR.



06101

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- "Aunado a lo anterior, de conformidad con el contenido del CONTRATO MORAL que celebró cada una de las AGRUPACIONES con AICM, éstas tienen la obligación de [REDACTED] B
- "Al respecto, es de señalarse que, dentro de uno de los anexos del CONTRATO MORAL que cada una de las AGRUPACIONES celebró con AICM, consistente en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO", se establecen como requisitos para la prestación del SERVICIO, los siguientes²⁶⁷: [...]".²⁶⁸

Así, en ninguna parte del OPR se señala que las AGRUPACIONES son quienes tienen acceso a la zona federal o a los espacios para estacionamiento y zona de abordaje, pues ello se establece en los CONTRATOS INDIVIDUALES, que son celebrados con los PERMISIONARIOS.

2.3. Prestación del SERVICIO DE TAXI

2.3.1 Las AGRUPACIONES no somos agentes económicos porque no tenemos la facultad legal para prestar el SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 señalaron, en síntesis, que:²⁶⁹

Nunca hemos participado en alguna de las prácticas monopólicas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, ni en algún monopolio, concentración prohibida ni demás restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO, por los motivos siguientes.

En primer lugar, no contamos con la capacidad legal para prestar el SERVICIO DE TAXI de acuerdo con el contenido de nuestras actas constitutivas. En segundo lugar, no contamos con algún permiso para prestar el mismo, ni con algún CONTRATO INDIVIDUAL (como se desprende del informe que rinda la DGAF y el AICM) y, en consecuencia, estamos

²⁶⁵ La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "Ibid., folios 013383, 013536, 013716, 013766 y 013863".

²⁶⁶ Página 29 del OPR.

²⁶⁷ La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "Ibid., folios 013396 al 013428, 013547 al 013576, 013725 al 013753, 013778 al 013813 y 013878 al 013913".

²⁶⁸ Página 29 del OPR.

²⁶⁹ Respecto de YELLOW CAB, páginas 3 (párrafo último), 4 (párrafos primero, penúltimo y último), 5 (párrafos primero y segundo), 6 (párrafo penúltimo), 7 (párrafos segundo y cuarto), 8 (párrafo primero), 18 (párrafos primero y segundo), 19 (párrafo cuarto), 20 (párrafos primero a tercero), 23 a 25, 26 (párrafo primero), 28 (párrafos tercero y cuarto), 31 (párrafo antepenúltimo), 32 (párrafo primero), 34 (párrafos primero y último), 35 (párrafos tercero y cuarto); NUEVA IMAGEN, páginas 3 (último párrafo), 4 (párrafos primero y último), 5 (párrafos primero segundo), 6 (último párrafo) 7 (párrafo primero), , 15 (último párrafo), 16 (párrafo primero), 17 (párrafo tercero); SITIO 300, páginas 7 (párrafo último), 8 (párrafos segundo y último), 9 (párrafo primero), 11 (párrafos primero y parte final del párrafo tercero), 19 (párrafos penúltimo y último), 21 (párrafos segundo, penúltimo y último), 24 (párrafo penúltimo), 25, 26, 27 (párrafos segundo a cuarto), 30 (párrafos primero y segundo), 32 (párrafo cuarto), 33 (párrafo último), 34 (párrafo primero), 35 (párrafo cuarto), 36 (párrafo antepenúltimo), 37 (párrafos primero y segundo), 48 (párrafo último), 49 (párrafo segundo), 51 (párrafo último), 52 (párrafo primero), 57 (párrafo segundo), respectivamente, de sus escritos de contestación al OPR.



36102

Pleno
RESOLUCIÓNSitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

imposibilitados para formalizar o llevar a cabo cualquier contrato, convenio, arreglo o combinación para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, ya que el SERVICIO DE TAXI es prestado única y exclusivamente por los PERMISIONARIOS que cuentan con autorización por parte de la DGAF.

Por lo anterior, es improcedente que se nos considere como agentes económicos dentro del MERCADO INVESTIGADO; claramente las personas morales a quienes se encuentran agremiados los PERMISIONARIOS no pueden prestar el SERVICIO DE TAXI.

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:²⁷⁰

Es incorrecta la determinación de la COFECE de considerar a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI] como agentes económicos, toda vez que se trata de asociaciones civiles [en el caso de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300] o bien, personas morales [en el caso de PORTO TAXI] que se constituyeron única y exclusivamente para representar a los PERMISIONARIOS respecto de diversos temas en particular, pero no para que presten el SERVICIO DE TAXI. Únicamente por cuenta y orden de los PERMISIONARIOS que agremian celebraron [YELLOW CAB y PORTO TAXI] contratos de prestación de servicios con EBSA para que se realice la venta de los boletos del SERVICIO DE TAXI, o bien, realizan directamente la venta de boletos [en el caso de SITIO 300 y NUEVA IMAGEN] y administran los recursos derivados de esa venta, para pagar la contraprestación individual al AICM, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento, dispersan posteriormente el remanente a quienes efectivamente realizaron el SERVICIO DE TAXI, y aplican las cuotas generales en aquellos conceptos previamente autorizados.

Estos argumentos son infundados.

Las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI, pues son quienes frente al consumidor se ostentan como las prestadoras del servicio y quienes ante el AICM determinan las condiciones de la prestación de este último por parte de sus PERMISIONARIOS, porque son y se comportan como una misma unidad económica. Además, las AGRUPACIONES realizan la venta de boletos del SERVICIO DE TAXI y pagan al AICM la contraprestación por el derecho de acceso y estacionamiento de sus PERMISIONARIOS; incluso, las emplazadas expresamente manifestaron que participan en la "operación" del SERVICIO DE TAXI. Por tanto, al ofrecer, comercializar y operar dicho servicio, necesariamente son las AGRUPACIONES quienes prestan el SERVICIO DE TAXI.

Un PERMISIONARIO, en lo individual, no puede prestar el SERVICIO DE TAXI de manera unilateral. Lo anterior es así, pues sin perjuicio de que es el PERMISIONARIO quien celebra el CONTRATO INDIVIDUAL

²⁷⁰ Páginas 7 (párrafo último), 8 (parte del primer párrafo) y 18 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 16 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 19 (párrafo último) de la contestación al OPR de SITIO 300; 14 (párrafo último) y 15 (párrafo primero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 15 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 13 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36103

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

para tener acceso a la zona federal, previo a esa celebración de CONTRATO INDIVIDUAL, debe primero pertenecer a una AGRUPACIÓN, misma que debe también celebrar un CONTRATO MORAL con el AICM para determinar las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI. El consumidor contrata el SERVICIO DE TAXI a la agrupación, no a una persona física. Además, tal como se señala en el apartado “La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación” de esta resolución, la competencia se da entre las AGRUPACIONES y no entre los PERMISIONARIOS de esas AGRUPACIONES.

De este modo, no tiene sustento la argumentación de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA relativa a una presunta imposibilidad para incurrir en una práctica monopólica absoluta por no ser las AGRUPACIONES quienes prestan directamente el SERVICIO DE TAXI, pues tal como el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 señala, para incurrir en una práctica monopólica absoluta es suficiente que la misma ocurra respecto del ofrecimiento del servicio y no necesariamente de su prestación directa.

El artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, establece que: “Son prácticas monopólicas absolutas los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los siguientes: I.- Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto; [...]”, por lo que para actualizar el supuesto contenido en él, es necesario que se fije, eleve, concerta o manipule el precio al que un servicio es ofrecido. Ahora bien, de conformidad con lo señalado por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA en sus escritos de contestación al OPR: “[...] si bien es cierto que [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300], en efecto es quien ofrece el servicio que prestan los [PERMISIONARIOS...], también lo es que [el SERVICIO DE TAXI] y todo lo que éste implica, [...] corren a cargo de cada [PERMISIONARIO] titular [énfasis añadido]”,²⁷¹ resulta claro que quienes ofrecen el SERVICIO DE TAXI son las AGRUPACIONES.

Por otra parte, las AGRUPACIONES intervienen en el pago que cada uno de los PERMISIONARIOS debe realizar al AICM y se aseguran de que el SERVICIO DE TAXI se preste conforme a las condiciones de operación pactadas con el AICM, por lo tanto, participan en el establecimiento de lineamientos de comercialización de determinados bienes y servicios, como el servicio de acceso. Ese sólo hecho ya es un elemento que permite considerarlos como agentes económicos, en tanto participan en una actividad comprendida dentro de las formas de participación en la actividad económica reconocidas por la SCJN para determinar la actualización del concepto de “agentes económicos” previsto en el artículo 3º de la LFCE 2006;²⁷² y que su actuar repercute en el proceso de competencia y libre concurrencia.

²⁷¹ Páginas 7 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16591); 6 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16701); 7 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16825); 6 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16958); 7 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17054); 11 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17252).

²⁷² Véase la tesis: “AGENTES ECONÓMICOS. PARA CONSIDERARSE CON ESE CARÁCTER NECESARIAMENTE SU ACTIVIDAD DEBE TRASCENDER A LA VIDA ECONÓMICA DEL ESTADO”. No. Registro: 169006; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 72/2008; Página: 143.

Por ejemplo, YELLOW CAB expresamente manifestó que: “[...] celebró contrato de prestación de servicios con EBSA para que se realice la venta de los boletos del SERVICIO y administra los recursos derivados de esa venta, para pagar la contraprestación individual a AICM, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento, dispersar posteriormente el remanente a quienes [sic] efectivamente realizaron el SERVICIO, y aplicar las cuotas generales en aquellos conceptos previamente autorizados [énfasis añadido]”,²⁷³ y NUEVA IMAGEN y SITIO 300 manifestaron que: “[...] realiza[n] la venta de los boletos del SERVICIO y administra[n] los recursos derivados de esa venta, para pagar la contraprestación individual a AICM, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento, dispersar posteriormente el remanente a quienes efectivamente realizaron el SERVICIO, y aplicar las cuotas generales en aquellos conceptos previamente autorizados [énfasis añadido]”.²⁷⁴ En este aspecto, resulta contradictorio que las emplazadas señalen, por un lado, que no tienen la calidad de agentes económicos, en razón de que no cuentan con un permiso expedido a su favor por la SCT, ni con un CONTRATO INDIVIDUAL formalizado con el AICM y, al mismo tiempo, expresamente confiesen que realizan la venta de boletos al consumidor final, por sí o a través de terceros.

Relacionado con lo anterior, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB son personas morales integradas por PERMISIONARIOS y, de acuerdo con sus propias afirmaciones, reconocen y confiesan que: “[...] si bien es cierto que [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN] constituye[n] la figura de intermediario entre [los] permisionarios (personas físicas) [...], y terceros, también lo es que dicha figura se constituyó precisamente como una figura que facilitara la relación entre todas las partes [...] prueba de ello es la relación contractual formalizada entre dichos permisionarios y AICM, de la que se desprende que sería prácticamente imposible que AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los [...] permisionarios (personas físicas) asociados a [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] [...] [énfasis añadido]”,²⁷⁵ y agregan que: “[...] por cuenta y orden de los permisionarios que agremia, realiza la venta de boletos del SERVICIO y administra los recursos de esa venta, para pagar la contraprestación individual a AICM, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento [...] [énfasis añadido]”.²⁷⁶

Así, contrario a la apreciación de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, la cuestión relevante no es la índole de los ingresos económicos que obtiene una asociación o entidad sin fines de lucro, como erróneamente lo manifiestan las emplazadas; ni siquiera lo es si se encuentran en posibilidad de obtener un permiso expedido a su favor por la SCT, ni si están en posibilidad de suscribir un contrato de acceso a zona federal con el AICM; sino determinar si SITIO 300, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y YELLOW CAB, realizan actos que impactan en la actividad económica del Estado; las propias emplazadas reconocen que son agentes económicos cuando afirman que participan en la operación del SERVICIO DE TAXI.

²⁷³ Página 18 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16602).

²⁷⁴ Páginas 16 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17063) y 20 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17261).

²⁷⁵ Páginas 18 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16602); 13 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16708); 15 y 16 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folios 16833 y 16834); 15 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16967); 28 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17075); 20 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17261).

²⁷⁶ Páginas 18 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16602); 13 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16708); 15 y 16 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folios 16833 y 16834); 15 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16967); 28 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17075); 20 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17261).

De conformidad con el artículo 3º, párrafo primero de la LFCE 2006: “[e]stán sujetos a lo dispuesto por esta Ley todos los agentes económicos, sea que se trate de personas físicas o morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica [énfasis añadido]”.

La SCJN ha señalado que la interpretación sistemática e integral del concepto “agente económico” previsto en la LFCE 2006 permite considerar que dicho concepto implica a las personas o entidades que compiten y concurren en la producción, procesamiento, distribución, intercambio y comercialización de bienes y servicios mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones pactadas entre sí, de tal manera que su actividad trasciende a la vida económica del Estado; así, mientras participe en la actividad económica, entra en el concepto de agente económico aunque sea una asociación.²⁷⁷

²⁷⁷ La SCJN ha sostenido los siguientes criterios: i) “**COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3º. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO “AGENTES ECONÓMICOS”**. Si bien es cierto que el citado artículo no define qué debe entenderse por “agentes económicos” ni precisa las características que deben reunir, sino que sólo enuncia quiénes podrían considerarse con tal carácter; también lo es que ello no lo torna violatorio de la garantía de seguridad jurídica tutelada por el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de que todo precepto normativo debe interpretarse armónicamente y no de manera aislada, pues al pertenecer a un sistema jurídico; necesariamente ha de vincularse a él para que su contenido adquiera sentido y precisión. Además, la Ley Fundamental no establece que sea un requisito indispensable que el legislador ordinario señale en cada ordenamiento legal un catálogo que defina los vocablos o locuciones utilizados ya que, por un lado, las leyes no son diccionarios y, por el otro, el sentido atribuible a cada una de las palabras empleadas en las normas depende de su interpretación conforme, según el sistema al que pertenezcan. Así, a través de la interpretación integral y sistemática de la Ley Federal de Competencia Económica; se deduce que los agentes económicos a que se refiere su artículo 3º, son las personas o entidades que compiten y concurren en la producción; procesamiento; distribución; intercambio y comercialización de bienes y servicios mediante contratos; convenios; arreglos o combinaciones pactadas entre sí; de tal manera que por sus ganancias y utilidades comerciales; su actividad trasciende a la vida económica del Estado al repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia [énfasis añadido]”. No. Registro: 168978; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Constitucional; Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 70/2008; Página: 155; ii) “**AGENTES ECONÓMICOS; CONCEPTO DE; PARA LOS EFECTOS DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA. Por “agentes económicos”, de conformidad con el significado gramatical de sus vocablos; y para los efectos de la Ley Federal de Competencia Económica; se entiende aquellas personas que; por su actividad; se encuentran estrechamente vinculadas con la producción; la distribución; el intercambio y el consumo de artículos necesarios; que repercute y trasciende necesariamente en la economía de un Estado**, lo que se corrobora con el hecho de que el objeto de la referida ley consista en proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, así como evitar los monopolios; las prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados de bienes y servicios, que se presentan, por ejemplo, cuando dichas personas especulan con los artículos de consumo necesario; con el objeto de provocar el alza de sus precios, esto es, persiguiendo un lucro excesivo [énfasis añadido]”. Registro: 187; 336; Novena Época; Tesis aislada; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XV; Abril de 2002; Tesis: 1a. XXX/2002; Página: 457; iii) “**AGENTES ECONÓMICOS. SU CONCEPTO**. Tanto el derecho de defensa de la competencia nacional como el de la Comunidad Europea (como referencia por ser análoga a la legislación mexicana, concretamente coincidente con los criterios jurisprudenciales de los tribunales) consideran agente económico a cualquier sujeto de derecho (persona física o jurídica) que ejerza de forma autónoma una actividad económica en el mercado. También lo han definido como toda entidad que ejerza una actividad económica; independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación. De acuerdo con lo anterior, debe entenderse por agente económico a aquellas personas que compiten y concurren en la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes y servicios, mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones que pactan entre sí, de tal forma que su actividad repercute en los mercados y procesos de libre concurrencia, ya que dadas las ganancias o utilidades comerciales que obtienen; trascienden a la economía del Estado [énfasis añadido]”. Registro: 168514; Novena Época; Tribunales Colegiados de Circuito; Jurisprudencia; SJF XXVIII; Noviembre de 2008; Materia(s): Administrativa; Tesis: I.4o.A. J/65; Página:



36106

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Adicionalmente, la SCJN ha señalado que el objeto esencial de los agentes económicos consiste en establecer los lineamientos de comercialización, distribución, producción y precio de determinados bienes y servicios, y que las ganancias derivadas de su actividad deben repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia.²⁷⁸

En consecuencia, es posible concluir que una persona o entidad es un agente económico, cuando en un caso concreto:

- a) Se trate de una persona física o moral, de dependencias o entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, de asociaciones, cámaras empresariales o agrupaciones de profesionistas, ya sea que tengan o no fines de lucro.
- b) Se acredite que la actividad que realiza trasciende en la vida económica del Estado.

Por consiguiente, es **infundado** el argumento tendiente a acreditar que las emplazadas no son sujetos de derecho que encuadran en el supuesto normativo previsto en el artículo 3° de la LFCE 2006, debido a la forma en que se encuentran constituidas y a las actividades que realizan.

Si bien es cierto que en el CONTRATO INDIVIDUAL se establece que quienes prestan el SERVICIO DE TAXI son los PERMISIONARIOS, también lo es que al ser las AGRUPACIONES personas morales

1211; y iv) "**AGENTES ECONÓMICOS. DISTINCIÓN ENTRE SUJETOS DE DERECHO Y FORMAS DE PARTICIPACIÓN EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA; PARA DETERMINAR LA EXISTENCIA DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS (INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 3o. DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA)**. El citado artículo distingue dos cuestiones fundamentales: 1) los sujetos de derecho, y 2) las formas en que pueden constituirse agentes económicos para efectos de determinar la existencia de prácticas monopólicas. Esto es, primeramente enuncia los sujetos de derecho que pueden considerarse con tal carácter: personas físicas o morales, dependencias o entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas y fideicomisos, y en su parte final se refiere a "cualquier otra forma de participación en la actividad económica", de manera que los agentes económicos sujetos de derecho son siempre las personas o entidades que responden invariablemente a un "quién" y no a un "cómo"; mientras que las indicadas formas de participación no deben entenderse como algún sujeto de derecho; sino como la actividad que éstos pueden desarrollar y que al trascender a la vida económica del Estado; pueden constituirse como agentes económicos para efectos de determinar la existencia de prácticas monopólicas; en tanto que los instrumentos o herramientas jurídico-financieras se determinan en formas y no en sujetos [énfasis añadido]". No. Registro: 169,007; Novena Época; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 71/2008; Página: 11.

²⁷⁸ Véase el criterio de rubro y texto: "**AGENTES ECONÓMICOS. PARA CONSIDERARSE CON ESE CARÁCTER NECESARIAMENTE SU ACTIVIDAD DEBE TRASCENDER A LA VIDA ECONÓMICA DEL ESTADO**. Conforme a los artículos 8o., 9o., 10, 11, 12 y 13 de la Ley Federal de Competencia Económica, el objeto esencial de los agentes económicos consiste en establecer los lineamientos de comercialización, distribución, producción y precio de determinados bienes y servicios, en razón de algunos elementos estratégicos como son, entre otros, la ubicación geográfica, los periodos de tiempo, los proveedores, clientes y consumidores; con la finalidad de maximizar sus ganancias y utilidades comerciales, las cuales sirven como indicadores para comprobar si su actividad comercial es o no la de un agente económico, es decir, si repercute o no en el proceso de competencia y libre concurrencia. Así, acorde a la Ley señalada, deben examinarse las operaciones o prácticas efectuadas por los agentes económicos para verificar si trascienden favorablemente en la economía del Estado o si violentan el proceso de competencia y libre concurrencia mercantil, como ocurre cuando ejercen un poder sustancial en el mercado relevante. En ese sentido, para considerar que los agentes económicos tienen ese carácter; necesariamente su actividad debe trascender a la vida económica del Estado; esto es; sus ganancias comerciales deben repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia mercantil [énfasis añadido]". No. Registro: 169006; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 72/2008; Página: 143.



36107

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

integradas por PERMISIONARIOS, son las que firman el CONTRATO MORAL, en el que se establecen las condiciones en las cuales se prestará el SERVICIO DE TAXI, y que, de no existir, los PERMISIONARIOS no podrían contar con un CONTRATO INDIVIDUAL.

De la forma en la que opera el MERCADO INVESTIGADO, se observa que no existe una independencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES que los agrerian, pues el hecho de que las AGRUPACIONES representen a los PERMISIONARIOS ante el AICM y los consumidores, permite percibir a las AGRUPACIONES como prestadoras del SERVICIO DE TAXI al ser ellas quienes lo ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan, además de ser ellas quienes se encuentran obligadas ante el AICM mediante el CONTRATO MORAL, en todo lo relativo al SERVICIO DE TAXI.

En este orden de ideas, tomando en consideración la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO, presentada por el Director General de SEPSA en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,²⁷⁹ la cual señala que: "Cada una de las cinco agrupaciones opera a partir de la demanda de los pasajeros para transportarse generalmente desde el AICM hacia alguna zona en específico del área metropolitana y, en menor proporción, en sentido inverso",²⁸⁰ y en adición a lo señalado por YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 en sus escritos de contestación al OPR respecto de lo antes transcrito, en cuanto a que: "[...] Cada una de las cinco agrupaciones opera a partir de la demanda de los pasajeros para transportarse generalmente la operación de las agrupaciones a que se refiere este párrafo es la propia del objeto para el que fue creada [la agrupación] y que corresponde a la venta de boletos y servicios administrativos, toda vez que la prestación del SERVICIO le corresponde única y exclusivamente a los permisionarios (personas físicas) titulares de los permisos expedidos por la DGAF {énfasis añadido}",²⁸¹ de igual manera se concluye que las AGRUPACIONES llevan a cabo la operación y ofrecimiento del SERVICIO DE TAXI, en tanto que son ellas a quienes les corresponde la venta de los boletos para la prestación dicho servicio.

Asimismo, de las pruebas testimoniales ofrecidas por NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA desahogadas por el TESTIGO 1,²⁸² TESTIGO 6²⁸³ y TESTIGO 8²⁸⁴ se desprende que YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN llevan a cabo funciones operativas relacionadas con el SERVICIO DE TAXI, de conformidad con lo siguiente:

Pregunta	Testigo	Respuesta
----------	---------	-----------

²⁷⁹ Folios 5140 a 5168.

²⁸⁰ Folio 5153.

²⁸¹ Páginas 41 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16625); 31 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16726); 36 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16854); 34 (párrafo quinto) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16986); 38 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17085); 42 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17283).

²⁸² Prueba testimonial desahogada en las oficinas de esta COFECE el veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis.

²⁸³ Prueba testimonial desahogada en las oficinas de esta COFECE el quince de diciembre de dos mil dieciséis.

²⁸⁴ Prueba testimonial desahogada en las oficinas de esta COFECE el veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis.

<p>“19.- <u>Si</u> [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] <u>representa a los permisionarios asociados a dicha asociación civil solo respecto de cuestiones administrativas, como lo son la representación de los respectivos permisionarios asociados ante terceros, la venta de los boletos para la prestación del SERVICIO y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta, como lo es el retorno de los recursos correspondientes a cada permisionario, la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc.</u> [énfasis añadido]”</p>	<p>TESTIGO 1</p>	<p>“<u>Es correcto, esas son las funciones de las agrupaciones, me consta porque conozco sus actas constitutivas, modificaciones en su caso</u> énfasis añadido]”²⁸⁵</p>
<p>“24.- Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] únicamente representa ante terceros y provee de servicios administrativos a los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN]”.</p>	<p>TESTIGO 1</p>	<p>“<u>Los servicios administrativos que le suministran a sus agremiados consisten en trámites ante el Aeropuerto, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, labores de control interno, creación de expedientes, administración del recurso por la venta de los boletos, [...]</u> [énfasis añadido]”²⁸⁷</p>
<p>“28.- <u>Si los derechos y obligaciones inherentes al permiso para la prestación del SERVICIO implican</u> entre otros: la determinación, registro y aplicación de tarifas, la sustitución de la Unidad Vehicular, la designación de operadores, la contratación de un seguro vehicular, la cesión de derechos, el pago de tenencia, verificación vehicular y otros impuestos y derechos y la explotación comercial del permiso y <u>expedir los boletos respectivos</u> para la prestación del SERVICIO [énfasis añadido]”.</p>	<p>TESTIGO 6</p>	<p>“<u>Para expedir los boletos respectivos tenemos a Yellow Cab. La administradora es la que se encarga de hacer el contrato para que haya alguien que esté en la venta de los boletos y esto permita tener mayor transparencia y claridad para saber qué boletos vienen para nosotros como permisionarios de Yellow Cab, esto es autorizado por nosotros. El contrato es entre Yellow Cab con una empresa que no recuerdo bien el nombre. La venta de boletos para prestar el Servicio la hace Yellow</u></p>

²⁸⁵ Folio 20729.

²⁸⁶ Folio 20697.

²⁸⁷ Folio 20731.





36109

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

		<u>Cab directamente, autorizado por nosotros [énfasis añadido]</u> . ²⁸⁸
--	--	---

De igual forma, del desahogo a la prueba testimonial ofrecida por NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA, a cargo del Director General del AICM, presentada vía oficio en la OFICIALÍA el cinco de diciembre de dos mil dieciséis, se desprende que, como parte de las funciones de representación de los PERMISIONARIOS, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN son las encargadas de operar el SERVICIO DE TAXI, de conformidad con lo siguiente:

"[...] SI [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] REPRESENTA A LOS PERMISIONARIOS ASOCIADOS A DICHA ASOCIACIÓN CIVIL SOLO RESPECTO DE CUESTIONES ADMINISTRATIVAS, COMO LO SON LA REPRESENTACIÓN DE LOS RESPECTIVOS PERMISIONARIOS ASOCIADOS ANTE TERCEROS, LA VENTA DE LOS BOLETOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y LOS ASPECTOS ADMINISTRATIVOS QUE IMPLICA LA RECAUDACIÓN DE TAL VENTA, COMO LO ES EL RETORNO DE LOS RECURSOS CORRESPONDIENTES A CADA PERMISIONARIO, LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS QUE SE GENERAN CON MOTIVO DE LAS CUOTAS QUE SE APORTAN Y DE LAS CUALES SE PAGAN LOS SALARIOS DE LOS MODULADORES, PERSONAL DE CAJAS, PERSONAL DE OFICINA, ETC.

Respuesta.- De conformidad con la declaración 11.10 del Convenio Moral, la asociación agrupa a permisionarios del servicio y por cuenta y orden de éstos los representa ante terceros en los asuntos relativos de la agrupación y lo referente a la operación del servicio [énfasis añadido]".²⁸⁹

Todo lo anterior robustece la premisa de que SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN llevan a cabo las funciones operativas del SERVICIO DE TAXI, así como su ofrecimiento, y que son ellas quienes ante los ojos de los consumidores lo ofrecen y lo prestan.

Ello incluso se confirma con las propias manifestaciones hechas por YELLOW CAB,²⁹⁰ SITIO 300²⁹¹ y NUEVA IMAGEN²⁹² en sus respectivos desahogos a los requerimientos de información formulados por la AI durante la etapa de investigación, de las que se desprende que dichas AGRUPACIONES tienen dentro de sus funciones la de implementar actividades de planeación, organización y acciones para el mejor desarrollo de la operación del SERVICIO DE TAXI, así como la venta de boletos del SERVICIO DE TAXI, de conformidad con lo siguiente:

YELLOW CAB	<i>"Dentro de los servicios que mi representada ofrece, se encuentran el <u>representar a sus agremiados ante las diferentes instancias, autoridades y dependencias que tengan injerencia en la prestación del servicio público señalado con anterioridad, respecto de los diversos trámites que les corresponden y que impactan o afectan a la generalidad de los agremiados; formalizar a nombre y cuenta de los permisionarios, los contratos de arrendamiento con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de</u></i>
------------	---

²⁸⁸ Folio 24748.

²⁸⁹ Folios 20787 a 20790.

²⁹⁰ Desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086 emitido por el DGIPMA el quince de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de YELLOW CAB en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año.

²⁹¹ Desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-083²⁹¹ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre del mismo año.

²⁹² Desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-084 emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre del mismo año.

f.

uy



36110

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

	<p><u>México, para la venta de boletos y para la ocupación de sus oficinas administrativas; administrar los recursos que aportan los permisionarios agremiados; implementar actividades de planeación, organización y acciones para el mejor desarrollo de la operación del servicio; altas y bajas de permisionarios; etc</u></p> <p>[...]</p> <p><u>Mi representada requiere de diversos espacios para la instalación de cajas para la venta de los boletos que amparan el servicio de taxis y para la instalación de oficinas administrativas y toda vez que mi representada no presta el servicio en cuestión, sino los permisionarios que ésta agremia, se contrataron con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, otros espacios para ser ocupados como estacionamiento, zonas de espera y abordaje [énfasis añadido]</u>".²⁹³</p>
<p>SITIO 300</p>	<p><u>"Los servicios que SITIO 300 ofrece a los permisionarios que agremia, incluyen la venta de los boletos del servicio, así como la administración de los recursos que por ese concepto se generan, siempre por cuenta y orden de dichos permisionarios; a través del personal contratado para el efecto, proporciona los servicios administrativos necesarios, la operación y organización del servicio de recolección de pasajeros a domicilio, operación y organización en las zonas de estacionamiento y zonas de abordaje (modulación); la representación de los permisionarios agremiados ante terceros en los asuntos sobre su colectividad, sin más límite que el que cada permisionario tiene sobre sus permisos individuales y los derechos derivados de dichos permisos. Para la realización de sus actividades, SITIO 300 requiere de la infraestructura consistente en espacios para la venta de los boletos, para oficinas y talleres de mantenimiento automotriz. De igual forma, SITIO 300 requiere de los servicios de suministro de energía eléctrica, servicio de telefonía y de internet y los servicios de recursos humanos. Para desarrollar sus funciones, SITIO 300 requiere de equipo de computación, equipo de telefonía y de comunicación. Los permisos que SITIO 300 requiere para prestar sus servicios, son los contratos de arrendamiento respectivos, el convenio con el aeropuerto para establecer las reglas generales de operación, el Registro Federal de Contribuyentes, registro ante el IMSS y el registro ante el INFONAVIT [...]</u></p> <p><u>Entiendo como 'SERVICIO' al servicio de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de taxi, con origen o destino en el AICM, se reitera a esa Autoridad que SITIO 300 no es un prestador de dicho servicio, ya que les ha otorgado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; siendo que SITIO 300, por cuenta y orden de los permisionarios agremiados, únicamente vende los boletos del servicio a cargo de éstos, quienes son los únicos facultados para prestarlo [énfasis añadido]</u>".²⁹⁴</p>
<p>NUEVA IMAGEN</p>	<p><u>"[...] Servicios que ofrece: Representa a sus agremiados ante autoridades y terceros, en lo que corresponde a sus asuntos de interés general respecto de la prestación del servicio, con límite de lo que representa el permiso que individualmente les ha sido expedido; por cuenta y orden de los permisionarios, realiza la venta de los boletos del servicio y administra los recursos; proporciona persona para logística de operación; realiza el registro de permisionarios y operadores que prestan directamente el servicio [...] Nueva Imagen, por cuenta y orden de los permisionarios que agremia, realiza la venta de los boletos del servicio y administra los recursos derivados [énfasis añadido]</u>".²⁹⁵</p>

Así, de lo manifestado por YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN así como por los testigos ofrecidos por YELLOW CAB y SITIO 300, se desprende que SITIO 300, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN

²⁹³ Folio 7562.
²⁹⁴ Folio 7047, 7048 y 7051.
²⁹⁵ Folio 6854, 6862 y 6864.

Handwritten signature or mark.



36111

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

y PORTO TAXI participan al ejecutar las acciones constitutivas de la operación del SERVICIO DE TAXI, al menos: (1) en la venta de boletos al público; (2) en la administración de los recursos para el pago de contraprestaciones de acceso a zona federal, de arrendamientos, salario del personal; y (3) apoyando con arrendamiento de espacios y manejo administrativo.

Asimismo, el hecho de que las emplazadas afirmen que “[...] *si bien es cierto que [YELLOW CAB, SITIO 300, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN], en efecto es quien ofrece el servicio [...]*”, implica una confesión respecto a que dichas personas morales ofrecen el SERVICIO DE TAXI, situación que será analizada en el apartado “*NO TENEMOS INJERENCIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI*”, pues tal como se señala en dicho apartado, del análisis del artículo 9º de la LFCE 2006, fracción I, se desprende que, para actualizar el supuesto contenido en él, es necesario que se fije, eleve, concerte o manipule el precio al que un servicio **es ofrecido**.

Por lo anterior, se concluye que las AGRUPACIONES son agentes económicos conforme a lo previsto en el artículo 3º de la LFCE 2006,²⁹⁶ pues su actuar repercute en el proceso de competencia y libre concurrencia.

Por su parte, es igualmente **infundado** que, derivado del contenido de sus actas constitutivas, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 no tengan la capacidad legal para prestar el SERVICIO DE TAXI.

De las actas constitutivas de cada agrupación, mismas que refieren YELLOW CAB²⁹⁷ y SITIO 300²⁹⁸ y que fueron presentadas por ellas ante esta COFECE durante el periodo de investigación en el EXPEDIENTE, se desprende que su actividad económica es primordialmente prestar el SERVICIO DE TAXI, de conformidad con lo siguiente:

SITIO 300:

“[...] **ARTÍCULO 7.- El objeto social de de [sic] la Asociación, será: - - - - I.- Prestar el servicio público de transportación terrestre en vehículos de alquiler, ya sean estos colectivos, semi-colectivos o individuales, en aquellas [sic] zonas en que se requiera este servicio. - - - - II. Afiliar a esta Organización a aquellos prestadores de este tipo de servicio público, constituidos con los mismos principios y objeto social de ésta. [...] VIII. Adquirir los bienes muebles e inmuebles necesarios para satisfacer el objeto social de la Organización, así como la celebración de cualquier acto jurídico, convenios y contratos que se requieran para el logro [sic] de los objetivos ya señalados [...] [énfasis añadido]**”.²⁹⁹

YELLOW CAB:

²⁹⁶ Véase la tesis: “**AGENTES ECONÓMICOS. PARA CONSIDERARSE CON ESE CARÁCTER NECESARIAMENTE SU ACTIVIDAD DEBE TRASCENDER A LA VIDA ECONÓMICA DEL ESTADO**”. No. Registro: 169006; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 72/2008; Página: 143.

²⁹⁷ Instrumento público presentado por YELLOW CAB en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce. Folios 7596 a 7526.

²⁹⁸ Instrumento público presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce. Folios 7062 a 7094.

²⁹⁹ Folios 7067 a 7070.



“ [...] QUINTO.- El objeto de la Asociación será: ----- a) Prestar el servicio público de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en las modalidades necesarias como servicio individual, colectivo o servicios alternos en aquellas zonas en que se requiera el servicio de transportación de pasajeros; - - - - b) Afiliar a esta asociación a aquellos prestadores de este tipo de servicio público, constituidos con los mismos principios y objeto social de esta; [...] g) Celebrar y suscribir toda clase de actos, contratos, títulos y documentos que permitan llevar a cabo el cumplimiento de su objeto social [...] [énfasis añadido]”³⁰⁰

En ese sentido, es falso que YELLOW CAB y SITIO 300 no cuenten con capacidad legal para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues como se ha señalado con anterioridad, sus actas constitutivas contemplan como parte de su objeto social la prestación del SERVICIO DE TAXI, lo cual les da plena facultad para prestar dicho servicio por conducto de los PERMISIONARIOS agremiados a dichos agentes económicos. Incluso, se contempla la facultad para celebrar toda clase de contratos para cumplir su objeto social (prestar el SERVICIO DE TAXI), lo cual claramente se materializa a través de la celebración del CONTRATO MORAL.

Asimismo, del objeto social establecido en las actas constitutivas de PORTO TAXI³⁰¹ y NUEVA IMAGEN³⁰² se contempla una serie de actividades administrativas, como la de representar a sus agremiados ante las dependencias o autoridades que tengan injerencia en el SERVICIO DE TAXI, lo cual robustece el argumento de que su actividad económica es primordialmente el SERVICIO DE TAXI (en su caso prestado de manera directa por los PERMISIONARIOS a ellas asociados), de conformidad con lo siguiente:

PORTO TAXI:

“[...] ARTICULO [sic] CUARTO.- La sociedad tiene por objeto el siguiente: - - - - - A. La operación y explotación del servicio público federal de auto transporte de pasajeros de y hacia puertos marítimos y aeropuertos federales, autorizado mediante los permisos que para tal efecto le otorgue a la empresa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente. - - - - -
----- B.- La administración, operación, explotación de las cajas expendedoras de boletos para la prestación del servicio de autotransporte público federal de pasajeros con origen o destino en puertos marítimos y aeropuertos federales [...]. D. La prestación del servicio público federal de transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal, aeropuerto y el interior de la república. [...] g) Representar a sus socios ante toda clase de autoridades y cualquier otra persona moral o física y la realización de las gestiones necesarias para el logro de los fines sociales. [...] j) En general, la celebración de todos los actos y contratos que le sean conexos o relacionados para el desarrollo del objeto social [...] [énfasis añadido]”³⁰³

NUEVA IMAGEN:

³⁰⁰ Folios 7596 a 7598.

³⁰¹ Instrumento público presentado por parte de PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce. Folios 7561 a 7950.

³⁰² Instrumento público presentado por parte de NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil catorce. Folios 5189 a 5244.

³⁰³ Folio 8003.



36113

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"[...] ARTÍCULO SÉPTIMO.- El Objeto Social de la Asociación será: - - - - - I.- Agremiar a los prestadores que cuenten con un Permiso para el servicio Público de Autotransporte Federal de pasajeros de y hacia los Puertos Marítimos y Aeropuertos Federales, expedido por la [SCT], en todas sus modalidades en que se presta el servicio, para representarlos ante toda o cualquier autoridad y ante terceros en lo que corresponde a la prestación del Servicio, de conformidad con la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y/o leyes reglamentarias. [...] IX.- Aceptar y conferir toda clase de mandatos de personas físicas morales relacionadas con el objeto social. [...] XV.- Adquirir los bienes muebles e inmuebles necesarios para satisfacer el objeto social de la Asociación, así como la celebración de cualquier otro acto jurídico, convenios y contratos que se requieran para el logro de los objetivos ya señalados [...] [énfasis añadido]".³⁰⁴

Así, se advierte que las AGRUPACIONES no tienen impedimento legal alguno para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues sus actas constitutivas contemplan dicha facultad e incluso prestan el SERVICIO DE TAXI por conducto de sus PERMISIONARIOS agremiados.

Incluso, el propio AICM reconoce que las empresas autorizadas para prestar el "Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino de y hacia el Aeropuerto" son precisamente "Sitio 300, Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi, Confort y Excelencia".³⁰⁵

Por su parte, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE añadieron, en síntesis, que:³⁰⁶

Los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI únicamente pueden ser expedidos en favor de una sociedad mercantil o de personas físicas con actividades comerciales.

Al ser YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 asociaciones civiles sin fines de lucro, ni siquiera estamos en aptitud de que nos sea autorizado un permiso por parte de la DGAF, en razón de que no nos ajustamos a los requisitos que establece la normativa correspondiente.

Este argumento resulta inoperante por **no combatir el OPR**, toda vez que en este no se señala que sean las AGRUPACIONES quienes cuentan con un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI o que tengan firmado algún instrumento jurídico para el acceso a zona federal (CONTRATO INDIVIDUAL); lo que sí señala el OPR, particularmente en el inciso "B. Oferta" del apartado "III.1 Características del Mercado Investigado", es que las AGRUPACIONES deben celebrar el CONTRATO MORAL con el AICM para que los PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO DE TAXI. En ese sentido, toda vez que las AGRUPACIONES cuentan con sus respectivos CONTRATOS MORALES, los cuales establecen las cláusulas de operación del SERVICIO DE TAXI que les da la pauta para representar a los

³⁰⁴ Folio 5193.

³⁰⁵ Folio 11671. Tal y como se desprende del anexo 2 del desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021, presentado en la OFICIALIA el dos de marzo de dos mil quince (folios 11584 a 13320), en particular del listado denominado "CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS".

³⁰⁶ Páginas 7 (parte de los párrafos primero y último) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 7 (parte de los párrafos segundo y último) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 11 (parte de los párrafos primero y tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 6 (parte del párrafo penúltimo) y 7 (parte del párrafo primero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 7 (parte de los párrafos primero y último) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE.



PERMISIONARIOS, así como para la operación del SERVICIO DE TAXI, carece de sentido su afirmación respecto a su imposibilidad para llevar a cabo contratos, convenios o arreglos para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, ya que las AGRUPACIONES son quienes lo operan, administran y ofrecen, pues los PERMISIONARIOS dependen de éstas para prestarlo.

2.3.2 Solo somos intermediarios: hay derechos y obligaciones que no corresponden a las AGRUPACIONES, son exclusivos de los PERMISIONARIOS

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁰⁷

A. Resulta ilegal e improcedente el que nos pretendan atribuir derechos y obligaciones que no nos corresponden, ya sea por el simple hecho de representar [en el caso de ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE] o haber representado [en el caso de JORGE ESPINOSA] a las AGRUPACIONES, o bien, por representar en temas de interés común a los PERMISIONARIOS [en el caso de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] que son quienes directamente prestan el SERVICIO DE TAXI. Baste señalar que entre los derechos y obligaciones inherentes a la titularidad del permiso expedido por la DGAF y por consiguiente a la posibilidad legal de prestar el SERVICIO DE TAXI, se encuentran entre otros los siguientes:

- 1. Determinación, registros y aplicación de tarifas.**
- 2. Sustitución de la unidad vehicular.**
- 3. Designación de operadores.**
- 4. Contratación de seguro vehicular.**
- 5. Cesión de derechos.**

³⁰⁷ Páginas 7 (párrafos primero y segundo), 18 (párrafos segundo a cuarto), 19 (párrafo primero), 20 (párrafos primero y segundo) 23 (párrafos segundo y tercero), 24 (párrafo último), 25 (párrafo primero), 28 (párrafos tercero y cuarto), 30 (párrafos primero a cuarto) y 33 (párrafos antepenúltimo y penúltimo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 7 (párrafos segundo y tercero), 16 (párrafos antepenúltimo a último), 17 (párrafos primero y último), 18 (párrafo primero), 21 (párrafos segundo y tercero), 22 (párrafo último), 23 (párrafo primero), 26 (párrafos tercero y cuarto), 28 y 31 (párrafos antepenúltimo y penúltimo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 11 (párrafo primero), 19 (párrafo último), 20 (párrafos primero a tercero), 21 (párrafos cuarto a sexto), 24 (párrafo último), 25 (párrafos primero a tercero), 26 (párrafos cuarto a sexto), 29 (párrafo último), 30 (párrafos primero a tercero), 31 (párrafos penúltimo y último), 32 (párrafos primero y segundo), 35 (párrafos segundo y tercero), 36 (párrafo último) y 37 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 6 (párrafo penúltimo), 14 (párrafo último), 15 (párrafos primero a tercero), 16 (párrafos tercero a quinto), 19 (párrafos cuarto a sexto), 20 (párrafo último), 21 (párrafos primero a tercero), 24 (párrafos primero a tercero), 25 (párrafos antepenúltimo a último), 26 (párrafo primero), 28 (párrafos antepenúltimo y penúltimo) y 29 (párrafos tercero y cuarto) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 7 (párrafo primero), 15 (párrafos penúltimo y último), 16 (párrafos primero y segundo), 17 (párrafos tercero a quinto), 20 (párrafos penúltimo y último), 21 (párrafo primero), 22 (párrafos segundo a cuarto), 25 (párrafos tercero a quinto), 26 (párrafo último), 27 (párrafos primero a tercero), 30 (párrafos segundo y tercero) y 31 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 6 (párrafo primero), 13 (párrafos antepenúltimo a último), 14 (párrafos primero y último), 15 (párrafos primero a tercero), 17 (párrafos penúltimo y último), 18 (párrafos primero y segundo), 19 (párrafos segundo a cuarto), 21 (penúltimo y último párrafos), 22 (primer párrafo), 23 (párrafos primero a cuarto), 25 (párrafo último) y 26 (párrafos primero, antepenúltimo y penúltimo), de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36115

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

6. Pago de tenencia, verificación vehicular y otros impuestos y derechos.
7. Explotación comercial.

No ejercemos algún derecho ni cumplimos con alguna de las obligaciones antes relacionadas, porque todo queda a cargo del PERMISIONARIO y no existe alguna disposición legal que nos permita o faculte para sustituirlos en tales derechos y obligaciones.

B. Si bien es cierto [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y SITIO 300] ofrecen el SERVICIO DE TAXI que prestan los PERMISIONARIOS asociados a dichas agrupaciones, también lo es que el mismo y todo lo que éste implica, como lo es el registro de tarifas, mantenimiento y gastos de operación del vehículo, pago de contribuciones que el servicio implique, pago de los derechos que se generen con motivo de la titularidad de los respectivos vehículos y contratos correspondientes, etcétera, corren a cargo de cada PERMISIONARIO titular, de ahí que de ningún modo [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI o SITIO 300] ni [ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE o JORGE ESPINOSA, en carácter de representantes de sus respectivas agrupaciones], sustituyan a dichos PERMISIONARIOS en el MERCADO INVESTIGADO, puesto que la participación en dicho mercado está reservada legalmente a las personas físicas que cuentan con permiso expedido a su favor por la DGAF y, en su caso, con CONTRATO INDIVIDUAL celebrado con el AICM, requisitos que no cumplen dichas agrupaciones.

C. No es correcta la apreciación de la COFECE, respecto de que esa figura de intermediación sea condicionante o implique que por el simple hecho de representar los intereses de los PERMISIONARIOS puedan ser como agentes económicos dentro del EXPEDIENTE y menos aún que se les pretendan atribuir conductas que de ningún modo les es posible realizar, toda vez que las AGRUPACIONES tienen la figura de representante común de los PERMISIONARIOS asociados a cada una de ellas, ante terceros y AICM, pero solamente para los objetivos de eficiencia y facilitación que el propio AICM ha establecido.

Las AGRUPACIONES fueron constituidas para proveer de servicios administrativos a los PERMISIONARIOS asociados a éstas, en el entendido de que las mismas no guardan ninguna relación con la prestación del SERVICIO DE TAXI, en razón de que como se ha venido exponiendo, ello corresponde única y exclusivamente a cada PERMISIONARIO en lo individual.

Por su parte, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, que:³⁰⁸

Solo los PERMISIONARIOS pueden prestar el SERVICIO DE TAXI, porque son quienes cuentan con autorización por parte de la DGAF.

³⁰⁸ Páginas 3 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 3 (párrafo último) y 4 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 3 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36116

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Nosotros no tenemos la facultad, derecho o atribución de obligar, imponer o influir en cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN [en el caso de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA] y a YELLOW CAB [en el caso de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA] para cometer conducta alguna contraria a la LFCE y el RLFCE. Por ello, nunca hemos participado ni en lo personal ni en el carácter de representantes de [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, respectivamente], en alguna de las prácticas monopólicas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, respecto del MERCADO INVESTIGADO, porque nunca hemos formalizado o llevado a cabo cualquier contrato, convenio, arreglo o combinación para fijar, elevar, concretar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.

El argumento de las emplazadas resulta inoperante pues no combate el OPR, ya que contrario a lo que manifiestan, esta autoridad en ningún momento les pretendió atribuir derechos y obligaciones que no les correspondían. En primer lugar, en ningún momento el OPR mencionó que las AGRUPACIONES o los REPRESENTANTES tuvieran la obligación de determinar, registrar y aplicar las tarifas; sustituir la unidad vehicular; designar a los operadores; contratar un seguro vehicular o cualquier otra función relacionada con la prestación del SERVICIO DE TAXI que le corresponde al PERMISIONARIO.

En ese sentido, el OPR señala, particularmente en el inciso "B. Oferta" del apartado "III.1 Características del Mercado Investigado", que las AGRUPACIONES deben celebrar el CONTRATO MORAL con el AICM para que los PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO DE TAXI, por lo que la imputación realizada a las AGRUPACIONES no se basó en los derechos y obligaciones derivados del permiso que otorga la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI; mucho menos infiere que las AGRUPACIONES cuenten con un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI. Por tal motivo, toda vez que las AGRUPACIONES cuentan con sus respectivos CONTRATOS MORALES, los cuales establecen las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI que les da la pauta para representar a los PERMISIONARIOS ante el AICM, así como para la operación del SERVICIO DE TAXI, carece de sustento su afirmación respecto a la supuesta pretensión por parte de esta autoridad de atribuir derechos y obligaciones que no le corresponden a las AGRUPACIONES y sus representantes.

Por su parte, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifiestan que su calidad de intermediarios no implica que exista una participación en la práctica monopólica imputada pues no son agentes económicos; dicho argumento es infundado porque, como ha quedado establecido previamente, las actividades que realizan -dentro de las que se encuentran la verificación para que sus agremiados mantengan vigentes el permiso y licencias de los conductores otorgados por la SCT, así como el CONTRATO INDIVIDUAL con el AICM- se refieren a aquéllas que están involucradas directamente con la prestación del SERVICIO DE TAXI, y por lo tanto trascienden en la actividad económica y en el MERCADO INVESTIGADO.

Así, se reitera que en el OPR se reconoce: [i] que en los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES se pactó que estas se obligaban a vigilar y verificar que los PERMISIONARIOS de su respectiva agrupación mantuvieran vigente el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI y las licencias



36117

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

que otorga la SCT, y a su vez el contrato de acceso que celebran los PERMISIONARIOS con el AICM; y [ii] que en el propio objeto social de las AGRUPACIONES se establece que se constituyen con la finalidad de agremiar, representar y afiliar a PERMISIONARIOS; en este sentido, al ofrecer, comercializar y participar en la operación del SERVICIO DE TAXI, como las propias emplazadas lo reconocen, sus actividades trascienden en el MERCADO INVESTIGADO objeto de la imputación, y por lo tanto, son agentes económicos.

2.3.3 Sólo somos intermediarios: no tendría sentido una relación del AICM con cada PERMISIONARIO

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalan que:³⁰⁹

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI administran los recursos derivados de la venta de boletos para pagar la contraprestación individual al AICM por concepto de derecho de acceso y estacionamiento, posteriormente dispersan el remanente a quienes efectivamente realizaron el SERVICIO DE TAXI, y aplican las cuotas generales en aquellos conceptos previamente autorizados.

Si bien es cierto que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI constituyen la figura de intermediario entre los PERMISIONARIOS asociados a cada una de ellas y terceros, también lo es que dichas agrupaciones se constituyeron para facilitar la relación entre todas las partes, sin que las mismas constituyan por sí solas entes capaces de actuar y decidir de manera independiente a los PERMISIONARIOS; prueba de ello es la relación contractual formalizada entre los PERMISIONARIOS y el AICM, de la que se desprende que sería prácticamente imposible que el AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a cada una de las AGRUPACIONES.

La eficiente logística del SERVICIO DE TAXI implica que además de contar preferiblemente con áreas de abordaje y estacionamiento, se disponga dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO de espacios para la instalación de cajas para la venta de boletos y es claro que sería inoperante contar con cuando menos cuatro espacios para cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a cada una de las AGRUPACIONES, ya que se requieren cajas de venta tanto en el área nacional como en el área internacional de cada edificio terminal del AEROPUERTO; esto considerando que si bien cada PERMISIONARIO cuenta con el permiso correspondiente autorizado por la DGAF, y que el permiso por sí mismo prevé

³⁰⁹ Respecto a YELLOW CAB, páginas 4 (parte del segundo párrafo), 18 (párrafos segundo a cuarto), 19 (párrafo primero), 30 y 33 (párrafo penúltimo); NUEVA IMAGEN, páginas 4 (parte del párrafo antepenúltimo), 16 (párrafos segundo a cuarto), 17 (párrafo primero), 28 y 31 (párrafos segundo y tercero); SITIO 300, páginas 8 (parte del párrafo antepenúltimo), 19 (párrafo último), 20 (párrafos primero a cuarto), 31 (párrafos penúltimo y último), 32 (párrafos primero a tercero) y 35 (párrafos segundo y tercero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 4 (parte del párrafo primero), 15 (párrafos segundo a cuarto), 25 (párrafos antepenúltimo a último), 26 (párrafos primero y segundo) y 28 (párrafos antepenúltimo y penúltimo); CARLOS TEPALE, páginas 4 (parte del párrafo segundo), 15 (párrafos penúltimo y último), 16 (párrafos primero a tercero), 26 (párrafo último), 27 (párrafos primero a cuarto) y 30 (párrafos segundo y tercero); JORGE ESPINOSA, páginas 3 (párrafo penúltimo), 13 (párrafos antepenúltimo a último), 14 (párrafos primero y segundo), 23 (párrafos segundo a quinto), 25 (párrafo último) y 26 (párrafos primero y segundo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

f.

my



36118

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

la posibilidad de que los usuarios aborden directamente cada vehículo con el que se presta el SERVICIO DE TAXI, adicionalmente se debe contar con las instalaciones necesarias para que los usuarios contraten previamente, mediante la adquisición del boleto respectivo, la prestación de dicho servicio a su punto de destino, conociendo y aceptando de antemano la tarifa aplicable. Lo anterior son algunas de las razones por las cuales dichas agrupaciones se constituyeron y desarrollan la figura de representante común de los PERMISIONARIOS asociados a cada una de ellas ante terceros.

El argumento de las emplazadas resulta inoperante, en virtud de que **no combate** la imputación en su contra contenida en el OPR, en tanto que la imputación no se funda en el solo hecho de que sean o no intermediarios de sus PERMISIONARIOS, sino que precisamente derivado de que ofrecen y prestan el SERVICIO DE TAXI (en representación de los PERMISIONARIOS), los REPRESENTANTES celebraron un ACUERDO, que cae en el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE y que tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que en dicho estudio se emitieran.

En el OPR no se ordenó emplazar a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN o SITIO 300 por el hecho de que tengan o no celebrados contratos de arrendamiento con el AICM, respecto de la infraestructura necesaria para prestar el SERVICIO DE TAXI o por el hecho de que se discuta si existe o no la necesidad de una representación para los PERMISIONARIOS, o porque sea factible o no para el AICM mantener una relación directa e individual con cada PERMISIONARIO; en este sentido, los argumentos señalados por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tampoco están relacionados con la imputación presuntiva realizada en el OPR respecto de estas AGRUPACIONES.

En todo caso, las manifestaciones de las emplazadas sobre las actividades que realizan confirman que se constituyen como agentes económicos que se obligan en nombre de los PERMISIONARIOS, y participan en el MERCADO INVESTIGADO y en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Se reitera que los actos de las AGRUPACIONES, al obligarse en nombre y representación de los PERMISIONARIOS, y en este sentido, al actuar a nombre de éstos, considerando que son las AGRUPACIONES quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, sus actos trascienden en la prestación del este último y, por lo tanto, son susceptibles de ser investigadas y sancionadas por realizar conductas contrarias a la normativa de competencia económica.

2.3.4 La representación se construye a actos de interés común y no recae en una sola persona

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³¹⁰

³¹⁰ Páginas 4 (parte del párrafo antepenúltimo), 7 (párrafo último), 8 (párrafo tercero y cuarto), 9 (párrafo primero) y 24 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 4 (parte del párrafo segundo), 7 (párrafo último), 8 (párrafos primero, tercero y cuarto), 9 (párrafo primero) y 22 (párrafo primero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 8 (parte del párrafo segundo), 11 (parte del párrafo último), 12 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de SITIO 300; 3 (parte del párrafo último), 4 (párrafo primero), 7 (párrafos segundo y último) y 8 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA;



06/11/14

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Carecemos de la posibilidad para realizar hechos y actos que obstaculicen o impidan el proceso de competencia y libre concurrencia mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones, ya que si bien es cierto, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI representan a diversos PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI, y a su vez ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA son -o fueron en su momento- representantes de sus respectivas AGRUPACIONES, también lo es que dicha representación únicamente se constriñe a actos que resulten de interés común, así como para facilitar la relación de diversas autoridades con la generalidad de los PERMISIONARIOS, tal y como resulta con el propio AICM, con quien tenemos formalizados diversos contratos de arrendamiento de espacios para oficinas administrativas.

Resulta incorrecta la apreciación de la COFECE respecto de las actividades de las AGRUPACIONES, en razón de que son asociaciones civiles sin fines de lucro [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] o bien, personas morales [PORTO TAXI] constituidas única y exclusivamente para representar a los PERMISIONARIOS respecto de diversos temas en particular, pero de ninguna manera para que presten el SERVICIO DE TAXI o determinan -las AGRUPACIONES o sus representantes- los términos y condiciones en que deba prestarse, particularmente en cuanto a las tarifas y reglas de operación, ya que no tienen esos alcances ni legales ni extralegales.

La representación de las AGRUPACIONES no solo recae en una sola persona sino en un Consejo Directivo [en el caso de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] o bien, en un Consejo de Administración [en el caso de PORTO TAXI], que se encuentra limitado en cuanto a sus decisiones a las expresamente conferidas en sus estatutos y en las determinaciones que se aprueben en sus respectivas asambleas ordinarias o extraordinarias, en el entendido de que tales determinaciones necesariamente deberán referirse a asuntos de interés común, no a cuestiones que correspondan a cada PERMISIONARIO en lo particular, como en el caso concreto lo es la fijación de las tarifas que cada uno aplica al SERVICIO DE TAXI.

Resulta improcedente la afirmación de la AI al señalar que: “[...] los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES, son las personas físicas que participaron directamente en las conductas investigadas [...]”, pues es claro que dichos representantes han tenido algún grado de participación en la organización, logística y administración de sus respectivas AGRUPACIONES y en aquellas actividades que coadyuvan con las que realizan los participantes directos en el mercado, más no corresponde a estas personas físicas de modo alguno, el fijar las tarifas que cada uno de los PERMISIONARIOS registra y aplica al SERVICIO DE TAXI, ni mucho menos el ordenar o influir de modo alguno en dicha fijación, puesto que tal decisión corresponde únicamente a cada persona física en lo personal, lo

4 (párrafo segundo), 7 (párrafo último), 8 (párrafos primero, tercero y cuarto) y 9 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 3 (párrafo penúltimo), 6 (párrafo penúltimo) y 7 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36120

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

cual es claramente demostrable con el hecho de que ni en el EXPEDIENTE ni ante alguna otra autoridad y/o particular, existe evidencia de que las AGRUPACIONES hayan impuesto su voluntad en los términos descritos; tan es así, que la COFECE no hizo referencia en el OPR a elemento de prueba alguno que demostrara que hayamos obligado a los PERMISIONARIOS para aceptar, registrar y aplicar la tarifa que unilateralmente decidiéramos.

Algunas de las manifestaciones son **infundadas**, y el resto son **inoperantes**, en virtud de las siguientes razones.

Tal como se ha referido anteriormente, las AGRUPACIONES son agentes económicos pues ofrecen, comercializan y en consecuencia prestan el SERVICIO DE TAXI. En ese sentido, se reitera lo señalado en el numeral "Las AGRUPACIONES no somos agentes económicos porque no tenemos la facultad legal para prestar el SERVICIO DE TAXI" de esta resolución, en el sentido que no debe perderse de vista que el artículo 3° de la LFCE 2006 expresamente señala la posibilidad de que las personas o entidades sin fines de lucro sean considerados agentes económicos, así como los diversos criterios emitidos por el PJJ señalados previamente en esta resolución.

Así, resulta **infundado** lo manifestado por las emplazadas relativo a que carecen de la posibilidad para realizar hechos y actos que obstaculicen o impidan el proceso de competencia y libre concurrencia mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones, pues las AGRUPACIONES, al obligarse en nombre y representación de los PERMISIONARIOS, y en este sentido, actuar a nombre de éstos, considerando que son las AGRUPACIONES quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, sus actos trascienden en la prestación del este último y, por lo tanto, son susceptibles de realizar conductas contrarias a la normativa de competencia económica.

Ahora bien, se reitera lo señalado en el apartado "Sobre la representación" respecto a que para considerar que una persona física representa a una moral para los efectos de lo establecido en el artículo 35, fracción IX de la LFCE 2006, no es necesario que se acredite que dicha persona tenga la representación legal (orgánica o a través de un poder, un instrumento notarial) de esa persona moral; la fracción señalada se refiere a una actuación en representación (sin que señale que sea legal) o bien por cuenta y orden de personas morales.

En este sentido, con independencia de que se hubiera actuado sin el consentimiento del Consejo Directivo o el Consejo de Administración, respectivamente, debe considerarse que ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA y ALFONSO MÉNDEZ son identificados como representantes o personas que actúan o actuaban a nombre de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y SITIO 300, respectivamente, por varios comparecientes que participan en el mercado y representan a sus competidores. Lo anterior se hace patente de lo siguiente:

i) CARLOS TEPALE indicó que:³¹¹

³¹¹ Declaración de CARLOS TEPALE realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veintiséis de agosto de



36121

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

“9) Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de NUEVA IMAGEN, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Soy Presidente del Consejo Directivo y desempeño este cargo desde el seis de septiembre de dos mil ocho.

[...]

19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

b) Enrique Ruvalcaba Ordaz. Si [sic] lo conozco, es representante legal de Yellow Cab, éramos integrantes de SITIO 300.

[...]

e) Jorge Espinosa Lee. Si [sic] lo conozco, actualmente es permisionario de Porto Taxi y fue representante legal hace aproximadamente un año de esta empresa.

[...]

25) Señale si NUEVA IMAGEN ha contratado los servicios ofrecidos por SEPSA.

[...]

f) Mencione el nombre de la persona encargada por NUEVA IMAGEN para coordinar los trabajos del estudio con SEPSA. R. Eru su servidor [énfasis añadido]”.³¹²

ii) ENRIQUE RUVALCABA indicó que:³¹³

“[...] 9) Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de Yellow Cab, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Representante legal desde febrero de dos mil nueve a la fecha

[...]

19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

b) Carlos Tepale Alonso. R. Si [sic] lo conozco y es presidente de Nueva Imagen.

[...]

e) Jorge Espinosa Lee. R. Si [sic] lo conozco y sé que fue dirigente de Portotaxi [sic]

dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-112 emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE.

³¹² Folios 4936, 4938, 4939, 4940.

³¹³ Declaración de ENRIQUE RUVALCABA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113 emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE.



[...]

25) Señale si **YELLOW CAB** ha contratado los servicios ofrecidos por **SEPSA**, precisando en su caso

[...]

f) Mencione el nombre de la **persona encargada por YELLOW CAB para coordinar los trabajos del estudio con SEPSA.**

R. **Enrique Ruvalcaba** [...] [énfasis añadido]”³¹⁴

iii) ALFONSO MÉNDEZ señaló que:³¹⁵

“16) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

b) **Enrique Ruvalcaba Ordaz**

[...] Actualmente es **presidente y permisionario de Yellow Cab** [...].

d) **Carlos Tepale Alonso.**

[...] Actualmente es **presidente de Nueva Imagen.** [...] [énfasis añadido]”³¹⁶

iv) **A** señaló que:³¹⁷

“19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

a) **Carlos Tepale Alonso.** Si [sic] lo conozco, [...] es el **representante de Nueva Imagen** [...].

b) **Enrique Ruvalcaba Ordaz.** Si [sic] lo conozco [...] es el **representante de Yellow Cab** [...].

e) **Jorge Espinosa Lee.** Si [sic] lo conozco, porque es permisionario y **fue líder de Porto Taxi.**

[...]

21) ¿Tiene conocimiento de **conversaciones o reuniones entre Sitio 300 y sus competidores?**

[...]

iv. ¿Quiénes y en representación de quién asistieron a dichas reuniones?

³¹⁴ Folios 5399, 5402, 5403 y 5404.

³¹⁵ Declaración realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el quince de octubre dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-223 emitido por el DGIPMA el veinticuatro de agosto de dos mil quince en el EXPEDIENTE.

³¹⁶ Folio 15651.

³¹⁷ Declaración realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticinco de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-111 emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE.



06123

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

R. Carlos Tepale Alonso, en representación de Nueva Imagen, Enrique Ruvalcaba Ordaz [...] representantes de Yellow Cab [...] [énfasis añadido]".³¹⁸

v) Finalmente, el Director General de SEPSA señaló que:³¹⁹

"11. Mencione si usted o personal de SEPSA han participado en reuniones conjuntas con los prestadores del SERVICIO. R. Sí, sólo en el dos mil once. En su caso responda:

i. ¿Cuándo y dónde tuvieron lugar las reuniones?

R. Entre abril y junio de dos mil once, en lugares públicos dentro del AICM.

ii. ¿Quiénes y en representación de quién asistieron a dichas reuniones?

R. Por parte de SEPSA acudía su servidor y el Ingeniero Gerardo Michel que es especialista en transporte, por Porto Taxi normalmente acudía Jorge Espinosa, por Nueva Imagen era Carlos Tepale, por Yellow Cab acudían Enrique Ruvalcaba [...], por parte de Sitio 300 Alfonso Méndez, quien era el representante de Sitio 300 en ese momento. [...] [énfasis añadido]".³²⁰

A mayor abundamiento, se indica que CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA efectivamente señalan que son representantes legales de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente.

Del ACUERDO se observa que fueron precisamente JORGE ESPINOSA, ALFONSO MÉNDEZ, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA, quienes firmaron como "representantes legales" en nombre de PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente.³²¹ De esta forma, existe evidencia de que dichas personas habrían contratado a SEPSA como representantes de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y SITIO 300 e incluso son identificados como representantes de dichas agrupaciones.

Asimismo, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA señalaron que se reunieron para coordinar los trabajos del ESTUDIO TARIFARIO con SEPSA por parte de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente; e incluso las emplazadas afirman en sus escritos de contestación al OPR que en relación con el ACUERDO que las AGRUPACIONES acordaron con SEPSA: "[...] la realización del ESTUDIO TARIFARIO para obtener un mejor costo de dichos trabajos al considerar el volumen de los beneficios finales de los mismos, considerando el número de permisionarios que se encontraban agremiados a cada AGRUPACIÓN, precisando que a cada una de éstas le correspondió el pago por cuenta y orden de sus respectivos permisionarios agremiados [...] [énfasis añadido]",³²² asimismo, en relación con el ESTUDIO TARIFARIO: "[...] radicó en el hecho de que los [PERMISIONARIOS] contarán con elementos para

³¹⁸ Folios 4926 y 4927.

³¹⁹ Declaración realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-116 emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE.

³²⁰ Folios 5143 y 5144.

³²¹ Folio 5148.

³²² Páginas 37 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16621); 28 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16723); 33 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16851); 31 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16983); 35 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17082); 39 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17280).



36124

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

la determinación, registro y aplicación de las tarifas que cobran por la prestación del SERVICIO, partiendo del análisis y valoración de elementos e información reales, actuales y aplicables; tan es así, que una vez que se dispuso de los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, se informó a los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y SITIO 300], para que tal y como la normatividad aplicable establece, procediera cada uno de ellos, previo análisis, a registrar las tarifas proyectadas al año 2021 y a partir de las mismas aplicar descuentos variables en razón del incremento de los costos de operación [énfasis añadido],³²³ y las emplazadas no controvierten en su contestación al OPR esta situación; por el contrario, aceptan que participaron en la firma del ACUERDO para la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de esta manera influir en la determinación y registro de tarifas. De esta forma, las emplazadas **no combaten** la imputación contenida en el OPR en su contra, ni las consideraciones y elementos de convicción expresados en el mismo.

Finalmente, se señala a las emplazadas que el OPR tampoco señaló que las personas físicas emplazadas hubieran ordenado a los PERMISIONARIOS la elevación o manipulación del precio del SERVICIO DE TAXI, por lo que **no combaten** la imputación contenida en su contra al negar dicha situación. No obstante, se señala a las emplazadas que su argumento carece de sustento pues tal como se advierte del capítulo "V. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" apartado "B. ACUERDO Y ESTUDIO TARIFARIO" de esta resolución, una vez que el ESTUDIO TARIFARIO le fue entregado a las AGRUPACIONES, los PERMISIONARIOS pertenecientes a cada una de ellas registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO, lo que implica que contrario a lo señalado por las emplazadas, las personas físicas que actuaron en representación de las AGRUPACIONES sí tienen la capacidad de influir en las decisiones de los PERMISIONARIOS.

2.3.5 No tenemos injerencia en la prestación del SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³²⁴

Negamos categóricamente que hayamos incurrido en cualquiera de los supuestos señalados por la COFECE para que se configure una práctica monopólica absoluta, debido a la naturaleza de nuestras funciones y a la imposibilidad real y material de influir directa o indirectamente en las decisiones que respecto de cada permiso expedido por la DGAF le corresponda a sus titulares. Existen actos, gestiones y obligaciones que corresponden única y exclusivamente a cada PERMISIONARIO en lo individual y en los que no tenemos injerencia, como lo es la prestación del SERVICIO DE TAXI, así como la determinación de las tarifas que registra cada PERMISIONARIO, el pago de la

³²³ Páginas 38 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16622); 28 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16723); 33 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16851); 31 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16983); 35 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17082); 39 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17280).

³²⁴ Páginas 4 (párrafo penúltimo) y 18 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 4 (párrafo penúltimo) y 15 (párrafo último) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 8 (párrafo penúltimo) y 19 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 4 (párrafo segundo) y 14 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 4 (párrafo antepenúltimo) y 15 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 3 (párrafo último), 4 (párrafo primero) y 13 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36125

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

contraprestación por el servicio de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, etcétera.

Estos argumentos resultan, por una parte **infundados** y, por otra **inoperantes**, de conformidad con lo siguiente.

En primer término, es **infundado** que las AGRUPACIONES no tengan injerencia en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Como se explicó anteriormente, no puede considerarse a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS; ya que el CONTRATO INDIVIDUAL celebrado con AICM obliga a los PERMISIONARIOS a pertenecer a una agrupación, y de no cumplir con dicha obligación se actualizaría la causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL. Las propias emplazadas reconocen en sus contestaciones que YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN participan como ejecutores de las acciones constitutivas de la operación del SERVICIO DE TAXI en la venta de boletos al público; apoyando con arrendamiento de espacios, pago de salarios al personal y manejo administrativo, de conformidad con lo siguiente:

YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN	"[...] el objeto para el cual fueron creadas [las AGRUPACIONES] y que corresponde a la representación de los respectivos permisionarios agremiados ante terceros, <u>la venta de los boletos para la prestación del SERVICIO y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta, como lo es el retorno de los recursos correspondientes a cada permisionario, la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc</u> [énfasis añadido]" ³²⁵
ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA	"[...] el objeto para el cual fueron creadas [las AGRUPACIONES] y que corresponde a la representación ante terceros de los respectivos PERMISIONARIOS asociados, <u>la venta de los boletos para la prestación del SERVICIO y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta como lo es el retomo de los recursos correspondientes a cada PERMISIONARIO la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc</u> [énfasis añadido]" ³²⁶

Adicionalmente, las cantidades por concepto de pago de la contraprestación de acceso a la zona federal que son determinadas a los PERMISIONARIOS en los CONTRATOS INDIVIDUALES, **son cobradas a las AGRUPACIONES**, toda vez que los PERMISIONARIOS: "[...] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y el resto de las AGRUPACIONES] facultaron a las mismas para efectuar el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal que a cada uno le corresponde, por orden y cuenta de los mismos [...]"³²⁷

³²⁵ Páginas 29 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16613); 30 y 31 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folios 17271 y 17272); y 27 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17074).

³²⁶ Página 24 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16976); 26 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16844); y 22 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16717).

³²⁷ Páginas 63, 64 y 65 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folios 16647, 16648 y 16649); 51, 52 y 53 de la contestación al

3

Wuy



306126

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Así, son las AGRUPACIONES quienes en realidad prestan el SERVICIO DE TAXI, pues los PERMISIONARIOS no podrían operar sin la existencia de éstas (ya se dijo que una causal de rescisión al CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación).

Asimismo, no obstante que ha quedado claro que las AGRUPACIONES son quienes ante los consumidores y las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO DE TAXI, se reitera que del análisis del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, se desprende que para actualizar el supuesto contenido en él, es necesario que se fije, eleve, concerte o manipule el precio al que un servicio **es ofrecido**. Ahora bien, de conformidad con lo señalado por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA en sus contestaciones al OPR, respecto a que: “[...] si bien es cierto que [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300], en efecto es quien ofrece el servicio que prestan los [PERMISIONARIOS...], también lo es que [el SERVICIO DE TAXI] y todo lo que éste implica, [...] corren a cargo de cada [PERMISIONARIO] titular [énfasis añadido]”,³²⁸ resulta claro que quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI son las AGRUPACIONES, y por ende, son agentes económicos cuyo actuar puede ser investigado y, en su caso, sancionado en términos de la LFCE 2006; incluso aunque únicamente ofrecieran el SERVICIO DE TAXI, pueden incurrir en la comisión de una práctica monopólica absoluta, resultando **infundado** que debido a su naturaleza no puedan incurrir en éstas.

Por otra parte, resulta **inoperante** el razonamiento relativo a que existe una presunta imposibilidad real y material de influir directa o indirectamente en las decisiones que respecto de cada permiso expedido por la DGAF le corresponda a sus propios titulares, lo anterior toda vez que **no combate** la imputación presuntiva contenida en el OPR, en tanto que este no basa su imputación en la influencia que pudiera o no tener la agrupación sobre sus PERMISIONARIOS, pues la conducta se le imputa a las AGRUPACIONES y a sus REPRESENTANTES directamente, es por la probable realización de la conducta consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los REPRESENTANTES, que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

2.3.6 La COFECE es omisa en precisar con base en qué elementos determinó que son las AGRUPACIONES quienes frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO DE TAXI.

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³²⁹

OPR de JORGE ESPINOSA (folios 16746, 16747 y 1678); 57, 58 y 59 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folios 16875, 16876 y 16877); 56 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 17008); 60, 61 y 62 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folios 17107, 17108, 17109); 64, 65, 66 y 67 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folios 17305, 17306, 17307 y 17308).

³²⁸ Páginas 7 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16591); 6 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16701); 7 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16825); 6 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16958); 7 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17054); 11 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17252).

³²⁹ Páginas 19 (último párrafo), 23 (párrafo segundo), 31 (párrafo último) y 35 (párrafo último) de la contestación al OPR de Yellow



06127

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

La COMISIÓN es omisa en precisar con base en qué elementos determinó que las AGRUPACIONES son: “[...] quienes frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias, prestan el SERVICIO”, dejándonos en estado de indefensión.

Es cierto que el conjunto de PERMISIONARIOS no pertenecientes, sino asociados a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas y que éstas son las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación, pero es incorrecto que por tales situaciones, sean las AGRUPACIONES, las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias presten el SERVICIO DE TAXI, constituyéndose de esta manera como competidores entre sí, puesto que de acuerdo con la LCPAF y el RAFSA, las personas físicas que cuentan con permiso expedido a su favor por la DGAF son las únicas facultadas y en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI. Dar cabida al argumento de la COFECE implicaría que se distorsionaran por apreciaciones subjetivas e improcedentes la LCPAF y el RAFSA, lo cual sería totalmente ilegal.

Este argumento es infundado.

En primer lugar, contrario a lo que señalan las emplazadas, en el OPR la AI motivó el por qué las AGRUPACIONES al: “[...] administra[r] las necesidades operativas, de comercialización y de representación de los PERMISIONARIOS [...es que...] frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias, prestan el SERVICIO”.³³⁰ Ello se hace patente a lo largo del OPR, en especial en el apartado “III.1. Características del Mercado Investigado”, sub apartado “A. Normatividad”, en el que se analizó lo siguiente:

“[...] El SERVICIO se encuentra regulado por la LEY DE AUTOTRANSPORTE, la cual establece que el servicio de autotransporte de pasajeros es el ‘...que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos...’³³¹. Por su parte, el REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE señala que, atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, el autotransporte federal de pasajeros se puede clasificar, entre otros, en servicio de transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos³³².”

Cab; 17 (párrafo penúltimo), 20 (último párrafo), 21 (párrafo primero), 29 (párrafo tercero) y 33 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de Nueva Imagen; 21 (párrafo tercero), 24 (párrafo penúltimo), 33 (parte del párrafo segundo), 37 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de Sitio 300; 16 (párrafo segundo), 19 (párrafo tercero), 27 (párrafo primero) y 29 (párrafo último) de la contestación al OPR de Enrique Ruvalcaba; 17 (párrafo segundo), 20 (párrafo tercero), 28 (párrafo penúltimo) y 31 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de Carlos Tepale; 14 (párrafo penúltimo), 17 (párrafo tercero), 24 (párrafo tercero) y 27 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de Jorge Espinosa.

³³⁰ Folios 16366 y 16367.

³³¹ En dicho pie de página se señala lo siguiente: “Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

IX. Servicio de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos: (...).”

³³² En dicho pie de página se señala lo siguiente: “Artículo 18.- Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinarán en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios: (...)

VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos”. VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos”.

En este sentido, los mencionados ordenamientos refieren que para poder prestar el SERVICIO es necesario contar con el permiso correspondiente otorgado por la SCT³³³, mismo que será otorgado a todas aquellas personas, físicas o morales, que cumplan con los requisitos establecidos para tal efecto.

Por otra parte, la Ley de Aeropuertos³³⁴ y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos³³⁵, contemplan que el derecho de acceso a la zona federal inherente al servicio público de transportación terrestre, así como el estacionamiento para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público, se encuentran comprendidos dentro de los servicios aeroportuarios, por lo que es AICM el encargado de proporcionarlos a los PERMISIONARIOS para que se encuentren en condiciones de prestar el SERVICIO.

A efecto de lo anterior, los PERMISIONARIOS deben celebrar un CONTRATO INDIVIDUAL con AICM, en el cual "...AICM conviene con EL PERMISIONARIO los términos del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO en la modalidad de ordinario sedán, metropolitano y foráneo; el estacionamiento para las UNIDADES y el uso de la infraestructura aeroportuaria conforme a lo establecido en los CRITERIOS Y CONDICIONES"³³⁶.

Adicionalmente, todos los PERMISIONARIOS deben pertenecer a alguna agrupación para poder prestar el SERVICIO, puesto que en una de las cláusulas del CONTRATO INDIVIDUAL se señala explícitamente que "[l]as causales a las que se les otorga el carácter de graves y por la cuales podrá ser rescindido este contrato serán las siguientes: (...) por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN"³³⁷.

Además, cada una de las agrupaciones debe firmar un CONTRATO MORAL con AICM para que sus PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO, dicho contrato establece las "Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO..."³³⁸ [...]"³³⁹.

En ese sentido, de lo señalado en el propio OPR, se advierte que los PERMISIONARIOS deben: [i] obtener un permiso otorgado por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI; [ii] suscribir un contrato de acceso a zona federal y estacionamiento con el AICM para operar y estar en posibilidad de prestar dicho servicio (CONTRATO INDIVIDUAL); y [iii] formar parte de alguna de las agrupaciones con quienes el AICM tiene celebrados los convenios para el establecimiento de las características y reglas de operación del SERVICIO DE TAXI (CONTRATO MORAL), es decir, SITIO 300, NUEVA IMAGEN,

³³³ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "LEY DE AUTOTRANSPORTE. "Artículo 8o.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: 1. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; (...)." y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE "Artículo 6o.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría los servicios siguientes: 1. Operación y explotación del autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga; (...)"

³³⁴ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "Artículo 48. Para efectos de su regulación, los servicios en los aeródromos civiles se clasifican en: 1. Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros; (...)"

³³⁵ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes: (...)
VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público; (...)"

³³⁶ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "Información que obra en los folios 011429, 015990, 016006, 016023 y 016243 del EXPEDIENTE".

³³⁷ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "Ibid., folios 015995, 016011, 016028, 016252 y 011434".

³³⁸ En dicho pie de página se señala lo siguiente: "Ibid., folios 011426, 011427, 015988, 016005, 016021 y 016242".

³³⁹ Páginas 21 a 23 del OPR (folios 16362 a 16364).



36129

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT; de lo contrario, dejar de pertenecer a alguna de las agrupaciones es causal de rescisión del contrato de acceso a zona federal, y en consecuencia, los permisionarios no podrían prestar el SERVICIO DE TAXI. Lo anterior, aunado al hecho de que frente al consumidor la competencia se da entre las AGRUPACIONES, ya que no pueden elegir la unidad en la que quieran viajar, sino que es la agrupación quien las asigna.

Este argumento se sustenta además en: el CONTRATO INDIVIDUAL celebrado con AICM se advierte que dicho documento es indispensable para poder prestar el SERVICIO DE TAXI pues en el mismo se establece que “[...] AICM conviene con EL PERMISIONARIO los términos del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO en la modalidad de ordinario sedán, metropolitano y foráneo; el estacionamiento para las UNIDADES y el uso de la infraestructura aeroportuaria conforme a lo establecido en los CRITERIOS Y CONDICIONES”;³⁴⁰ el CONTRATO INDIVIDUAL en el que las partes también acordaron que: “[...] las causales a las que se les otorga el carácter de graves y por las cuales podrá ser rescindido este contrato serán las siguientes: (...) por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN”;³⁴¹ y lo señalado por el AICM en su desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021, presentado en la OFICIALÍA el dos de marzo de dos mil quince respecto a que “[...] Se establece, como un requisito indispensable, que para el caso de la transportación terrestre se lleve a cabo un contrato con una sociedad mercantil. No puede ser de manera personal; no puede ser de manera individual, tiene que ser mediante una sociedad mercantil [...] [énfasis añadido]”.³⁴² Todo lo anterior permite asegurar que el solo permiso expedido por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI es insuficiente para efectivamente llevarlo a cabo.

Incluso del análisis que se ha hecho del MERCADO INVESTIGADO y de quienes prestan el SERVICIO DE TAXI, se observa que no existe una sola persona que preste el SERVICIO DE TAXI que no esté asociada a una agrupación, por lo que de ser cierto lo afirmado por las emplazadas existirían prestadores del SERVICIO DE TAXI independientes,³⁴³ no agremiados a alguna agrupación. Así, quien ofrece, comercializa y por lo tanto presta el SERVICIO DE TAXI al consumidor final es la AGRUPACIÓN, aunque lo haga por conducto de los permisionarios, pues dicho consumidor compra el boleto por el SERVICIO DE TAXI a la agrupación, y no a un permisionario en particular.

De igual manera, en el apartado “III.2. Análisis de la Práctica” sub apartado “ii. La actividad económica de las AGRUPACIONES” del OPR se hace referencia al señalamiento del AICM respecto a que las empresas autorizadas para prestar el SERVICIO son “Sitio 300, Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi, Confort y Excelencia” y que dichas agrupaciones se encargan de prestar el ‘Servicio público federal de

³⁴⁰ Folios 11429, 15990, 16006, 16023 y 16243.

³⁴¹ Folios 15995, 16011, 16028, 16252 y 11434.

³⁴² Folio 11588.

³⁴³ Si bien es cierto EXCELENCIA presta actualmente el SERVICIO DE TAXI sin hacer uso de la bolsa de taxis o el estacionamiento del AEROPUERTO, ello obedece a una orden emitida por el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal -ahora Ciudad de México- el primero de diciembre de dos mil quince, mediante la cual se le concedió una suspensión definitiva a EXCELENCIA para efectos de que: “se le permita a la quejosa Servicio de Excelencia, sociedad anónima de capital variable, hacer ascenso de pasajeros en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que compran boletos en el lugar o con anterioridad para el uso de taxis operados por la quejosa [...]”. Folio 19505.

Taxis autorizados para pasajeros con destino de y hacia el Aeropuerto³⁴⁴,³⁴⁵ el cual obra como anexo 2 del desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021³⁴⁶ emitido el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, el cual contiene entre otra información, un listado denominado "CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS", en el que se hace referencia a las empresas autorizadas que prestan o han prestado el SERVICIO DE TAXI, como se observa a continuación:

CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS		
Empresa	Razón Social	En qué consiste el servicio
SITIO 300	Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.
NUEVA IMAGEN	Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.
YELLOW CAB	Sitio 300 Yellow Cab, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.
PORTO TAXI	Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.
CONFORT	Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.
EXCELENCIA	Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el AEROPUERTO.

De lo expuesto, se concluye que no puede considerarse a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS, y que son las primeras, de conformidad con el OPR, quienes frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO DE TAXI.

2.3.7 Sobre las manifestaciones del AICM

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁴⁷

Resulta inverosímil que, derivado de las infundadas e improcedentes manifestaciones del AICM, al señalar que las empresas autorizadas para prestar el SERVICIO DE TAXI son las AGRUPACIONES y EXCELENCIA, y que son éstas quienes se encargan de prestar el mismo, la COFECE asevere que las AGRUPACIONES comparten la misma actividad económica, misma que les es reconocida por el AICM y que es lo que las ubica como competidoras entre sí.

Cabe resaltar el dolo con el que se conduce el AICM al realizar las manifestaciones antes referidas, ya que tal y como se desprende de los propios CONTRATOS INDIVIDUALES,

³⁴⁴ En la nota al pie se hace referencia al folio 11671.

³⁴⁵ Página 27 del OPR, folio 16368.

³⁴⁶ Folios 11536 a 11542.

³⁴⁷ Respecto a YELLOW CAB, página 25 (párrafos tercero, cuarto y quinto); NUEVA IMAGEN, página 23 (párrafos segundo, tercero y cuarto); SITIO 300, páginas 26 (párrafo último), 27 (párrafos primero, segundo y tercero); ENRIQUE RUVALCABA, página 21 (párrafos penúltimo y antepenúltimo); CARLOS TEPALE, páginas 22 (párrafos último y penúltimo) y 23 (párrafo primero); JORGE ESPINOSA, página 19 (párrafos antepenúltimo y penúltimo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36131

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

mediante un acuerdo de voluntades, el AICM reconoce de manera expresa que quien presta el SERVICIO DE TAXI son todos y cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a las distintas AGRUPACIONES, tan es así que en dichos instrumentos jurídicos se pactó el pago de una contraprestación por parte de cada PERMISIONARIO, así como la obligación de que preste dicho servicio en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia; de ahí que resulten totalmente dolosas y temerarias las declaraciones del AICM, pero más sorprendente aún, es el hecho de que la COFECE considere como prestadores del SERVICIO DE TAXI a las AGRUPACIONES y como agentes económicos y competidores entre sí a las mismas, cuando en sus archivos obran los documentos que demuestran lo contrario e incluso invocó algunos en el propio OPR, como lo son los referidos CONTRATOS INDIVIDUALES, el informe de la SCT respecto de los permisos que ha expedido y a quiénes, etcétera.

Lo anterior es así, en razón de que no existe alguna disposición legal en que se base la COFECE para determinar que, por apreciaciones de carácter subjetivo, se trasladen los derechos y obligaciones de una persona física a una moral, o a una persona física ajena [en el caso de los REPRESENTANTES]; y más aún, que se pretenda responsabilizar a esa misma persona moral, o física ajena por el servicio que es prestado por los PERMISIONARIOS con autorización de la DGAF.

Este argumento resulta inoperante por no combatir en su totalidad los elementos de convicción del OPR y por realizar manifestaciones gratuitas.

En primer lugar, se señala a los emplazados que resulta gratuito lo señalado respecto a que existen documentos que demuestran que las AGRUPACIONES no son agentes económicos y tampoco son competidoras entre sí, pues simplemente afirman tal situación, sin adminicular los documentos con los que acredite su dicho y sin haberlos ofrecido junto con sus escritos de contestación al OPR.

Asimismo, contrario a la apreciación de las emplazadas, la afirmación contenida en el OPR respecto a que las AGRUPACIONES son agentes económicos competidores entre sí no solo tuvo sustento en el desahogo al requerimiento de información del AICM, pues el OPR también utiliza como elementos probatorios los siguientes:

- el acta constitutiva de cada una de las AGRUPACIONES; de las que se desprende que las AGRUPACIONES tienen como objeto, entre otras cuestiones, prestar el SERVICIO DE TAXI;³⁴⁸
- los desahogos a los requerimientos de información de YELLOW CAB, SITIO 300, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN de los que se desprende que dichas agrupaciones prestan el SERVICIO DE TAXI, ya sea por sí o a través de sus agremiados (PERMISIONARIOS) y que ofrecen el servicio,

³⁴⁸ Folios 7062 a 7094 (SITIO 300); 7596 a 7526 (YELLOW CAB); 8002 a 8062 (PORTO TAXI); 5189 a 5244 (NUEVA IMAGEN); y 15206 a 15249 (CONFORT).



36102

Pleno
RESOLUCIÓN
Sítio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- pues representan a sus miembros frente a terceros, incluso en la venta de los boletos; también prueban que dichos agentes económicos se reconocen como competidores entre sí;³⁴⁹
- las comparecencias de [REDACTED] A³⁵⁰ ALFONSO MÉNDEZ,³⁵¹ CARLOS TEPALE,³⁵² ENRIQUE RUVALCABA³⁵³ y [REDACTED] A³⁵⁴ durante la etapa de investigación de las que se desprende que reconocen a sus respectivas AGRUPACIONES como competidoras entre sí;
 - el desahogo al requerimiento de información de SEPSA del que se desprende que el objeto, sentido y alcance del ESTUDIO TARIFARIO fue la construcción de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI entre las AGRUPACIONES;³⁵⁵
 - copias certificadas del CONTRATO INDIVIDUAL celebrado entre el AICM y diversos PERMISIONARIOS de cada una de las AGRUPACIONES de los que se desprende que los PERMISIONARIOS celebran convenios de acceso a zona federal con el AICM, cuya relación jurídica está sujeta a la pertenencia, necesaria e indispensable, a alguna agrupación;³⁵⁶
 - copia simple de cinco CONTRATO[S] MORAL[es] celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES de los cuales se desprende que el objeto del CONTRATO MORAL es establecer las condiciones para que las AGRUPACIONES, respectivamente, presten el SERVICIO DE TAXI;³⁵⁷
 - copias simples de las "CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO [sic] DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ [sic] CIUDAD DE MÉXICO" anexos al CONTRATO MORAL que cada una de las AGRUPACIONES celebró con el AICM de los cuales se desprende que las condiciones para la prestación del servicio son pactadas por las AGRUPACIONES con el AICM y no por cada uno de los permisionarios y que las AGRUPACIONES son quienes están obligadas con respecto al AICM para la prestación del SERVICIO DE TAXI;
 - copias simples de las tarjetas de circulación otorgadas por la DGAF a diversos PERMISIONARIOS de las que se desprende que los permisionarios agremiados a SITIO 300, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, respectivamente, cuentan con autorizaciones

³⁴⁹ Folios 7561 a 7950 (YELLOW CAB); 7047 a 7557 (SITIO 300); 7951 a 8686 (PORTO TAXI) y 6853 a 6872 (NUEVA IMAGEN).

³⁵⁰ Folios 4919 a 4932.

³⁵¹ Folios 15647 a 15659.

³⁵² Folios 4933 a 4943.

³⁵³ Folios 5395 a 5410.

³⁵⁴ Folios 11549 a 11575.

³⁵⁵ Folios 5457 a 6686.

³⁵⁶ Folios 11423 a 11438 Bis; 11445 a 11462; 15983 a 16000; 16001 a 16015; 16016 a 16028; 16034 a 16048; 16049 a 16063; 16064 a 16081; 16082 a 16099; 16100 a 16114; 16115 a 16133; 16134 a 16151; 16152 a 16166; 16167 a 16184; 16186 a 16202; 16203 a 16220; 16221 a 16238; 16239 a 16257; 16258 a 16280; 16304 a 16326 y 16327 a 16339.

³⁵⁷ Folios 13377 a 13391, 13529 a 13544, 13616 a 13653, 13759 a 13775 y 13856 a 13872.



36133

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

otorgadas por la DGAF (permisos) para prestar el SERVICIO DE TAXI en caminos de jurisdicción federal y en caminos de jurisdicción federal de y hacia el AEROPUERTO;³⁵⁸ y

³⁵⁸ Folios 448, 452, 456, 460, 464, 468, 472, 476, 480, 484, 488, 492, 496, 500, 504, 508, 512, 516, 520, 524, 528, 532, 536, 540, 544, 548, 552, 556, 560, 564, 568, 572, 573, 577, 581, 585, 589, 593, 595, 601, 605, 606, 608, 612, 616, 620, 624, 628, 632, 636, 640, 644, 645, 649, 650, 654, 655, 659, 663, 667, 671, 675, 676, 678, 681, 685, 689, 693, 697, 701, 705, 709, 713, 717, 721, 725, 729, 733, 737, 741, 745, 749, 750, 754, 758, 762, 766, 770, 774, 778, 779, 783, 784, 788, 792, 796, 800, 804, 808, 812, 813, 817, 821, 825, 829, 833, 837, 840, 844, 846, 850, 853 bis, 857, 861, 864, 868, 869, 873, 875, 881, 885, 889, 893, 897, 899, 903, 904, 908, 912, 916, 920, 921, 925, 929, 933, 937, 941, 945, 946, 950, 954, 958, 963, 967, 972, 973, 977, 981, 985, 989, 992, 997, 1001, 1005, 1009, 1013, 1017, 1021, 1025, 1029, 1033, 1037, 1041, 1045, 1049, 1053, 1057, 1061, 1065, 1069, 1073, 1077, 1081, 1085, 1089, 1093, 1097, 1098, 1102, 1107, 1111, 1115, 1116, 1120, 1121, 1125, 1129, 1133, 1137, 1141, 1145, 1149, 1153, 1157, 1161, 1165, 1169, 1173, 1177, 1181, 1185, 1189, 1193, 1197, 1201, 1205, 1209, 1213, 1217, 1221, 1225, 1229, 1233, 1237, 1241, 1245, 1249, 1253, 1257, 1261, 1265, 1269, 1273, 1277, 1278, 1279, 1283, 1287, 1291, 1295, 1299, 1303, 1307, 1311, 1315, 1319, 1320, 1324, 1328, 1332, 1336, 1340, 1344, 1345, 1349, 1353, 1357, 1361, 1365, 1369, 1373, 1377, 1381, 1383, 1386, 1389, 1392, 1395, 1398, 1402, 1407, 1410, 1413, 1416, 1417, 1420, 1423, 1426, 1429, 1432, 1435, 1440, 1443, 1446, 1449, 1452, 1455, 1458, 1461, 1464, 1467, 1470, 1471, 1474, 1477, 1480, 1483, 1486, 1489, 1492, 1495, 1498, 1501, 1504, 1505, 1506, 1507, 1513, 1514, 1515, 1521, 1524, 1527, 1530, 1533, 1536, 1539, 1542, 1545, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1563, 1566, 1569, 1572, 1575, 1578, 1579, 1582, 1585, 1588, 1591, 1594, 1597, 1600, 1603, 1606, 1609, 1612, 1616, 1620, 1623, 1626, 1629, 1632, 1635, 1638, 1642, 1645, 1648, 1652, 1655, 1656, 1657, 1663, 1667, 1670, 1671, 1675, 1676, 1680, 1681, 1685, 1686, 1690, 1691, 1695, 1698, 1701, 1704, 1707, 1708, 1712, 1715, 1718, 1721, 1724, 1727, 1730, 1733, 1736, 1739, 1742, 1745, 1748, 1751, 1754, 1757, 1760, 1763, 1766, 1769, 1772, 1775, 1778, 1781, 1784, 1787, 1788, 1791, 1794, 1798, 1799, 1800, 1802, 1806, 1809, 1813, 1815, 1818, 1821, 1824, 1827, 1830, 1833, 1836, 1837, 1841, 1842, 1847, 1848, 1849, 1850, 1856, 1857, 1861, 1864, 1867, 1870, 1873, 1874, 1877, 1880, 1883, 1884, 1889, 1890, 1891, 1896, 1897, 1901, 1902, 1906, 1907, 1911, 1912, 1916, 1917, 1921, 1922, 1926, 1927, 1931, 1934, 1937, 1940, 1944, 1947, 1950, 1953, 1956, 1959, 1962, 1965, 1968, 1971, 1974, 1977, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992, 1995, 1998, 2001, 2004, 2007, 2014, 2019, 2024, 2029, 2034, 2039, 2044, 2049, 2054, 2059, 2064, 2069, 2074, 2079, 2084, 2089, 2094, 2099, 2104, 2109, 2114, 2118, 2124, 2128, 2133, 2138, 2143, 2148, 2153, 2158, 2163, 2167, 2172, 2178, 2180, 2187, 2191, 2195, 2199, 2203, 2207, 2211, 2215, 2219, 2223, 2227, 2231, 2235, 2239, 2243, 2247, 2251, 2255, 2260, 2264, 2268, 2273, 2278, 2282, 2288, 2293, 2298, 2303, 2308, 2313, 2318, 2323, 2328, 2333, 2338, 2343, 2348, 2353, 2358, 2363, 2368, 2373, 2378, 2382, 2387, 2392, 2397, 2402, 2407, 2411, 2417, 2421, 2426, 2431, 2436, 2441, 2445, 2449, 2454, 2460, 2464, 2469, 2474, 2475, 2480, 2485, 2490, 2491, 2492, 2497, 2503, 2504, 2505, 2510, 2515, 2520, 2525, 2526, 2531, 2536, 2541, 2542, 2547, 2552, 2553, 2558, 2559, 2561, 2566, 2571, 2576, 2577, 2582, 2583, 2590, 2591, 2596, 2601, 2602, 2607, 2608, 2613, 2618, 2623, 2628, 2633, 2638, 2643, 2648, 2653, 2658, 2663, 2667, 2672, 2679, 2684, 2689, 2694, 2699, 2704, 2709, 2710, 2715, 2720, 2725, 2730, 2735, 2740, 2745, 2750, 2755, 2760, 2761, 2766, 2771, 2772, 2773, 2778, 2779, 2784, 2789, 2794, 2798, 2803, 2808, 2813, 2818, 2823, 2828, 2833, 2838, 2843, 2848, 2849, 2854, 2855, 2860, 2865, 2866, 2867, 2872, 2877, 2882, 2887, 2888, 2893, 2898, 2903, 2908, 2913, 2918, 2923, 2928, 2933, 2938, 2943, 2944, 2949, 2954, 2959, 2964, 2969, 2974, 2979, 2984, 2989, 2994, 2999, 3004, 3009, 3014, 3019, 3024, 3029, 3034, 3039, 3044, 3049, 3054, 3055, 3056, 3057, 3062, 3067, 3072, 3076, 3077, 3082, 3087, 3088, 3093, 3098, 3099, 3100, 3105, 3106, 3111, 3116, 3125, 3131, 3136, 3140, 3145, 3150, 3155, 3156, 3163, 3164, 3165, 3170, 3173, 3178, 3183, 3187, 3194, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3208, 3212, 3216, 3220, 3224, 3225, 3229, 3233, 3237, 3238, 3242, 3246, 3247, 3251, 3252, 3256, 3260, 3261, 3262, 3266, 3270, 3271, 3272, 3276, 3280, 3284, 3288, 3292, 3293, 3297, 3301, 3302, 3306, 3310, 3312, 3313, 3316, 3320, 3324, 3328, 3332, 3333, 3337, 3341, 3345, 3349, 3350, 3354, 3358, 3359, 3360, 3364, 3368, 3372, 3376, 3380, 3385, 3389, 3393, 3397, 3401, 3405, 3406, 3407, 3411, 3412, 3416, 3420, 3425, 3426, 3427, 3428, 3431, 3432, 3436, 3437, 3441, 3445, 3446, 3451, 3454, 3458, 3462, 3466, 3467, 3468, 3472, 3476, 3480, 3484, 3485, 3489, 3493, 3497, 3501, 3505, 3509, 3513, 3517, 3521, 3525, 3529, 3533, 3537, 3541, 3545, 3549, 3553, 3557, 3558, 3562, 3566, 3570, 3574, 3578, 3582, 3586, 3590, 3591, 3592, 3596, 3600, 3601, 3605, 3609, 3610, 3614, 3618, 3622, 3623, 3627, 3631, 3635, 3639, 3643, 3647, 3651, 3652, 3656, 3660, 3664, 3668, 3672, 3673, 3674, 3678, 3682, 3683, 3684, 3688, 3692, 3696, 3700, 3704, 3708, 3712, 3716, 3720, 3724, 3728, 3732, 3736, 3737, 3738, 3743, 3748, 3753, 3758, 3763, 3768, 3773, 3774, 3779, 3784, 3789, 3794, 3799, 3804, 3809, 3814, 3819, 3820, 3825, 3830, 3835, 3840, 3841, 3842, 3847, 3852, 3853, 3854, 3855, 3860, 3865, 3870, 3871, 3876, 3881, 3886, 3891, 3896, 3897, 3902, 3907, 3912, 3913, 3914, 3915, 3920, 3925, 3926, 3931, 3932, 3937, 3938, 3943, 3948, 3949, 3954, 3959, 3960, 3961, 3966, 3967, 3976, 3980, 3984, 3988, 3992, 3996, 4000, 4004, 4008, 4012, 4016, 4020, 4024, 4028, 4029, 4033, 4037, 4041, 4045, 4049, 4053, 4057, 4061, 4065, 4069, 4073, 4077, 4081, 4085, 4089, 4093, 4097, 4098, 4102, 4106, 4107, 4111, 4115, 4119, 4123, 4127, 4131, 4135, 4139, 4140, 4144, 4146, 4147, 4152, 4155, 4160, 4164, 4167, 4173, 4178, 4183, 4188, 4193, 4197, 4204, 4208, 4209, 4213, 4217, 4221, 4225, 4229, 4233,

f3

luy



36134

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- copia simple del ESTUDIO TARIFARIO del cual se desprende que, desde antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES ya habían establecido una zonificación tarifaria para prestar el SERVICIO DE TAXI.³⁵⁹

De los anteriores documentos se desprende que la actividad económica de las AGRUPACIONES es primordialmente la prestación del SERVICIO DE TAXI para lo cual realizan una serie de actividades administrativas, como la de representar a sus agremiados ante las dependencias o autoridades que tengan injerencia en el SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, los PERMISIONARIOS necesariamente deben contar con el permiso correspondiente otorgado por la SCT y estar agremiados a alguna agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI; de lo contrario su CONTRATO INDIVIDUAL se rescindiría, por lo que la existencia de las AGRUPACIONES es indispensable para que se preste el SERVICIO DE TAXI.

Aunado a lo anterior, las AGRUPACIONES administran los recursos aportados por los PERMISIONARIOS y coordinan la venta de los boletos del SERVICIO DE TAXI al público, con lo que se prueba que, ante el consumidor, quien presta el SERVICIO DE TAXI y quien lo ofrece es la agrupación (pues el boleto es expedido a nombre de ésta); las propias empleadas se reconocieron como competidoras entre sí.

En ese sentido, el OPR consideró diversos elementos de convicción para afirmar que las AGRUPACIONES son agentes competidores entre sí y no únicamente lo manifestado por el AICM en su desahogo al requerimiento de información.

Finalmente, respecto a la manifestación de que en el CONTRATO INDIVIDUAL se señala que quien presta el SERVICIO DE TAXI son todos y cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a las distintas AGRUPACIONES, a fin de evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*No se requiere ser miembro de alguna asociación para prestar el SERVICIO DE TAXI*" de esta resolución, ya que de conformidad con el CONTRATO INDIVIDUAL, se debe pertenecer a una agrupación para prestar el SERVICIO DE TAXI pues en su cláusula décima tercera establece: "Las causas a las que se les otorga el carácter de graves y por las cuales podrá ser rescindido este convenio serán las siguientes: [...] j) Por dejar de ser asociado de LA AGRUPACIÓN [...] [énfasis añadido]"³⁶⁰ lo que implica que aunque los CONTRATOS INDIVIDUALES se firman con los PERMISIONARIOS, estos deben estar asociados a una AGRUPACIÓN que a su vez firme un CONTRATO MORAL con el AICM para que sus PERMISIONARIOS

4236, 4241, 4245, 4249, 4253, 4257, 4261, 4265, 4266, 4270, 4274, 4278, 4279, 4280, 4284, 4288, 4292, 4295, 4300, 4301, 4302, 4306, 4310, 4314, 4318, 4319, 4323, 4327, 4330, 4335, 4339, 4343, 4347, 4351, 4355, 4358, 4364, 4369, 4374, 4379, 4384, 4389, 4392, 4395, 4398, 4401, 4405, 4408, 4412, 4413, 4417, 4418, 4423, 4424, 4427, 4432, 4436, 4440, 4445, 4450, 4455, 4460, 4465, 4470, 4475, 4480, 4485, 4490, 4495, 4500, 4505, 4510, 4515, 4520, 4525, 4530, 4536, 4541, 4546, 4551, 4556, 4563, 4566, 4571, 4576, 4581, 4586, 4591, 4596, 4601, 4606, 4611, 4616, 4621, 4626, 4631, 4636, 4641, 4646, 4651, 4656, 4661, 4666, 4671, 4676, 4681, 4686, 4691, 4696, 4701, 4706, 4711, 4716, 4721, 4726, 4731, 4736, 4741, 4746, 4751, 4756, 4761, 4766, 4771, 4776, 4781 y 4786.

³⁵⁹ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); 8536 a 8681 (PORTO TAXI); y 5869 a 6021 (CONFORT).

³⁶⁰ Página 14 del CONTRATO INDIVIDUAL número setecientos noventa y cinco (795), celebrado entre el AICM y un permisionario de SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez. (folio 16010). La redacción de los contratos es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada permisionario, así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente el contrato aquí referenciado.



36135

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

puedan prestar el SERVICIO DE TAXI, lo que permite afirmar que las AGRUPACIONES son quienes en realidad prestan el SERVICIO DE TAXI, pues en principio, los PERMISIONARIOS no podrían operar sin la existencia de éstas.

Asimismo, resulta **inoperante** dado que, por un lado, se trata de manifestaciones **gratuitas** y, por otro, **no combate** la imputación presuntiva realizada en el OPR la manifestación de los emplazados respecto a que la imputación radica en “*apreciaciones de carácter subjetivo*”; toda vez que se trata únicamente de un señalamiento que carece de argumentación que tienda a demostrar el dicho de los emplazados.

Por otro lado, los emplazados alegan que se les está responsabilizando por el servicio que es prestado por los PERMISIONARIOS. Sin embargo, la probable responsabilidad de los emplazados radica en el hecho de que realizaron conductas que recaen en el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE. Por tanto, sus manifestaciones **no combaten** lo señalado en el OPR.

Asimismo, los emplazados señalan que se trata de personas que son “*ajenas*” al SERVICIO DE TAXI. En este aspecto, en el OPR se explicó, a partir de la página 25, que las AGRUPACIONES “*al administrar las necesidades operativas, de comercialización y de representación de los PERMISIONARIOS*” son “*quienes, frente a los consumidores y a las autoridades aeroportuarias, prestan el SERVICIO*”. Para ello, el OPR indica que las AGRUPACIONES son competidoras entre sí dado que: i) es necesario pertenecer a ellas para poder prestar el SERVICIO en el AEROPUERTO; ii) realizan una actividad económica que consiste en prestar el SERVICIO DE TAXI; iii) varios de los emplazados, como SITIO 300, YELLOW CAB, ENRIQUE RUVALCABA, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, CARLOS TEPALE y el representante de CONFORT reconocen que las otras agrupaciones y los permisionarios de las mismas son sus competidores, y iv) el objeto, sentido y alcance del ESTUDIO TARIFARIO que implicaba un “*ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO*”. Así, el OPR indica las razones por las cuales tanto las personas morales como las personas físicas emplazadas están vinculadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI y, en contra de esos argumentos y evidencia, no se realiza algún razonamiento con la manifestación que se contesta y únicamente indican los emplazados, de forma **gratuita**, que son personas “*ajenas*” al SERVICIO DE TAXI.

2.3.8 Las AGRUPACIONES están relacionadas con los servicios administrativos que prestan, no con el SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁶¹

Si bien es cierto que toda actividad económica requiere de determinada infraestructura para el cumplimiento de los objetivos a cumplir, también lo es que las manifestaciones

³⁶¹ Páginas 29 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de Yellow Cab; 27 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de Nueva Imagen; 30 (párrafo último) y 31 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de Sitio 300; 24 (párrafos penúltimo y último) y 25 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Enrique Ruvalcaba; 26 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de Carlos Tepale; 22 (párrafos tercero y cuarto) de la contestación al OPR de Jorge Espinosa.



36134

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

realizadas por las AGRUPACIONES, en el sentido de que requieren de espacios para la venta de boletos, oficinas, talleres de mantenimiento, equipo de oficina, servicios de energía eléctrica, internet, agua, telefonía, etcétera, corresponden a las necesidades que como personas morales necesitan, precisamente para cumplir con el objeto para el cual fueron creadas y que corresponde a la representación de los respectivos PERMISIONARIOS agremiados ante terceros, objeto que no guarda relación con la prestación del SERVICIO DE TAXI, en razón de que ello corresponde única y exclusivamente a cada PERMISIONARIO.

El argumento resulta **infundado**, pues contrario a lo afirmado por los emplazados, como ya se ha señalado anteriormente, la prestación del SERVICIO DE TAXI es parte del objeto y la operación de las AGRUPACIONES. Lo anterior, toda vez que los PERMISIONARIOS dependen de las AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues es necesario que formen parte de una organización o persona moral que los represente mediante el CONTRATO MORAL frente al AICM, de tal manera que el conjunto de PERMISIONARIOS pertenecientes a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas, y son éstas las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación.

Así, son las AGRUPACIONES las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias prestan el SERVICIO DE TAXI. En ese sentido, se reitera que el objeto de las AGRUPACIONES también es la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues no se puede concebir a las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS como entes distintos, ni desconocer que el MERCADO INVESTIGADO opera de la manera en que se precisó en el OPR.

2.3.9 No puede existir similitud entre las AGRUPACIONES porque no prestan el SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁶²

Resulta incorrecto que las AGRUPACIONES tengan similitud en las características operativas y técnicas en la prestación del SERVICIO DE TAXI, puesto que únicamente se encargan de representar a los PERMISIONARIOS en sus relaciones ante terceros y siempre y cuando se trate de asuntos de interés general; quienes efectivamente presentan similares características operativas y técnicas entre sí en la prestación de dicho servicio y dentro del MERCADO INVESTIGADO y además compiten entre sí por la prestación del SERVICIO DE TAXI, son los PERMISIONARIOS.

Tales equivalencias pudieran corresponder solamente a la logística en la venta de los boletos, recaudación de cuotas, entero de los recursos generados por la venta de los boletos a los PERMISIONARIOS, etc.; tales equivalencias no son para que ofrezcan el SERVICIO DE TAXI de manera regular en el MERCADO INVESTIGADO, en razón de que dicha oferta corresponde a los PERMISIONARIOS en lo particular, al ser quienes proporcionan dicho

³⁶² Respecto de YELLOW CAB, páginas 31 (penúltimo párrafo) y 32 (párrafo primero); NUEVA IMAGEN, páginas 29 (párrafos segundo y cuarto) y 30 (párrafo primero); SITIO 300, páginas 32 (párrafo último), 33 (párrafo primero y último); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 26 (párrafo penúltimo) y 27 (párrafo segundo); CARLOS TEPALE, página 28 (párrafos segundo y cuarto); JORGE ESPINOSA, página 24 (párrafos segundo y cuarto), respectivamente, de sus escritos de contestación al OPR.



36137

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

servicio a los usuarios y por tanto quienes son los agentes económicos competidores entre sí.

Este argumento resulta **infundado**. Se reitera que no existe una independencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES para la prestación del SERVICIO DE TAXI; ya que son las AGRUPACIONES quienes prestan el SERVICIO DE TAXI.

En ese sentido, también se reitera que son las AGRUPACIONES quienes se encuentran obligadas ante el AICM respecto de todo lo que implica la prestación del SERVICIO DE TAXI, derivado del contenido del CONTRATO MORAL. Por lo anterior, del análisis de las "[...] *CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO [sic] DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ [sic] CIUDAD DE MÉXICO*",³⁶³ anexas al CONTRATO MORAL, se desprende que al haber sido celebradas por cada una de las AGRUPACIONES con el AICM, son ellas quienes detentan ante el AICM las obligaciones para la prestación del SERVICIO DE TAXI, por lo tanto quien se encuentra obligado ante el AICM a efecto de que el SERVICIO DE TAXI se preste con ciertas condiciones o características, es la AGRUPACIÓN..

Ahora bien, del análisis de las condiciones de operación de los CONTRATOS MORALES de cada una de las AGRUPACIONES, mismas que el AICM presentó en la OFICIALÍA como anexo a un escrito el veinte de marzo de dos mil quince, se desprende que el contenido del cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos es similar entre las AGRUPACIONES, y únicamente cambian las referencias al agente que haya signed el contrato, de conformidad con el siguiente cuadro:

CONFORT ³⁶⁴	SITIO 300 ³⁶⁵	PORTO TAXI ³⁶⁶	NUEVA IMAGEN ³⁶⁷	YELLOW CAB ³⁶⁸
B				

³⁶³ Respecto de CONFORT, folios 13396 a 13426, respecto de SITIO 300, folios 13547 a 13575; respecto de PORTO TAXI, folios 13725 a 13753; respecto de NUEVA IMAGEN, folios 13778 a 13813 y respecto de YELLOW Cab, folios 13878 a 13915.

³⁶⁴ Folios 13362 a 14747.

³⁶⁵ Páginas 6, 7, 8, 9, 27 y 28 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a CONFORT (folios 13401 a 13404, 13422 y 13423).

³⁶⁶ Páginas 6 a 10, 26 y 24 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a SITIO 300 (folios 13552 a 13556, 13570 y 13571).

³⁶⁷ Páginas 5 a 8, 25 y 26 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a PORTO TAXI (13729 a 13732, 13749 y 13750).

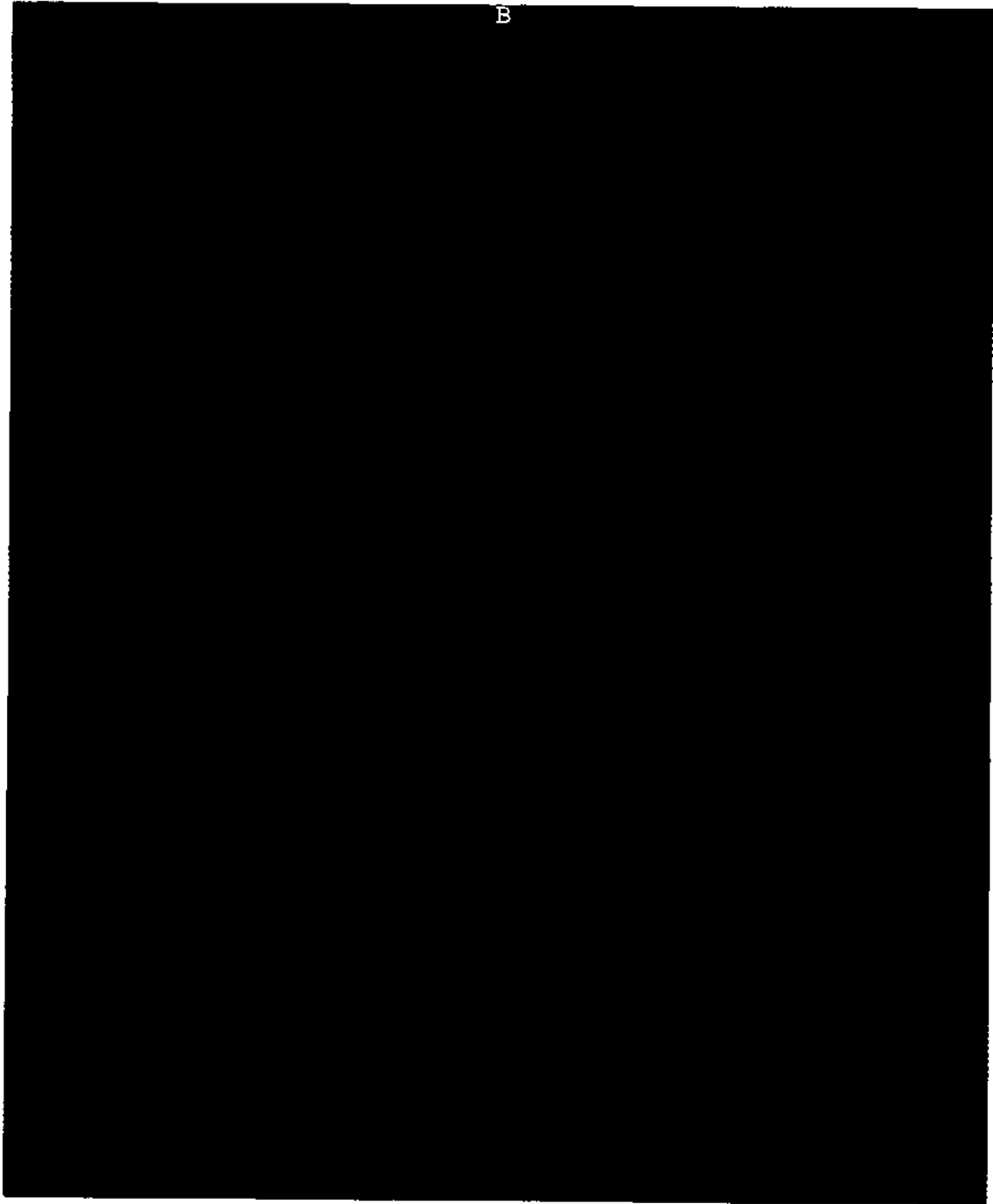
³⁶⁸ Páginas 7 a 11 y 31 a 33 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a NUEVA IMAGEN (13784 a 13788, 13808 a 13810).

³⁶⁹ Páginas 6 a 10, 31 y 32 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a YELLOW CAB (13883 a 13887, 13908 y 13909).



35138

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



"Eliminado: 1 tabla(s)."

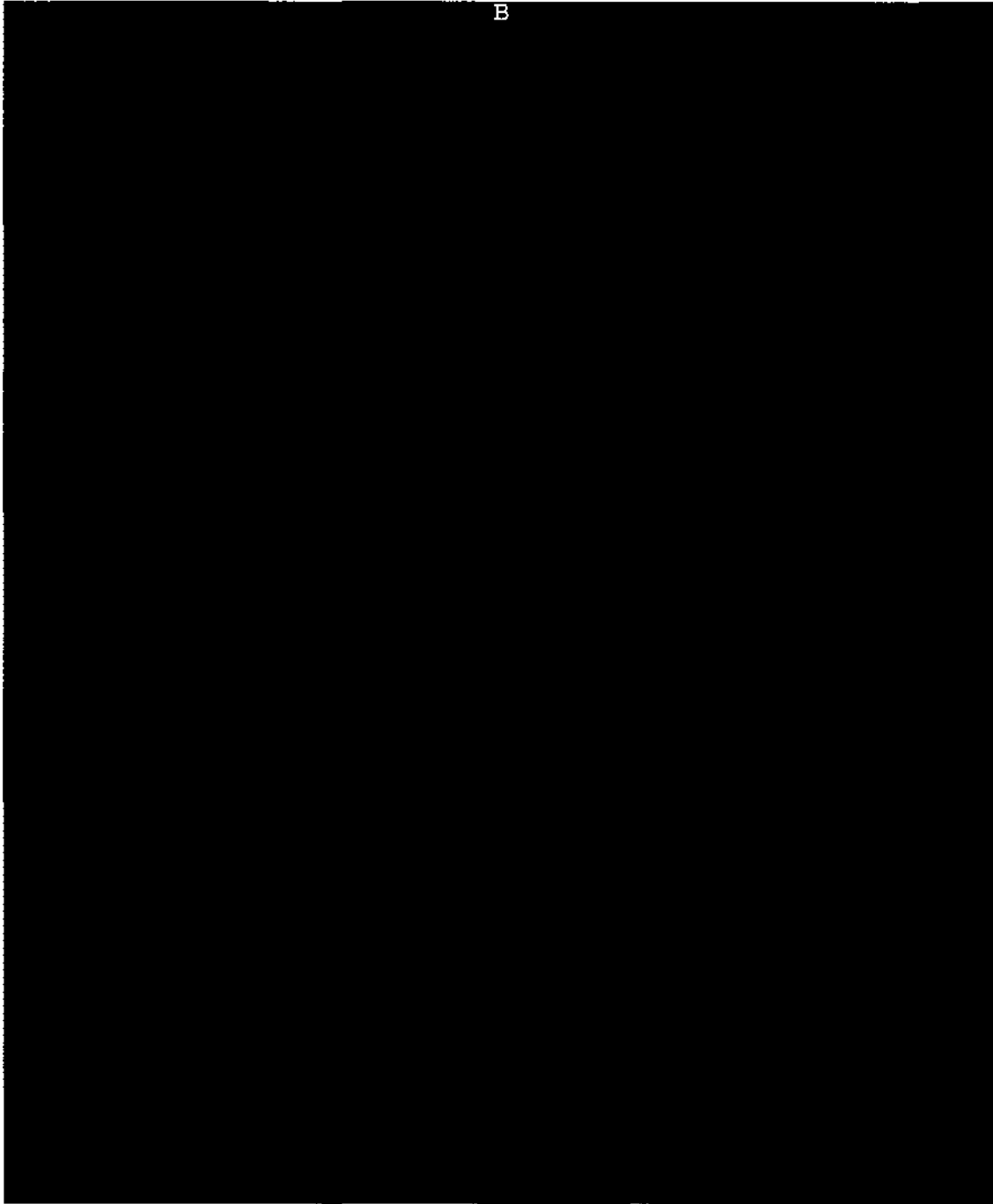
J.

Wey



36137

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

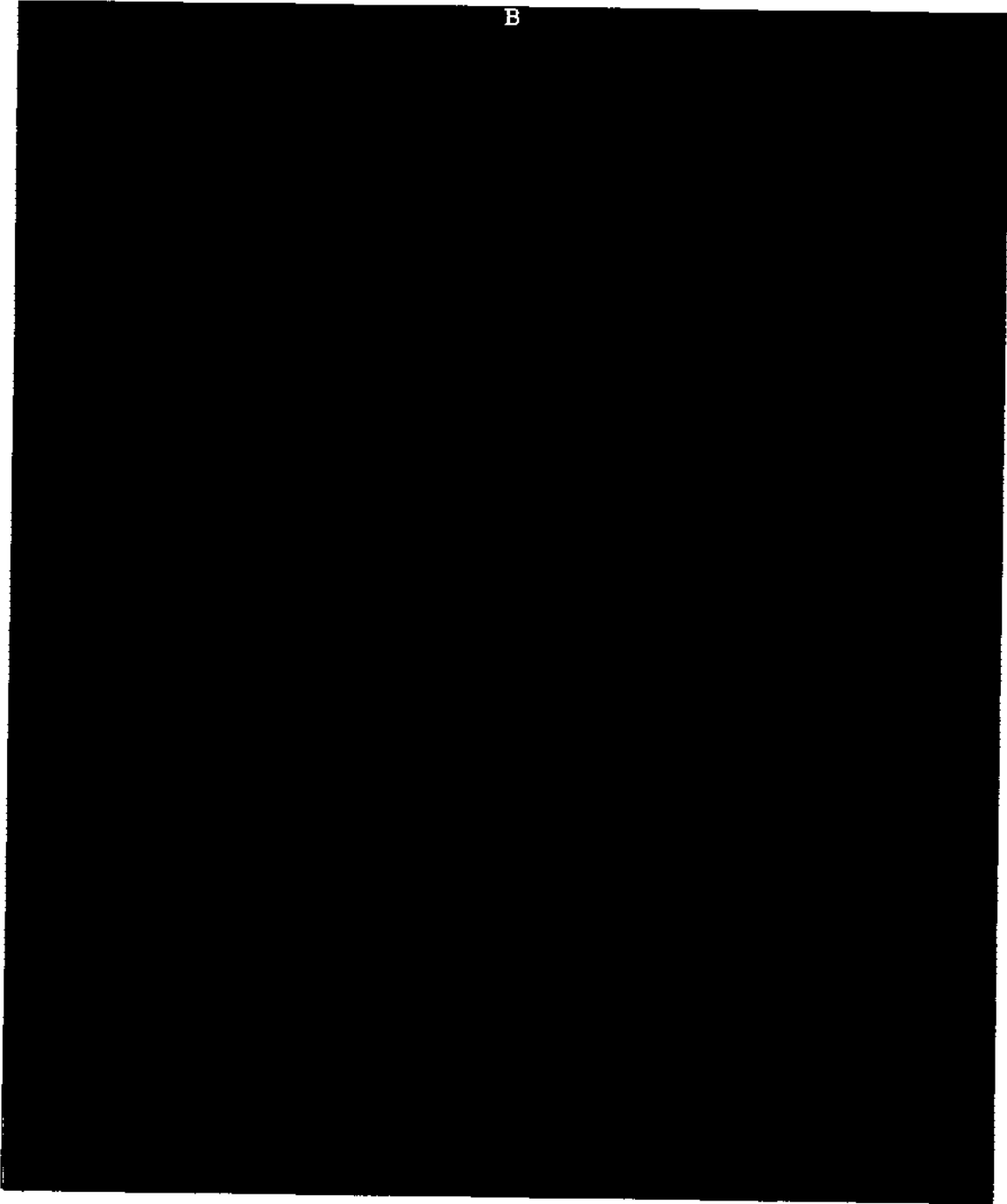
P.

"Eliminado: 1 tabla(s)."

WY



36140 Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



f.

"Eliminado: 1 tabla(s)."

Wey



06141

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



Del cuadro anterior se desprende que en “[...] *LAS CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO [sic] DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ [sic] CIUDAD DE MÉXICO*” de cada una de las AGRUPACIONES, se establece la obligación a estas últimas de revisar y asegurarse que los vehículos con los que se preste el SERVICIO DE TAXI sean de determinado año-modelo dependiendo del año en que se incorporen a dicho servicio, y se requiere que estos últimos se encuentren en buen estado físico y funcional y que se lleve a cabo una revisión documental de las unidades. En consecuencia, es **infundado** que resulte incorrecta la afirmación contenida en el OPR respecto a la similitud en las características operativas y técnicas de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI toda vez que, de la comparación de las condiciones de operación, se advierte

"Eliminado: 1 tabla(s)."



que las AGRUPACIONES deben reunir las mismas características y especificaciones operativas, y que las mismas no tienen otro fin más que prestar el SERVICIO DE TAXI en las mismas condiciones operativas.

Por otra parte, resulta contradictoria la manifestación de las emplazadas en sus escritos de contestación al OPR al referir que: “[...] *tales equivalencias no son para que ofrezcan el SERVICIO DE TAXI de manera regular en el MERCADO INVESTIGADO, en razón de que dicha oferta corresponde a los PERMISIONARIOS en lo particular, al ser quienes proporcionan dicho servicio a los usuarios y por tanto quienes resultan ser los agentes económicos competidores entre sí*”,³⁶⁹ pues en los mismos, respectivamente señalan que: “[...] *si bien es cierto que [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300], **en efecto es quien ofrece el servicio que prestan los [PERMISIONARIOS...]**, también lo es que [el SERVICIO DE TAXI] y todo lo que éste implica, [...] corren a cargo de cada [PERMISIONARIO] titular [énfasis añadido]*”.³⁷⁰ De conformidad con lo analizado en apartados anteriores, las AGRUPACIONES son quienes en realidad ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, pues en principio, los PERMISIONARIOS no podrían operar sin la existencia de éstas, pues tal como se ha señalado, una causal de rescisión al CONTRATO INDIVIDUAL, es precisamente dejar de pertenecer a una agrupación de taxis; en consecuencia, es falso que en caso de desaparición de las AGRUPACIONES los PERMISIONARIOS podrían seguir operando, cuando existe la obligación de los PERMISIONARIOS para pertenecer a alguna agrupación so pena de que se les rescinda CONTRATO INDIVIDUAL, por lo que resulta **infundado** que la oferta del SERVICIO DE TAXI le corresponda a los PERMISIONARIOS.

Asimismo, respecto a la manifestación de los emplazados relativa a que son los PERMISIONARIOS quienes compiten entre sí, a fin de evitar repeticiones innecesarias se remite al apartado “*La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación*” de esta resolución.

2.3.10 La venta de boletos para el SERVICIO DE TAXI no sustituye la prestación del mismo

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁷¹

³⁶⁹ Páginas 32 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16616); 24 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16719); 28 y 29 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folios 16846 y 16847); 27 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16979); 30 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17077); 32 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17273).

³⁷⁰ Páginas 7 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16591); 6 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16701); 7 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16825); 6 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16958); 7 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17054); 11 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17252).

³⁷¹ Páginas 36 (párrafos primero, segundo y tercero), 38 (párrafos último y penúltimo) y 47 (párrafo penúltimo y antepenúltimo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 33 (párrafos cuarto, quinto y sexto), 35 (último párrafo), 36 (párrafos primero y segundo), 44 (párrafos último y penúltimo) y 45 (párrafo primero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 37 (párrafos antepenúltimo a último), 39 (párrafo último), 40 (párrafos primero y segundo), 48 (párrafo último) y 49 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 30 (párrafos segundo a cuarto), 32 (párrafos segundo y tercero), 39 (párrafos penúltimo y último) y 40 (párrafo primero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 31 (párrafos penúltimo y último), 32 (párrafo primero), 33 (párrafo último), 34 (párrafos primero y segundo), 41 (párrafo último) y 42 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 27 (párrafos tercero a quinto), 29 (párrafos segundo y tercero) y 36 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



30143

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Para que se considere que una persona está prestando el SERVICIO DE TAXI en los términos de la LCPAF y el RAFSA, debe existir evidencia real y material de que está ejecutando las siguientes actividades:

- A) contar con un permiso autorizado por autoridad competente, mismo que implica el que se cuente con una unidad vehicular con determinadas características y que se cumpla con las obligaciones inherentes a dicha unidad como lo son seguro vehicular, verificación, tenencia, etc.;
- B) determinar, registrar y aplicar las tarifas;
- C) explotar directamente el permiso o a través de operadores; y
- D) expedir boletos.

La COFECE no considera que no ejecutamos las primeras tres actividades de las antes relacionadas y si bien es cierto que las AGRUPACIONES ejecutan la cuarta [en el caso NUEVA IMAGEN y SITIO 300], o bien, contrataron los servicios de un tercero para ejecutarla [en el caso de YELLOW CAB y PORTO TAXI], también lo es que lo hicieron por orden y cuenta de los PERMISIONARIOS, sin que exista impedimento legal para ello; ello se reconoce tanto en el CONTRATO INDIVIDUAL como en el CONTRATO MORAL formalizados entre los PERMISIONARIOS asociados a cada una de las AGRUPACIONES y el AICM, sin que esto implique sustituir la facultad y obligación del PERMISIONARIO de prestar directamente el SERVICIO DE TAXI, como también se encuentra reconocido expresamente en dichos instrumentos jurídicos, y sin que ello tampoco implique que el PERMISIONARIO no pueda expedir de manera directa sus boletos del SERVICIO DE TAXI.

Este argumento es **inoperante** debido a que parte de **premisas falsas**, en razón de que el hecho de que el SERVICIO DE TAXI sea prestado a través de los PERMISIONARIOS, no significa que las AGRUPACIONES, hacia el público o el AICM no sean quienes en realidad lo prestan u ofrecen.

Por su parte, el argumento **tampoco combate el OPR**, en el sentido de que, en ningún momento, en el OPR se equipara la prestación del SERVICIO DE TAXI con la operación del servicio de venta de boletos, pues únicamente se describe este último como parte de las características de la prestación del SERVICIO DE TAXI, sin que ello signifique que sean lo mismo.

El AICM celebró con las AGRUPACIONES, respectivamente, un convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI (CONTRATO MORAL); en dichos convenios se prevé la venta de boletos al público para hacer uso del SERVICIO DE TAXI. A su vez, las disposiciones octava, novena, décima segunda y décima tercera de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI anexas a los mismos, se establece la obligación de las AGRUPACIONES para realizar la venta de boletos, conforme a lo siguiente:³⁷²

³⁷² YELLOW CAB, folios 13887 a 13889; NUEVA IMAGEN, folios 13788 a 13790; SITIO 300, folios 13555 y 13557; PORTO TAXI, folios



Respecto a la venta de boletos

1. La venta de boletos se llevará a cabo exclusivamente en las cajas autorizadas por el AICM, para lo cual **la agrupación** deberá contar con el equipo y la cantidad suficiente de puntos de venta, pues estos deberán operar las veinticuatro horas del día.
2. El AICM tiene la facultad de suspender total o parcial, transitoria o definitivamente la venta de boletos en alguna o algunas cajas que pertenezcan a las AGRUPACIONES. **Las agrupaciones** deben seguir las instrucciones que para tal efecto indique el AICM, tomando en consideración los contratos de arrendamiento vigentes que hayan sido celebrados.
3. **Las agrupaciones** deberán asegurarse de que las cajas tengan a la vista del público la información correspondiente a las tarifas por el SERVICIO DE TAXI, y los mapas de las zonas tarifarias aplicables.
4. El AICM tiene la facultad de verificar la aplicación correcta de las condiciones de venta de los boletos **por parte de las agrupaciones**.

Respecto de los boletos

Una vez que el usuario final cubra el importe del servicio, la AGRUPACIÓN le deberá entregar un boleto.

En este sentido, las emplazadas afirman que tienen la calidad de intermediarios y suponen erróneamente que dicha característica los exime de la imputación por la que fueron emplazadas, sin que exista alguna justificación válida que permita llegar a esa conclusión. De lo anterior, se reitera que realizar, entre otras actividades, la relativa a la venta de boletos implica prestar el SERVICIO DE TAXI, y por ese motivo se constituyen como agentes económicos que se obligan en nombre de los PERMISIONARIOS, y participan en el MERCADO INVESTIGADO y en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, se reitera a las emplazadas que, si bien es cierto que la LCPAF y el RAFSA contienen requisitos para prestar el SERVICIO DE TAXI, también lo es que el AICM señala como requisitos para hacer uso de la infraestructura del AEROPUERTO y prestar el servicio de autotransporte en el mismo el que los PERMISIONARIOS signen el CONTRATO INDIVIDUAL y las AGRUPACIONES signen el CONTRATO MORAL, de lo contrario no se podrá tener acceso al AEROPUERTO. En ese sentido, para que los PERMISIONARIOS puedan prestar el SERVICIO DE TAXI deben cumplir con la regulación establecida por la LCPAF, el RAFSA y el AICM.

2.3.11 La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁷³

13662 a 13664; y CONFORT, folios 13403 a 13406, de sus respectivos convenios para el establecimiento de las condiciones generales de operación, para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

³⁷³ Páginas 19 (párrafo antepenúltimo), 20 (párrafo cuarto), 23 (parte del párrafo segundo) y 31 (párrafo segundo) de la contestación al



36145

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Es falso que [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI] compitan con las diversas AGRUPACIONES que asocian a los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI, siendo lo correcto que la competencia en la prestación de dicho servicio le corresponde a los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, CONFORT y EXCELENCIA.

Resulta incorrecto que las AGRUPACIONES se constituyan como competidores entre sí por lo supuestos señalados por la COFECE. En primer lugar, porque como se ha fundamentado y motivado, no son éstas quienes prestan el SERVICIO DE TAXI como para que puedan competir entre ellas, sino que únicamente se encargan de representar a los PERMISIONARIOS en sus relaciones ante terceros y siempre y cuando se trate de asuntos de interés general; quienes efectivamente constituyen como agentes económicos dentro del MERCADO INVESTIGADO y compiten entre sí por la prestación del SERVICIO DE TAXI son los propios PERMISIONARIOS.

Es cierto que el conjunto de PERMISIONARIOS no pertenecientes, sino asociados a una u otra de las agrupaciones, se identifican con éstas y que éstas son las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación, pero es incorrecto que por tales situaciones, sean las AGRUPACIONES, las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias presten el SERVICIO DE TAXI, constituyéndose de esta manera como competidores entre sí, puesto que de acuerdo con las disposiciones legales aplicables, como en el caso concreto lo son la LCPAF y el RAFSA, las únicas facultadas y en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI son las personas físicas que cuentan con permiso expedido a su favor por la DGAF, en el entendido de que dar cabida al argumento de la COFECE, implicaría que se distorsionaran por apreciaciones subjetivas e improcedentes la LCPAF y el RAFSA, lo cual sería totalmente ilegal.

Asimismo, señalaron, en síntesis, que:³⁷⁴

OPR de YELLOW CAB; 17 (párrafo segundo), 18 (párrafo antepenúltimo), 21 (parte del párrafo primero), 29 (párrafo primero) y 53 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 20 (parte del párrafo último), 21 (párrafos primero y último), 22 (párrafo primero), 24 (párrafo penúltimo) y 32 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 15 (párrafo último), 16 (párrafo último) 19 (párrafo tercero) y 26 (párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 16 (párrafo penúltimo), 17 (párrafo último), 20 (párrafo tercero), 27 (párrafo último) y 28 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 14 (párrafo tercero), 15 (párrafo cuarto), 17 (párrafo tercero), 23 (párrafo último) y 24 (párrafo primero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.

³⁷⁴ Páginas 32 (parte del párrafo primero y último), 33 (párrafos primero y segundo), 34 (párrafos primero y último), 35 (primer párrafo) y 38 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 24 (parte del párrafo último), 25 (párrafos antepenúltimo a último), 26 (parte del párrafo tercero), y 29 (párrafo primero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA; 29 (parte del párrafo primero y párrafos penúltimo y último), 30 (párrafos primero, segundo y parte del penúltimo) y 33 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 27 (parte del párrafo penúltimo), 28 (párrafos segundo, tercero y último), 29 (párrafos primero y penúltimo), 31 (párrafo último) y 32 (párrafo primero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 30 (parte del párrafo primero, y párrafo último), 31 (párrafos primero, segundo y último) 32 (primer párrafo) y 35 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 34 (parte de párrafo primero, párrafo penúltimo y párrafo último), 35 (segundo párrafo) y 39 (párrafo último) de la contestación al OPR de SITIO 300.



36146

Pleno
RESOLUCIÓN
SITIO 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En la prestación del SERVICIO DE TAXI, los competidores entre sí son los PERMISIONARIOS; las AGRUPACIONES serían competidoras entre sí respecto de las actividades que a cada una les compete, en su carácter de representantes de los permisionarios en el mercado de la representación de PERMISIONARIOS, venta de boletos y servicios administrativos, lo cual resulta una actividad distinta a la imputada en el OPR.

La coincidencia territorial del espacio en el que se ofrece el SERVICIO DE TAXI corresponde a los PERMISIONARIOS, no así a las AGRUPACIONES, ya que el SERVICIO DE TAXI es prestado por dichas personas físicas y no por las AGRUPACIONES. Es incorrecto el señalamiento de la COFECE de que tal coincidencia territorial del espacio en que se ofrece el SERVICIO DE TAXI ponga en competencia directa entre sí a las AGRUPACIONES.

Si bien es cierto las AGRUPACIONES se reconocen como competidoras entre sí y que incluso se les puede considerar como agentes económicos competidores entre sí; también lo es que tales aspectos corresponden al mercado en el que intervienen y que es la proveeduría de servicios de administración (la representación de los respectivos PERMISIONARIOS agremiados ante terceros, la venta de los boletos para la prestación del SERVICIO DE TAXI y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta (el retorno de los recursos correspondientes a cada PERMISIONARIO, la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc.), más no en el MERCADO INVESTIGADO, ya que LAS AGRUPACIONES no cuentan con capacidad legal ni material para intervenir en la prestación del SERVICIO DE TAXI. Lo anterior es reconocido por los comparecientes relacionados en las fojas 32 y 33 del OPR, en las que se señala de forma general que los competidores de sus respectivas representadas o personas morales, lo son el resto de las personas morales mencionadas, más no en la prestación del SERVICIO DE TAXI, sino en el mercado que realmente les corresponde y compete.

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 agregaron, en síntesis, que:³⁷⁵

Tal como se desprende de nuestras manifestaciones durante el desahogo de nuestras respectivas declaraciones a través de nuestros representantes durante la etapa de investigación, se afirmó que los PERMISIONARIOS son quienes tienen el carácter de competidores en la prestación del SERVICIO DE TAXI, y en el mismo sentido, al momento de señalar quiénes son los competidores de nuestra agrupación, se señaló a las agrupaciones y no así a los PERMISIONARIOS, por lo que se acredita que existe una diferenciación entre las actividades que desarrolla la agrupación respecto de las que desarrollan los PERMISIONARIOS.

³⁷⁵ Páginas 34 (párrafos segundo a sexto), 35 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 32 (párrafos primero a tercero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 35 (párrafos quinto a último), 36 (párrafos primero a penúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300.



35147

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

De hecho, como resultado de esta competencia entre las AGRUPACIONES en el mercado que se desempeñan, y que resulta ser el de la proveeduría de servicios de administración, es el caso que en el periodo investigado por la COFECE, múltiples PERMISIONARIOS han cambiado de asociación por así convenir a sus intereses, en razón de los servicios que ofrece una u otra, así como del costo que los mismos representan y que se cubren por la vía de las cuotas de aportación, tal y como se acreditará con el informe que rinda el Director General del AICM respecto de tales cambios de agrupación, señalando que dicha información corre agregada al EXPEDIENTE, toda vez que fue requerida mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-084 de nueve de octubre de dos mil catorce y que se tuvo por desahogado según consta en el correlativo número 10 del OPR que nos ocupa.

Estos argumentos son infundados.

Las emplazadas indican que los competidores entre sí en la prestación del SERVICIO DE TAXI son los PERMISIONARIOS, pues son ellos quienes se encargan de prestar el SERVICIO DE TAXI y no así las AGRUPACIONES; sin embargo, como se indicó anteriormente, en el SERVICIO DE TAXI, no existe independencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES pues estas últimas son quienes frente al consumidor final ofrece, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, lo que no permite considerar a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS, máxime cuando existe la obligación impuesta por el AICM en los CONTRATOS INDIVIDUALES, para que los PERMISIONARIOS que quieran prestar el SERVICIO DE TAXI estén asociados a alguna de las AGRUPACIONES con quienes el AICM tiene celebrados los CONTRATOS MORALES, es decir, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT; de lo contrario, dejar de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES es causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL.

En ese sentido, al ser las AGRUPACIONES personas morales integradas por PERMISIONARIOS, que firman el CONTRATO MORAL, en el que se establecen las condiciones en las cuales se prestará el SERVICIO DE TAXI, y que de no existir, los PERMISIONARIOS no podrían contar con un CONTRATO INDIVIDUAL, además de ser ellas quienes: “[...] por cuenta y orden de los permisionarios que agremia, realiza[n] la venta de boletos del SERVICIO y administra[n] los recursos de esa venta, para pagar la contraprestación individual a AICM, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento [...] [énfasis añadido]”,³⁷⁶ implica que en la operación del SERVICIO DE TAXI no existe una dicotomía entre los PERMISIONARIOS y sus AGRUPACIONES.

Ahora bien, se indica que precisamente el verbo “operar”, de acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, señala que tiene entre otras, las siguientes acepciones: “realizar (l llevar a cabo algo)”, “Obrar, trabajar, ejecutar diversos menesteres u ocupaciones”, así como

³⁷⁶ Páginas 18 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16602); 13 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16708); 15 y 16 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folios 16833 y 16834); 15 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16967); 28 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17075); 20 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17261).



36148

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

“Negociar, especular, realizar acciones comerciales de compra, venta, etc”³⁷⁷ lo cual lleva a la conclusión de que “operar” el SERVICIO DE TAXI equivale a realizarlo.

Así, se concluye que las AGRUPACIONES se encargan de asegurar el cumplimiento de las condiciones para la prestación del SERVICIO DE TAXI; por lo tanto, resulta **infundada** la manifestación de las emplazadas respecto a que toda vez que son los PERMISIONARIOS y no así las AGRUPACIONES quienes prestan el SERVICIO DE TAXI, entonces las AGRUPACIONES no pueden ser competidoras entre sí en la prestación de dicho servicio.

De las testimoniales ofrecidas por NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA desahogadas el veintiocho y veintinueve de noviembre y quince de diciembre de dos mil dieciséis a cargo del TESTIGO 1, TESTIGO 6 y del TESTIGO 8, se desprende que los testigos conciben a las AGRUPACIONES como competidoras entre sí, ya sea en el suministro de servicios administrativos, por el mercado o en precio, como se indica a continuación:

Pregunta	Testigo	Respuesta
“51.- Si LAS AGRUPACIONES son competidores entre sí, respecto de la prestación del SERVICIO”.	TESTIGO 1	“No, las agrupaciones no pueden competir entre sí en la prestación del servicio porque ellas no prestan el servicio, el servicio lo prestan los permisionarios que agremia cada una de ellas, en su caso, <u>las agrupaciones compiten entre sí en el suministro de servicios administrativos</u> , eso se comprueba con la cantidad de permisionarios que piden salir de una agrupación e ingresar a otra en donde están viendo mejores resultados [énfasis añadido]”. ³⁷⁸
	TESTIGO 8	“ <u>Si somos competidores</u> , eso es lo que nos hace mejor a Yellow Cab [...] [énfasis añadido]”. ³⁷⁹
“58.- Si sabe cuál fue el motivo por el que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] contrato [sic] los servicios de SEPSA”.	TESTIGO 1	“[...] el despacho se comprometió a confidencialidad respecto a la información de cada agrupación en lo particular porque <u>era un temor fundado de ellos que sus competidores conocieran de manera precisa sus costos de operación</u> [...] [énfasis añadido]”. ³⁸⁰
“61.- Si sabe que en el ACUERDO se haya establecido por parte de SEPSA el compromiso de confidencialidad en el manejo de la información”.	TESTIGO 8	“[...] <u>Entre todas las empresas somos competidores</u> entonces nadie debe saber nuestras estrategias. No tengo idea cuando se firmó el Acuerdo, pero lo que se vio en la reunión que menciono es distinto; no recuerdo cuando pudo haber ocurrido esta reunión [énfasis añadido]”. ³⁸¹

³⁷⁷ Información visible en la dirección electrónica: <http://dle.rae.es/?id=R6C8OUw>

³⁷⁸ Folio 20741.

³⁷⁹ Folio 24756.

³⁸⁰ Folio 20744.

³⁸¹ Folio 20710.

Handwritten signature or mark.



36147

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

Al respecto, y en relación con lo señalado por las emplazadas referente a que la competencia en la prestación del SERVICIO DE TAXI se da entre los PERMISIONARIOS, se advierte que de lo manifestado por el TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8, en sus desahogos a las testimoniales ofrecidas a su cargo, se desprende que **las tarifas que se cobran por prestar el SERVICIO DE TAXI son las mismas para todos los PERMISIONARIOS dentro de una misma agrupación**, misma que es establecida en conjunto mediante una asamblea, lo que permite afirmar que la competencia se da entre los PERMISIONARIOS de una agrupación con los PERMISIONARIOS de otra, y no entre PERMISIONARIOS de una misma agrupación, lo cual, aunado a la dependencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES permite concluir que las AGRUPACIONES son competidoras entre si en la prestación del SERVICIO DE TAXI:

Pregunta	Testigo	Respuesta
"45.- Si corresponde a cada permisionario el determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO".	TESTIGO 1	"[...] Para el caso de AICM <u>esta determinación por lo regular se realiza por cada agrupación, es decir, los permisionarios agrupados a cualquiera de ellas, son los que deciden qué tarifa van a aplicar. Una vez que determinan las tarifas</u> la Ley de Caminos y el Reglamento de Autotransporte establecen que <u>el permisionario debe dar aviso a la SCT para el único efecto de registrar las tarifas con una anticipación de siete días a antes de que entren en vigor [...]</u> [énfasis añadido]" ³⁸²
"57.- Si conoce los alcances del documento firmado entre los representantes de LAS AGRUPACIONES para la realización de un estudio para determinar el esquema tarifario de la prestación del SERVICIO (en lo sucesivo ACUERDO)".		"[...] lo que tengo conocimiento es que <u>al interior de cada agrupación analizaron los resultados y los permisionarios de cada agrupación decidieron las tarifas que iban a aplicar ya que el Aeropuerto no tenía ninguna injerencia en la determinación de las tarifas</u> [énfasis añadido]" ³⁸³
"79.- Si tiene conocimiento de que los resultados del estudio para determinar el esquema tarifario de la prestación del SERVICIO hayan tenido como objeto fijar el precio del SERVICIO". Así como la aclaración por parte del servidor público designado para desahogar la testimonial en el sentido "[...] para que aclare si estas tarifas se determinan de	TESTIGO 6	"La hacemos los permisionarios, nos juntamos en una asamblea y ahí la votamos. <u>La tarifa que votamos aplica para todos los permisionarios de Yellow Cab</u> porque sufre el mismo desgaste el carro de mi compañero que el mio [énfasis añadido]" ³⁸⁴

³⁸² Folio 20739.

³⁸³ Folio 20743.

³⁸⁴ Folio 24763.

Handwritten signature or mark.



36150

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

manera individual o en conjunto los permisionarios {...}”.		
“83.- Si tiene conocimiento de quién determina las tarifas para la prestación del SERVICIO”.		“Nosotros tenemos reuniones, analizamos costos, analizamos todo lo que sea respecto a la tarifa por el servicio de taxi y ahí <u>nos ponemos de acuerdo entre los permisionarios y la tarifa a la que llegamos es para todos igual dentro de mi organización</u> [...] [énfasis añadido]”. ³⁸⁵
“86.- Si tiene conocimiento de que las tarifas para la prestación del SERVICIO que se cobran actualmente en el AEROPUERTO, son las mismas para todos los permisionarios que prestan el SERVICIO actualmente en el AEROPUERTO”.	TESTIGO 8	“Bueno, solamente conozco para YELLOW CAB, <u>para nosotros las tarifas que cobramos en YELLOW CAB para todo el gremio de YELLOW CAB es la misma</u> [énfasis añadido]”. ³⁸⁶

Incluso, de la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO, presentada por el Director General de SEPSA en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,³⁸⁷ se desprende que las tarifas que se cobran a los pasajeros por el SERVICIO DE TAXI, son establecidas por las AGRUPACIONES de conformidad con lo siguiente: “La tarifa que cada una [de las AGRUPACIONES] ha establecido como cobro al pasajero no tiene una metodología que permita establecer un modelo para su aplicación”.³⁸⁸

En ese sentido, la documental ofrecida por las emplazadas como medio de prueba a cargo del Director del AICM, confirma que los PERMISIONARIOS efectivamente cambian de una agrupación a otra, sin embargo, no desacredita la afirmación respecto al carácter de competidoras entre sí de las AGRUPACIONES.

Ahora bien, de acuerdo con el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006: “Son prácticas monopólicas absolutas los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los siguientes: - - - - I.- Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto [...] [énfasis añadido]”. Para la actualización de los elementos típicos que establece dicho artículo, se requiere que: i) dos o más agentes económicos que sean competidores entre sí; ii) realicen un acuerdo (contrato, convenio, arreglo o combinación); iii) que este último tenga por objeto o efecto el establecimiento de un mismo precio o su manipulación al que son ofrecidos o demandados (fijar, elevar, concertar o manipular el precio) bienes o servicios o bien intercambiar información con el mismo objeto o efecto. En el caso concreto las AGRUPACIONES (a través de sus REPRESENTANTES) realizaron un ACUERDO con sus competidores, con el objeto y

³⁸⁵ Folio 20713.

³⁸⁶ Folio 20714.

³⁸⁷ Folios 5140 a 5168.

³⁸⁸ Folio 5151.

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



36151

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a través de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO, conducta que efectivamente fue realizada por quienes son competidores entre sí (independientemente del mercado o servicio que pretendan demostrar las emplazadas); por lo que, efectivamente constituye un acuerdo, arreglo o combinación entre ellos; cuyo objeto se refiere a la fijación, concertación, elevación o manipulación de un precio (a través de las recomendaciones que el ESTUDIO TARIFARIO emitió y que posteriormente fueron registradas por los PERMISIONARIOS) respecto de un servicio que es ofrecido en el mercado (SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO), que tuvo como efecto el aumento de las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS ante la SCT e incluso se reflejó en aumentos de precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI.

2.4. ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO

2.4.1 El ESTUDIO TARIFARIO no implicó el análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES, sino de los costos de los PERMISIONARIOS

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁸⁹

La AI incorrectamente señala que el ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información y costos de las AGRUPACIONES, cuando dicho proceso y análisis corresponde a los costos de la operación del SERVICIO DE TAXI que incluyen tanto los costos directos en que incurre el PERMISIONARIO como los costos indirectos en que incurren las AGRUPACIONES, mismos que comprenden la totalidad de la información analizada en el ESTUDIO TARIFARIO y de la que se puede apreciar que no corresponde únicamente a las AGRUPACIONES.

Este argumento es parcialmente fundado pero insuficiente para desvirtuar el OPR. Si bien es cierto en el apartado “B. *Que dichos agentes económicos competidores establezcan acuerdos entre sí*” se indicó que “El ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES [...] [énfasis añadido]”, todo ese apartado conlleva el análisis de la información que le presentaron las AGRUPACIONES a SEPSA, y que versa sobre costos directos de sus PERMISIONARIOS y costos indirectos de las mismas AGRUPACIONES.

De lo manifestado por SEPSA en su desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071, presentado en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce, se puede confirmar que efectivamente para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO se tomaron en cuenta los costos directos e indirectos en que incurrieron tanto los PERMISIONARIOS como las AGRUPACIONES para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, de conformidad con lo siguiente:

³⁸⁹ Páginas 40 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 37 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 47 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 38 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 40 (párrafo último) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 35 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36152

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"[...] c) [Respecto de la metodología y trabajos realizados para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO]

B
B

[...]
B
B [...] [énfasis añadido]"³⁹⁰

Asimismo, del contenido del ESTUDIO TARIFARIO se desprende que para su elaboración se tomaron en cuenta los costos directos e indirectos en que incurrieron los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES, de conformidad con lo siguiente:

"[...] B
B

³⁹⁰ Folios 5460 y 5461. "Eliminado: 2 párrafo(s), 21 renglon(es) y 40 palabra(s)"

Handwritten signature



35153

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[Redacted block with 'B' in the center]

[...]

[Redacted block with 'B' in the center]

[...]

[Redacted block with 'B' in the center]

[...]

[Redacted block with 'B' in the center]

[Redacted block with 'B' in the center]

[Redacted block with 'B' in the center]

[Redacted block with 'B' in the center]

[...]³⁹¹

Así, si bien es cierto que de las transcripciones realizadas se desprende que para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO se utilizó tanto la información de los PERMISIONARIOS, como la de las AGRUPACIONES, y pese a que el análisis de la información del OPR versaba sobre esa información, en el OPR únicamente se dijo que era información de las AGRUPACIONES, lo cual podría interpretarse -como lo hicieron las emplazadas- que se trataba únicamente de información de las AGRUPACIONES en ejercicio de sus facultades de representación, también lo es que ese hecho **no trasciende a la imputación de las emplazadas**, pues las mismas afirman que para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, es necesaria la información de los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES, misma que fue debidamente relacionada en el OPR.³⁹²

Así, aunque en el OPR se hubiera dicho que "*El ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES* [...]" [énfasis añadido]" lo cierto es que para efectos del ofrecimiento y prestación del SERVICIO DE TAXI, no hay independencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES, en tanto que los PERMISIONARIOS son quienes manejan las unidades (y por lo tanto se puede decir que el SERVICIO DE TAXI es prestado a través de ellos) y las AGRUPACIONES son quienes ofrecen y comercializan ese servicio y quienes se encargan que el mismo se preste en las condiciones operativas que el AICM establece, por lo que también lo prestan, pues a

³⁹¹ Folios 5260 y 5261.

³⁹² Páginas 34 a 64 del OPR.

"Eliminado: 3 párrafo(s), 4 renglon(es) y 21 palabra(s)"



3615A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

fin de cuentas, quienes se obligan ante el AICM y el consumidor final a prestar ese servicio, son las AGRUPACIONES, y no el PERMISIONARIO de manera individual.

2.4.2 El ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a los PERMISIONARIOS, no a las AGRUPACIONES

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:³⁹³

Es correcto el objeto, sentido y alcance del ACUERDO firmado entre los representantes, [o ex representante, en el caso de JORGE ESPINOSA] de las AGRUPACIONES, que asocian a los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI atendiendo a la transcripción realizada por la COFECE en el apartado "vii. El objeto, sentido y alcance del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO" del OPR; así como la voluntad común de las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. Resulta incorrecto que se nos considere como sujetos de aplicación del ESTUDIO TARIFARIO, puesto que como en la propia transcripción se señala, la finalidad de tal trabajo fue la de "[...] construir tarifas competitivas a aplicar por servicio; de tal forma que, con una base sólida, los permisionarios pudieran lograr ingresos [...]", lo que implica que con independencia de que SEPSA hubiese manifestado equivocadamente que "El objetivo del estudio fue establecer un esquema que permitiera, a partir tanto de las condiciones de operación de cada una de las agrupaciones prestadoras de los servicios para la transportación desde y hacia el AICM [...]", dicho estudio estaba dirigido hacia y para los PERMISIONARIOS, pues además de que son ellos los únicos con la capacidad legal y material de prestar el SERVICIO DE TAXI, parte de la información que se utilizó para analizar la operación de la prestación del SERVICIO DE TAXI, corresponde a la generada por los propios PERMISIONARIOS y no a las AGRUPACIONES ni a sus representantes.

Finalmente, en relación con la manifestación de SEPSA antes transcrita, se señala que resulta increíble la insistencia de la COFECE en utilizar tales manifestaciones, para forzar el que supuestamente las AGRUPACIONES son las que prestan el SERVICIO DE TAXI.

Este argumento resulta **infundado**.

En primer lugar, se señala a las emplazadas que es falsa su afirmación respecto a que el ESTUDIO TARIFARIO estaba dirigido a los PERMISIONARIOS, pues del propio ESTUDIO TARIFARIO se desprende que dicho documento fue creado para las AGRUPACIONES directamente, de conformidad con lo siguiente:

³⁹³ Páginas 36 (párrafo último), 37 (parte del párrafo primero), 39 (parte del párrafo segundo) y 47 (parte final del párrafo último) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 27 (párrafo último), 28 (parte del párrafo primero), 29 (parte del párrafo último) y 36 (parte final del párrafo penúltimo), de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA; 32 (párrafo segundo y parte del párrafo pen.) 34 (párrafo penúltimo) y 42 (parte final del párrafo tercero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 30 (penúltimo y último párrafos), 31 (párrafo penúltimo) y 40 (parte final del párrafo segundo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 34 (párrafos primero y segundo), 36 (parte del párrafo cuarto) y 45 (parte final del párrafo segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 38 (párrafos segundo y penúltimo)), 40 (párrafo último) y 49 (parte final del párrafo tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300.



36155

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- En la página 27 del capítulo 3 del ESTUDIO TARIFARIO se señaló que: “[...] B
B [sic] [...] [énfasis añadido]”.³⁹⁴
- En la página 1 del capítulo 4 del ESTUDIO TARIFARIO se señaló que: “[...] B
B [sic] [...] [énfasis añadido]”.³⁹⁵
- En la página 4 del capítulo 5 del ESTUDIO TARIFARIO se señaló que: B
B [sic] [...] [énfasis añadido]”.³⁹⁶

Asimismo, en el EXPEDIENTE obra la manifestación de PORTO TAXI realizada durante la etapa de investigación, en su desahogo a un requerimiento de información, mediante el cual señaló lo siguiente:

“[...] la realización de un diagnóstico para que cada empresa contratante contara con un esquema individual que al considerar las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, permitiera construir tarifas competitivas para cada empresa de manera que pueda generar ingresos y no pérdidas [sic] como desafortunadamente ha ocurrido y que dichos ingresos sean suficientes para cubrir los costos directos de operación de las unidades, los gastos indirectos que implica la administración y control de la prestación del servicio, mantener el empleo y la derrama económica que conlleva la prestación del servicio, además de asegurar los recursos necesarios para la sustitución oportuna de las unidades y obtener una utilidad que represente un negocio rentable [...] [énfasis añadido]”.³⁹⁷

En ese sentido, de los elementos antes señalados se puede afirmar que el ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a las AGRUPACIONES y no a los PERMISIONARIOS en lo individual, como afirman las empleadas, por lo que su afirmación respecto a que se utilizaron manifestaciones equivocadas dentro del OPR para forzar el que el ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a los PERMISIONARIOS y no a las AGRUPACIONES también resulta infundado.

Ahora bien, como se señaló en el numeral “La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación”, en cuanto a la prestación del SERVICIO DE TAXI se refiere, no puede haber una separación entre PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES, en tanto que, si bien es cierto no se desconoce que el SERVICIO DE TAXI se presta a través de los PERMISIONARIOS, lo cierto es que éstos forman parte de una agrupación que establece el

³⁹⁴ ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN, folio 5355; ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300, folio 7393; ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB, folio 7907; ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI, folio 8645 y ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT, folio 5975.

³⁹⁵ ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN, folio 5369; ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300, folio 7369; ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB, folio 7921; ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI, folio 8659 y ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT, folio 5989.

³⁹⁶ ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN, folio 5388; ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300, folio 7388; ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB, folio 7940; ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI, folio 8678 y ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT, folio 6008.

³⁹⁷ Folios 7979 y 7980.

³⁹⁷ Folios 7979 y 7980.

monto de los precios que se ofrecen por la prestación del servicio y es ésta, quien frente al consumidor final (pasajero) funge como el prestador del SERVICIO DE TAXI. Determinar lo contrario implicaría que cada PERMISIONARIO, en lo particular, establecería sus tarifas y expediría sus propios boletos, cuestión que no sucede y normativamente tampoco podría suceder, pues son las AGRUPACIONES las que funcionan como prestadoras del SERVICIO DE TAXI al ser ellas quienes ofrecen, comercializan y operan, además de ser ellas quienes se encuentran obligadas ante el AICM mediante el CONTRATO MORAL, a cumplir con las condiciones para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior se hace patente en el hecho de que los precios que se cobran a los pasajeros por el SERVICIO DE TAXI, son las mismas por cada agrupación, siendo así las AGRUPACIONES quienes son competidores entre sí, y no los PERMISIONARIOS de esa misma agrupación. Lo anterior se corrobora en la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO, en la que se indica que:

B

[énfasis añadido].³⁹⁸ En ese sentido, y toda vez que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue: “[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio; de tal forma que, con una base sólida, se obtengan ingresos [...]”,³⁹⁹ se concluye que, contrario a lo señalado por las emplazadas, el ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a las AGRUPACIONES, pues son ellas quienes establecen los precios que se ofrecen y quienes operan la prestación del SERVICIO DE TAXI, con independencia de que sea el PERMISIONARIO quien directamente registre una tarifa ante la SCT.

Por otra parte, como se señaló en el numeral “La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación”, al darse la competencia entre los permisionarios de una agrupación, con los permisionarios de otra (pues se establecen los precios por agrupación, y no por cada uno de los PERMISIONARIOS), se reafirma lo señalado en el OPR, en el sentido de que son las AGRUPACIONES quienes establecen los precios que se ofrecen y cobran por el SERVICIO DE TAXI, toda vez que incluso aunque cada uno de los PERMISIONARIOS quisiera aplicar su propia tarifa o precio, se encuentra atendido a lo convenido por todos los PERMISIONARIOS de la agrupación; tal como se corrobora con la declaración de TESTIGO 6, respecto a si las tarifas son determinadas por cada PERMISIONARIO en lo individual o conjuntamente, manifestando que: “La hacemos los permisionarios, nos juntamos en una asamblea y ahí la votamos. La tarifa que votamos aplica para todos los permisionarios de Yellow Cab”.⁴⁰⁰ Asimismo, TESTIGO 1 dijo que: “Internamente en la agrupación su competencia es eficiencia, quién es más eficiente y más productivo, internamente no hay competencia respecto de precios [...]”.⁴⁰¹

De lo anterior se desprende, en congruencia con lo argumentado anteriormente, que no puede considerarse a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS (pues dependen de las

³⁹⁸ Folio 5151.

³⁹⁹ ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN, folio 5250. “Eliminado: 0 párrafo(s), 1 renglón(es) y 10 palabra(s)”

⁴⁰⁰ Folio 24763.

⁴⁰¹ Folio 20741.





36157

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI), por lo que aún y cuando la información que se utilizó para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO es tanto de los PERMISIONARIOS como de las AGRUPACIONES, se trata de datos relativos a la operación del SERVICIO DE TAXI (la cual es llevada a cabo por las AGRUPACIONES), por lo que el estudio se dirigió a las AGRUPACIONES, por ser estas quienes agremian a los PERMISIONARIOS y aplican las mismas tarifas, respectivamente, para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Por lo tanto, incluso aunque el ESTUDIO TARIFARIO hubiera estado dirigido a los PERMISIONARIOS, la dependencia que existe entre ellos y las AGRUPACIONES, implica que el ESTUDIO TARIFARIO habría derivado en una recomendación que sólo a estas últimas les habría correspondido decidir si aplicaban o no.

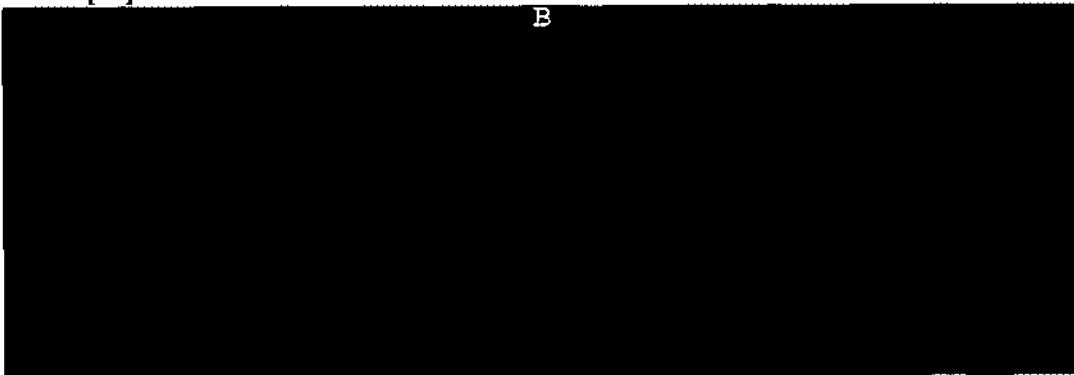
Finalmente, las manifestaciones de las emplazadas constituyen una confesión respecto a la existencia y firma por parte de sus representantes del ACUERDO, aunado a que el objeto, sentido y alcance que se señala en el OPR, es confirmado por las mismas. Incluso, también se confirma que, derivado del ACUERDO, se elaboró el ESTUDIO TARIFARIO, mismo que devino de la voluntad común de las AGRUPACIONES.

2.4.3 LA INFORMACIÓN SE ENTREGÓ DE MANERA CONFIDENCIAL A SEPSA

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE Y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, lo siguiente:⁴⁰²

En el OPR se le da un sentido equivocado a la información que parcialmente transcribe, toda vez que en el ACUERDO también se estableció un compromiso de absoluta confidencialidad, de conformidad con lo siguiente:

"[...]



⁴⁰² Respecto a YELLOW CAB, páginas 40 (párrafos penúltimo y último), 41, 42, 43 (párrafos primero y segundo) y 56 (parte del párrafo penúltimo); NUEVA IMAGEN, páginas 37 (párrafo último), 38, 39, 40 (párrafos primero a penúltimo) y 53 (parte del párrafo penúltimo); SITIO 300, páginas 42 (párrafos segundo a último), 43, 44 y 57 (parte del párrafo penúltimo); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 34 (párrafos segundo a último), 35, 36 (párrafos primero a antepenúltimo) y 48 (parte del párrafo último); CARLOS TEPALE, páginas 35 (párrafo último), 36, 37, 38 (párrafos primero a antepenúltimo), 49 (parte del párrafo último) y 50 (parte del párrafo primero); y JORGE ESPINOSA, páginas 31, 32, 33 (párrafo primero) y 42 (parte del párrafo último), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



Destacamos nuevamente nuestro compromiso de absoluta confidencialidad en el manejo de esta información para con cada empresa o agrupación [...]”.

Por lo anterior, resulta inexplicable que la AI haya omitido la información antes señalada, cuando resulta fundamental para realizar una valoración integral del presente asunto y con la que se acredita que en ningún momento se establecieron acuerdos ni compromisos como los que se refieren en el OPR.

Igualmente, de lo anterior se desprende que los costos directos corresponden a la prestación del SERVICIO DE TAXI de manera directa por los PERMISIONARIOS, en tanto que los indirectos corresponden a los gastos en que incurre [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI] con motivo de la representación ante terceros y de la proveeduría de servicios administrativos; de ahí que la COFECE haya dejado de observar y valorar que el ACUERDO no implicó que las AGRUPACIONES se obligaran, comprometieran o acordaran la entrega de información y documentación dirigida a un objetivo previamente establecido, sino que, por el contrario, además de buscar un mejor precio por los servicios de SEPSA, también era necesario establecer las bases de la información y documentación estadística que se tenía que proporcionar; además de establecer las condiciones del manejo de dicha información (confidencial), por tratarse de información propia de cada permisionario así como de la relativa a la operación de [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI] como agrupaciones, así como del resto.

En el ACUERDO claramente se estableció que por parte de SEPSA existía el compromiso de “[...] *absoluta confidencialidad en el manejo de esta información para con cada empresa o agrupación [...]*”, lo que claramente implicó la individualización de los trabajos tratándose de información propia de los PERMISIONARIOS asociados a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI], respecto de la correspondiente a la de los asociados a las otras agrupaciones.

El argumento anterior resulta inoperante, en virtud de que no combate el OPR.

Se señala a las emplazadas que aunque efectivamente la información intercambiada a través de SEPSA se hubiera hecho de manera confidencial o no se hubieran tratado temas sensibles relativos a las estrategias y costos de las AGRUPACIONES en relación con el SERVICIO DE TAXI en las reuniones a las que acudieron las emplazadas con sus competidoras, se advierte que la imputación contenida en el OPR versa respecto de otro tipo de intercambio de información llevado a cabo de forma indirecta, es decir, a través de un intermediario (SEPSA).

Si bien los intercambios de información no son considerados *per se* contrarios a la normativa de competencia, debe considerarse si ese intercambio tiene algún objeto o efecto anticompetitivo.

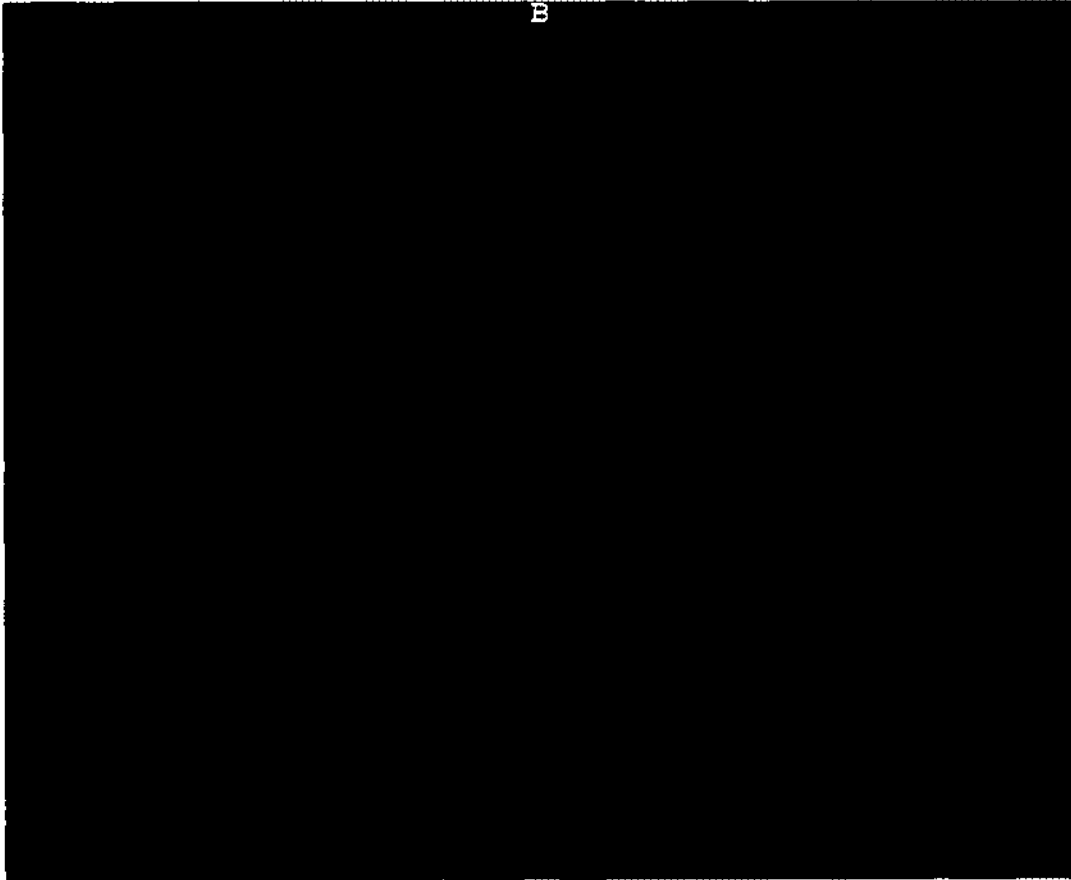
Así, la información intercambiada por las emplazadas a través de SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO consistió en:



36159

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"[...]"



"[...]"⁴⁰³

De lo anterior, se desprende que la información intercambiada a través de SEPSA contiene datos sensibles que, utilizada con el objeto de realizar una práctica monopólica, representa riesgos para la competencia y libre concurrencia, al tratarse de información de importancia estratégica, que puede tener como efecto una mejora en la habilidad de una empresa para predecir los precios de su competidor, la producción o las estrategias de negocio con cierta especificidad y certeza, lo que podría generar un daño a la competencia en los mercados.

El intercambio de información puede eliminar la incertidumbre generada por la competencia y con ello disminuir los incentivos para competir.

Por otro lado, la naturaleza misma de la información que se intercambia podría revelar el propósito

⁴⁰³ Folios 5460 y 5461.

"Eliminado: 2 párrafo(s), 16 renglon(es) y 0 palabra(s)"



30160

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

colusorio. Así, por ejemplo, resultan riesgosos los intercambios de datos recientes y detallados sobre precios, cuando se desglosen por productos y clientes específicos; intercambios de reportes detallados y desglosados sobre ventas, producción y segmentos de mercado; así como compartir información que revele decisiones estratégicas a futuro.

En primer lugar, se advierte que la información que se entregó a SEPSA, que se utilizó para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, tiene un alto valor estratégico pues se trata de costos directos e indirectos en que incurrieron las AGRUPACIONES para la prestación del SERVICIO DE TAXI, lo que implica un mayor riesgo al reducir los incentivos a competir de los agentes económicos, pues permite una mejora en la habilidad los competidores para predecir los precios de su competidor.

En segundo lugar, se advierte que la información es reciente, actual o futura lo que facilita la predicción por parte de los competidores de las conductas comerciales futuras de los competidores o facilitar el monitoreo o desviaciones de una conducta colusoria. Así, la divulgación o intercambio de información reciente, actual o futura implica mayores riesgos para la competencia.

En tercer lugar, el propósito del intercambio de información de las AGRUPACIONES a SEPSA carece de un propósito comercial compatible con la LFCE 2006, toda vez que como ha quedado establecido, el intercambio de información tuvo como objeto y efecto la fijación, elevación, concertación y manipulación del precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI.

El intercambio de información sensible aumenta la transparencia en el mercado, dándole a las empresas la oportunidad de predecir las estrategias comerciales a corto plazo de sus competidores y adaptarse a las mismas, incrementando el riesgo de colusión entre ellas aun en ausencia de un acuerdo expreso, por lo que incluso aunque el objeto de intercambiar esta información no hubiera sido para acordar la fijación, elevación, concertación o manipulación del precio del SERVICIO DE TAXI, el efecto que tuvo dicho intercambio fue el de restringir la competencia debido a sus características pues permitió a los competidores conocer los costos directos e indirectos en los que incurre cada agrupación, lo que le permite a los competidores tener mayor certeza respecto a los gastos en que incurre la agrupación permitiéndole así predecir sus estrategias.

Por lo anterior, toda vez que se intercambió información sensible a través de SEPSA, se puede concluir que el intercambio de información podría implicar una mejora en la habilidad de las AGRUPACIONES para predecir los precios de sus competidores, la producción o estrategias de negocio con cierta especificidad y certeza, derivando en un intercambio de información que genera el ilícito prohibido por la LFCE, es decir se incurre en una práctica monopólica absoluta.

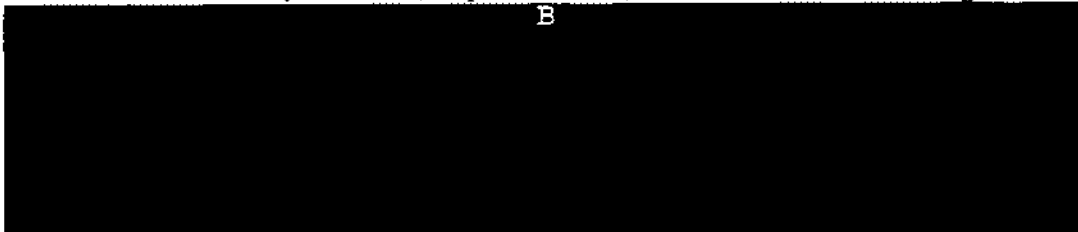
Con independencia de que las AGRUPACIONES le hubieran entregado información a SEPSA de manera confidencial, en el EXPEDIENTE obra información que permite afirmar que las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO se elaboraron con apoyo de información de todas las AGRUPACIONES, tal como se desprende del ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN, SITIO 300,



36161

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT, respectivamente,⁴⁰⁴ de conformidad con lo siguiente:



[...] [énfasis añadido]⁴⁰⁵

En ese sentido, se hace patente que por mucho que se hubiera mantenido la información en confidencialidad al momento en que la entregaron a SEPSA, las AGRUPACIONES recibieron un documento (ESTUDIO TARIFARIO) que contemplaba la información estratégica de sus competidores para así tomar una decisión respecto de las tarifas a cobrar por el SERVICIO DE TAXI, información que influye en sus propias estrategias comerciales bajo el conocimiento de que sus competidores no los inquietarán, pues sus estrategias ya están contempladas en dicho estudio, lo cual disminuye los incentivos por parte de las AGRUPACIONES para competir en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Se concluye que el que las AGRUPACIONES hayan entregado de manera confidencial la información a SEPSA no combate la imputación contenida en el OPR, por lo que la omisión en el OPR respecto a que se pactó la confidencialidad de la información entregada a SEPSA no se traduce en un perjuicio a las emplazadas, toda vez que dicha característica no es suficiente para acreditar que el intercambio de información llevado a cabo no constituyó una transgresión a la normativa de competencia económica.

No obstante, en el EXPEDIENTE obra evidencia que demuestra que no toda la información entregada a SEPSA se hizo de manera independiente o confidencial, de conformidad con lo siguiente:

En primer lugar, SEPSA señaló que las reuniones que se llevaron a cabo durante la realización del ESTUDIO TARIFARIO fueron las siguientes:

"Eliminado: 1 párrafo(s), 2 renglon(es) y 0 palabra(s)"

⁴⁰⁴ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); 8536 a 8681 (PORTO TAXI); y 5869 a 6021 (CONFORT).

⁴⁰⁵ Folios 5277 y 5307 (NUEVA IMAGEN); 7279 y 7309 (SITIO 300); 7829 y 7855 (YELLOW CAB); 8568 y 8597 (PORTO TAXI); y 5898 y 5927 (CONFORT).

FECHA Y HORA	REUNIÓN ENTRE SEPSA Y:	LUGAR	PROPÓSITO DE LA REUNIÓN
28/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Primera reunión para conocimiento de la problemática por parte de SEPSA
31/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de una propuesta preliminar de trabajo
8/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de propuesta de trabajo y aceptación
11/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Reunión de arranque de los trabajos y solicitud de información
26/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a recorridos y costos directos asociados a tales recorridos
28/abr/2011 9:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Recepción de información específica de Nueva Imagen
28/abr/2011 10:00 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Recepción de información específica de Confort
29/abr/2011 9:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Recepción de información específica de Yellow Cab
29/abr/2011 11:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Recepción de información específica de Portotaxi
29/abr/2011 13:00 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Recepción de información específica de Sitio 300
14/may/2011 12:30 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Sitio 300
18/may/2011 14:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Portotaxi
18/may/2011 17:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Yellow Cab
19/may/2011 10:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Nueva Imagen
19/may/2011 12:30 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Confort
26/may/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a aspectos generales del mercado de

De dicho cuadro se desprende que las AGRUPACIONES se reunieron entre ellas junto con SEPSA el veintiséis de abril de dos mil once para tratar temas relativos a “*recorridos y costos directos asociados a tales recorridos*”, información estratégica que podría mejorar la habilidad de sus competidores para predecir sus precios generando un daño a la competencia.

En segundo lugar, SEPSA afirmó que “[...] *Los temas que fueron tratados en conjunto son los siguientes:*
 ----- *Información de rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencias en los que se presta el servicio.*
 ----- *Los análisis de costos directos en los que se incurre durante la prestación del servicio, por unidad tipo.* ----- *Los análisis económicos de alternativas de los usuarios [...] [énfasis añadido]”*,⁴⁰⁶

⁴⁰⁶ Folios 5466 y 5467.



35160

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

información que, en caso de compartirse, representa un riesgo para el competidor que la proporcione, toda vez que se trata de información esencial para competir en un mercado.

Por lo anterior, esta autoridad cuenta con indicios que permiten afirmar que en las reuniones entre las AGRUPACIONES y SEPSA se intercambiaron información sensible, relativa a costos directos y estrategias de las empresas, sin que hubiera existido confidencialidad al momento de tratar dichos temas, como las emplazadas lo afirman; sin embargo, se reitera que la imputación contenida en el OPR versa respecto de un intercambio de información a través de SEPSA y no entre las AGRUPACIONES, por lo que la supuesta existencia de confidencialidad entre las AGRUPACIONES resulta irrelevante para el presente caso.

Asimismo, resulta **inoperante** el argumento de los emplazados consistente en que la COFECE dejó de observar que en la propuesta para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO se hayan tomado en cuenta los costos directos y los costos indirectos en que incurrir tanto PERMISIONARIOS como las AGRUPACIONES, respectivamente, por la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues dicha situación en nada impide considerar que el mismo haya tenido efectos anticompetitivos, es decir, el hecho de que en la propuesta para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO se haya establecido que dicha información (costos directos e indirectos) iba a ser analizada para la elaboración del mencionado estudio, no es un excluyente para determinar que el ACUERDO haya tenido como objeto y/o efecto la conducta prevista en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, por lo tanto **no combate** la imputación presuntiva del OPR en contra de los emplazados, por el contrario, robustece la presunta imputación respecto del intercambio de información entre SEPSA y las AGRUPACIONES señalado en los párrafos anteriores.

2.4.4 Sobre quién pagó el ESTUDIO TARIFARIO

2.4.4.1 Lo pagamos entre todos

PORTO TAXI refirió, en síntesis, que:⁴⁰⁷

Los agentes económicos competidores entre sí se obligaron a pagar el monto fijado por SEPSA por la prestación del servicio, a su vez el monto fue dividido entre los agentes económicos investigados para que estuvieran en condiciones de solventar el costo, situación que incluso confirma la propia COFECE en el OPR.

La contratación conjunta de un tercero para la realización de un ESTUDIO TARIFARIO no se traduce en el acuerdo de los competidores entre sí para fijar una tarifa, sino en el acuerdo que todos pagarían una contraprestación a SEPSA, para que dicha empresa realizara un ESTUDIO TARIFARIO de aplicación independiente a cada agente económico.

El argumento es **inoperante por no combatir el OPR**. Si bien es cierto que en el apartado "B. Conductas y hechos investigados" del OPR se indicó que "Las AGRUPACIONES pagaron de manera conjunta

⁴⁰⁷ Páginas 7 (párrafo segundo) y 12 (parte final del párrafo segundo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.



a SEPSA por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO⁴⁰⁸, el OPR no basa su imputación en la manera por cómo se realizó el pago del ESTUDIO TARIFARIO, e incluso, tampoco señala que el ACUERDO, por sí mismo, hubiera tenido como finalidad la fijación de una tarifa. Lo que el OPR indica es que la probable celebración de dicho acuerdo, realizada por los REPRESENTANTES (ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA), probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, **a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO** y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran; en ese sentido, el argumento de la emplazada **no combate** la imputación contenida en el OPR en su contra, ni las consideraciones y elementos de convicción expresados en el mismo.

Así, en términos de lo señalado en la página 34 del OPR, el ACUERDO “[...] implica la voluntad común de las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO del SERVICIO”,⁴⁰⁹ con el objeto y efecto de “[...] elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y a partir de éste fijar, elevar, concertar o manipular mediante sus recomendaciones de tarifas, el precio del SERVICIO”,⁴¹⁰ por lo tanto, se advierte que el OPR no refiere que el ACUERDO para contratar a SEPSA a efecto de que elaborara un ESTUDIO TARIFARIO hubiera tenido, por sí solo, el objeto fijar una tarifa.

Incluso la emplazada reconoce lo señalado en el OPR respecto a que las AGRUPACIONES pagaron de manera conjunta a SEPSA por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, lo cual, tal como el OPR advierte, es una confesión que confirma que el ACUERDO implicó un acuerdo de voluntades entre las AGRUPACIONES, a quienes reconoce como competidores entre sí, para contratar a SEPSA, para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

2.4.4.2 Las AGRUPACIONES no pagaron conjuntamente la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁴¹¹

Las AGRUPACIONES no pagaron de manera conjunta a SEPSA la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, sino que acordaron con dicha empresa la realización del mismo, considerando el número de PERMISIONARIOS que se encontraban agremiados a cada agrupación, lo cual se tradujo en un mejor costo de dichos trabajos al considerar el volumen de los beneficiarios finales de los mismos y correspondiendo igualmente a cada agrupación el pago por cuenta y orden de sus respectivos PERMISIONARIOS. Asimismo, los recursos con

⁴⁰⁸ La nota al pie respectiva señala: “Manifestación de SEPSA que obra en el folio 005462 del EXPEDIENTE y en base a las facturas emitidas por SEPSA a cada una de las AGRUPACIONES (Ibid. folios 005598 al 005615) por el pago del ESTUDIO TARIFARIO”.

⁴⁰⁹ Folio 16375.

⁴¹⁰ Folio 16379.

⁴¹¹ Páginas 5 (párrafo último), 6 (párrafo primero), 17 (parte del párrafo primero), 37 (párrafo último) y 52 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 6 (párrafo segundo), 15 (parte del primer párrafo), 34 (párrafo segundo) y 49 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 9 (párrafo último), 10 (párrafo primero), 18 (parte del párrafo penúltimo) y 39 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 5 (párrafo penúltimo), 13 (parte del párrafo segundo) y 31 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 5 (párrafo último), 6 (párrafo primero), 14 (parte del párrafo segundo) y 33 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 5 (párrafo segundo), 12 (parte del párrafo segundo) y 28 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.



36165

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

los que se pagaron los servicios de SEPSA pertenecían a los PERMISIONARIOS agremiados a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y SITIO 300, respectivamente], quienes los aportaron vía cuotas, en razón de que dichas agrupaciones no prestamos el SERVICIO DE TAXI y no percibimos ingresos propios, únicamente administramos los recursos y procedimos a materializar el pago, por orden y cuenta de los PERMISIONARIOS.

Nunca existió un pago en conjunto a SEPSA por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, sino el pago individual de cada agrupación de la parte proporcional de los servicios que les correspondieran a los PERMISIONARIOS asociados a las mismas.

Este argumento resulta **infundado** por los siguientes razonamientos.

Las emplazadas afirman que se consideró a todos los PERMISIONARIOS de todas las AGRUPACIONES para así dividirse el monto total del costo del ESTUDIO TARIFARIO y obtener un mejor costo, el cual a decir de SEPSA: “[...] **fue repartido en la misma proporción al parque vehicular de cada una de [las AGRUPACIONES] [énfasis añadido]**”.⁴¹²

Tal como se advierte de las diecinueve (19) copias simples de facturas emitidas por SEPSA a cada una de las AGRUPACIONES por concepto de pago por el ESTUDIO TARIFARIO,⁴¹³ la suma de cada uno de los importes contenidos en las referidas facturas da un total de [REDACTED] B, cifra que a decir de SEPSA constituye “[e]l costo total del estudio [el cual] fue de [REDACTED] B más el impuesto al valor agregado”,⁴¹⁴ lo que implica que el ESTUDIO TARIFARIO fue cubierto en conjunto por todas las AGRUPACIONES.

En ese sentido, se señala que el hecho de que cada agrupación hubiera pagado la parte proporcional que le correspondiera, no implica que no se hubiera pagado, entre todos, el costo del ESTUDIO TARIFARIO, toda vez que tal como lo afirman las emplazadas: “[...] **al contratar las AGRUPACIONES de manera conjunta la realización de dicho estudio, se obtuvo el mejor precio posible, además de transparencia en la integración de los costos de las tarifas del SERVICIO [...]**”.⁴¹⁵

2.4.5 La información que se le entregó a SEPSA no estaba manipulada

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁴¹⁶

La COFECE no demuestra que se indujo, manipuló o intervino para que el ESTUDIO TARIFARIO arrojará las tarifas que propone sean cobradas, elemento indispensable para la ejecución de una práctica monopólica absoluta.

⁴¹² Folio 5462.

⁴¹³ Aportadas por SEPSA como anexo tres a su escrito de desahogo al requerimiento de información presentado el catorce de octubre de dos mil catorce. Folios 5598 a 5616.

⁴¹⁴ Folio 5462.

⁴¹⁵ Páginas 5 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16589); 4 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16699); 5 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16823); 5 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16957); 5 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17052); 9 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17250).

⁴¹⁶ Páginas 13 (parte del párrafo penúltimo y párrafo último) y 14 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.



36166

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Tampoco existe prueba alguna que haga suponer que los agentes económicos investigados acordamos conjuntamente entregar a SEPSA documentos e información alterada o manipulada, con el propósito de que el resultado del ESTUDIO TARIFARIO fuera fijar una tarifa a cobrar por parte de todos los agentes económicos involucrados.

Por su parte, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:
417

En el ACUERDO no se estableció que tenía que llegarse a resultados previamente determinados o a recomendaciones específicas previa manipulación de información o a la entrega de información que cumpliera determinadas características para que se obtuviera un resultado deseado.

En primer lugar, las manifestaciones de PORTO TAXI resultan inoperantes, por no combatir el OPR, en virtud de que en dicho oficio no se hizo algún señalamiento respecto a que se hubiera manipulado los datos otorgados a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. Asimismo, el argumento del resto de las emplazadas es inoperante por partir de **premisas falsas**, ya que es incorrecto que para que se pueda cometer una práctica monopólica absoluta sea necesario que se haya inducido, manipulado o intervenido para que cualquier tercero actúe de alguna manera.

Como se ha indicado en esta resolución, el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 establece los elementos indispensables que debe contener una conducta para que pueda ser considerada como una práctica monopólica absoluta. Así, se observa que los requisitos establecidos en la Ley son: i) la existencia de un contrato, convenio, arreglo o combinación entre agentes económicos competidores entre sí; ii) cuyo objeto o efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados; o iii) el intercambio de información con ese objeto y efecto.

Asimismo, la manifestación de las AGRUPACIONES relativa a que no existió un acuerdo de entregar a SEPSA documentos e información alterada o manipulada, con el propósito de que el resultado del ESTUDIO TARIFARIO fuera fijar una tarifa a cobrar por parte de todos los agentes económicos involucrados, resulta inoperante por no combatir el OPR, pues la imputación realizada a PORTO TAXI en el OPR, o a alguna de las demás agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI, no versa sobre el hecho de haber entregado o no información alterada o manipulada a SEPSA, sino que la relevancia de esa información, en el marco de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fue proporcionada por las AGRUPACIONES a SEPSA, únicamente radica en la entrega misma de la documentación de la cual podría desprenderse que: "*las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO*",⁴¹⁸ sin que la veracidad de la información proporcionada o la falta de ella, pudiera modificar la imputación del OPR que, se reitera, versa sobre la probable responsabilidad de CONFORT, SITIO 300, YELLOW CAB,

⁴¹⁷ Respecto a ENRIQUE RUVALCABA, páginas 8 (parte del párrafo antepenúltimo); CARLOS TEPALE, página 9 (parte del párrafo primero); JORGE ESPINOSA, página 7 (parte del párrafo tercero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

⁴¹⁸ Página 58 del OPR (folio 16399).



36167

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, por la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, al haber firmado, a través de sus REPRESENTANTES (ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA) un acuerdo que tenía como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de éste se emitieran; por lo tanto ello no se refiere a la veracidad de la información proporcionada a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

En ese sentido, también resulta **inoperante** la manifestación de ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA respecto a que en el ACUERDO no se estableció que tenía que llegarse a resultados determinados o recomendaciones específicas previa manipulación de información o a la entrega de información que cumpliera determinadas características para que se obtuviera un resultado deseado, toda vez que la imputación realizada a ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA versa sobre su probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, en representación de sus respectivas AGRUPACIONES, en el MERCADO INVESTIGADO, por lo tanto, sus argumentos **no combaten** la imputación presuntiva que obra en su contra en el OPR.

2.4.6 La contratación de SEPSA surgió por la necesidad de pagar entre todos

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁴¹⁹

Si bien existió un acuerdo previo entre los agentes económicos competidores entre sí para la realización de un contrato de prestación de servicios con un tercero, esto no significa que directamente se esté en el supuesto normativo contemplado en la fracción I del artículo 9º de LFCE 2006, ya que dicha contratación surgió por la necesidad de estar en condiciones de poder solventar el costo por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

Me era imposible pagar el importe correspondiente a la realización del ESTUDIO TARIFARIO, por tanto, la concurrencia de varios agentes económicos en la contratación de SEPSA obedeció a la necesidad de poder solventar el costo de su realización, mismo que fue repartido entre todos los agentes económicos investigados.

La contratación conjunta con otros agentes económicos para la realización del ESTUDIO TARIFARIO no hace suponer ni remotamente que haya existido un concierto de voluntades para fijar un precio al público usuario por el SERVICIO DE TAXI.

El único concierto de voluntades (no escrito) previo a la firma del ACUERDO, radicó en el interés de contratar conjuntamente, con SEPSA la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, dado que en forma individual es imposible cubrir su importe, en razón al costo tan alto que implica dicho servicio.

⁴¹⁹ Páginas 12 (párrafo último), 13 (párrafo primero, segundo y parte del párrafo tercero) y 15 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.



36188

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

El argumento de la emplazada resulta **inoperante**, toda vez que **no combate** la imputación presuntiva contenida en el OPR, pues señala que la contratación de SEPSA entre todas las AGRUPACIONES surgió por la necesidad de pagar entre todos, situación que no desvirtúa la imputación en concreto, esto es, que se realizó un acuerdo entre competidores entre sí que probablemente tenía como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de éste se emitieran. Incluso, se advierte que el argumento de la emplazada no hace más que confirmar que fueron las AGRUPACIONES quienes contrataron el ESTUDIO TARIFARIO, afirmación que en apoyo de otros elementos permite asegurar que las AGRUPACIONES son competidoras entre sí y participan en el MERCADO INVESTIGADO.

Así, la emplazada parece confundir las conductas anticompetitivas imputadas con supuestas situaciones que no impiden sancionar en términos de la LFCE y que no justifican su actuar ilícito por lo que **no combaten** las imputaciones que a nivel presuntivo se determinaron en el OPR. El hecho de que las AGRUPACIONES hubieran contratado y pagado a SEPSA de manera conjunta, para así solventar el costo de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO no desvirtúa el hecho de que se hubieran puesto de acuerdo con sus competidores, con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO, a través de la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, conducta considerada como una práctica monopólica absoluta, en términos de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006. De hecho, la emplazada reconoce la existencia del ACUERDO entre competidores entre sí, para la contratación de SEPSA, misma que fue llevada cabo por las AGRUPACIONES en conjunto, sin importar las razones por las que decidieron pagarlo en conjunto.

Por lo anterior, considerando que la imputación contenida en el OPR versa respecto a que las AGRUPACIONES intercambiaron información a través de SEPSA con el fin de que dicha empresa les elaborara un ESTUDIO TARIFARIO a través del cual elevarían sus tarifas, se concluye que no se desvirtúan esos hechos, sino que, por el contrario, los confirman.

2.4.7 La coincidencia en las tarifas es lógica

2.4.7.1 *El ESTUDIO TARIFARIO recomendó tarifas similares a las AGRUPACIONES porque prestan el SERVICIO DE TAXI en condiciones similares o idénticas*

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, lo siguiente:⁴²⁰

⁴²⁰ Respecto a YELLOW CAB: páginas 5 (párrafo quinto), 29 (párrafos penúltimo y último), 48, 49, 50 (párrafo primero), 51 (último párrafo), 52 (párrafo último) y 53 (párrafo primero); NUEVA IMAGEN: páginas 5 (párrafo último), 6 (párrafo primero), 27 (párrafos tercero y cuarto), 45 (párrafos antepenúltimo a último), 46, 47 (párrafo primero), 48 (último párrafo), 49 (párrafo último) y 50 (párrafo primero); SITIO 300: páginas 9 (párrafo cuarto), 31 (párrafos tercero y cuarto), 49 (párrafo último), 50, 51 (hasta el párrafo penúltimo), 53 (párrafo último) y 54 (párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA: páginas 5 (párrafo antepenúltimo), 25 (párrafos segundo y tercero), 40 (párrafos antepenúltimo a último), 41, 42 (hasta el párrafo penúltimo) y 44 (párrafo penúltimo); CARLOS TEPALE: páginas 5 (párrafo



36167

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Resulta lógico que las recomendaciones que emitió SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO sean similares para los PERMISIONARIOS, puesto que tienen similares costos de operación, prestan el SERVICIO DE TAXI en idénticas circunstancias y en el mismo mercado.

La COFECE deja de observar y analizar todos los elementos y situaciones que convergen en torno a la prestación del SERVICIO DE TAXI y de una forma inexacta, considera que la similitud en las características operativas y técnicas de la prestación de dicho servicio, constituye un elemento de responsabilidad en perjuicio de las AGRUPACIONES, cuando ello solo obedece a que al prestarse el SERVICIO DE TAXI en el mismo mercado por los PERMISIONARIOS y dirigido a un mismo tipo de usuarios, es lógico concluir que exista similitud de condiciones y circunstancias, aún en las tarifas que se cobran al respecto; a *contrario sensu* sería ilógico pensar que diversos vehículos que presentan aspectos y condiciones similares o idénticas y que se dirigen a una misma zona en diferentes momentos, cobren cantidades diametralmente diferentes, ya que los costos, desgastes y consumos de partes y refacciones son similares y en muchos de los casos idénticos.

La COFECE omite señalar el por qué no es posible que existan características operativas y técnicas similares en la prestación del SERVICIO DE TAXI o el por qué deberían de ser diferentes; y mucho menos fundamenta ni motiva cuál es la violación en que se incurre, pese a que como esa misma autoridad lo señala, cuenta con diversa información aportada por las AGRUPACIONES y se allegó de diversa de otras personas físicas y morales.

Para ejemplificar la improcedencia de las aseveraciones de la COFECE, señalamos que aproximadamente el setenta por ciento de los servicios que proporcionan los PERMISIONARIOS, se focaliza en las zonas tarifarias identificadas con los números cuatro, cinco y seis, siendo que en la zona cinco se localiza la Colonia Del Valle que acredita el por qué existe similitud en las tarifas sugeridas en los resultados del ESTUDIO TARIFARIO; en el entendido de que tal información se desprende de las constancias que obran en el EXPEDIENTE y que omitió considerar.

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE proporcionaron las siguientes tablas, mientras que JORGE ESPINOSA únicamente refirió la señalada en segundo término:⁴²¹

"[...]"

penúltimo), 26 (párrafos tercero y cuarto), 42 (párrafos penúltimo y último), 43, 44 (párrafo primero) y 46 (párrafo segundo); y JORGE ESPINOSA: páginas 4 (párrafo último), 5 (párrafo primero), 22 (párrafos penúltimo y último), 23 (párrafo primero), 36 (párrafo último), 37, 38 (párrafos primero y penúltimo) y 39 (párrafo penúltimo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

⁴²¹ Respecto a YELLOW CAB: páginas 5 (párrafo cuarto), 29 (párrafos penúltimo y último), 48, 49, 50 y 52 (párrafo último); NUEVA IMAGEN: páginas 5 (párrafo último), 27 (párrafos tercero y cuarto), 45 (párrafos antepenúltimo a último), 46, 47, y 49 (párrafo último); SITIO 300: páginas 9 (párrafo cuarto), 31 (párrafos segundo y tercero), 49 (párrafo último), 50, 51 y 53 (párrafo último); ENRIQUE RUVALCABA: páginas 5 (párrafo antepenúltimo), 25 (párrafos primero y segundo), 40 (párrafos antepenúltimo a último), 41, 42 y 44 (párrafo penúltimo); CARLOS TEPALE: páginas 5 (párrafo penúltimo), 26 (párrafos tercero y cuarto), 42 (párrafos penúltimo y último), 43 y 46 (párrafo segundo); y JORGE ESPINOSA: páginas 4 (párrafo último), 22 (párrafos penúltimo y último), 36 (párrafo último), 37 y 39 (párrafo penúltimo), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

DIFERENCIAS O SIMILITUDES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN MODALIDAD DE SEDÁN TENIENDO COMO DESTINO LA COLONIA DEL VALLE, Y COMO ORIGEN EL AICM

FACTOR		NUEVA IMAGEN	YELLOW CAB	SITIO 300	CONFORT
	TIPO DE VEHÍCULO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	TIPO DE COMBUSTIBLE	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
SERVICIO	ORIGEN	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	DESTINO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
RECORRIDO	TIEMPO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	DISTANCIA	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
COSTOS DIRECTOS DE	DERECHO DE ACCESO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	SEGURO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	MANTENIMIENTO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	TENENCIA	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	VERIFICACIÓN	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	OPERADOR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	DEPRECIACIÓN	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
COSTOS INDIRECTOS DE	COMBUSTIBLE	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	SOPORTE ADMINISTRATIVO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	REPRESENTACIÓN	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR

DIFERENCIAS O SIMILITUDES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN MODALIDAD DE EJECUTIVO TENIENDO COMO DESTINO LA COLONIA DEL VALLE, Y COMO ORIGEN EL AICM

FACTOR		NUEVA IMAGEN	YELLOW CAB	SITIO 300	PORTO TAXI
	TIPO DE VEHÍCULO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	TIPO DE COMBUSTIBLE	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
SERVICIO	ORIGEN	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	DESTINO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
RECORRIDO	TIEMPO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	DISTANCIA	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
COSTOS DIRECTOS DE	DERECHO DE ACCESO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO	IDÉNTICO
	SEGURO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR
	MANTENIMIENTO	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR	SIMILAR

Handwritten signature



00171

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

	<i>TENENCIA</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>
	<i>VERIFICACIÓN</i>	<i>IDÉNTICO</i>	<i>IDÉNTICO</i>	<i>IDÉNTICO</i>	<i>IDÉNTICO</i>
	<i>OPERADOR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>
	<i>DEPRECIACIÓN</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>
	<i>COMBUSTIBLE</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>
<i>COSTOS INDIRECTOS DE</i>	<i>SOPORTE ADMINISTRATIVO</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>
	<i>REPRESENTACIÓN</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>	<i>SIMILAR</i>

[...]

Las manifestaciones anteriores resultan **inoperantes**, toda vez que **no combaten** lo establecido en el OPR, en virtud de los siguientes razonamientos:

En primer lugar, tal como se ha afirmado a lo largo de esta resolución, el ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido directamente a las AGRUPACIONES y no así a los PERMISIONARIOS como lo afirman las emplazadas, en ese sentido, a fin de evitar repeticiones innecesarias se remite al apartado “*El ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a los PERMISIONARIOS, no a las AGRUPACIONES*” en donde se hace el análisis de la probanza que acredita tal afirmación.

Ahora bien, la manifestación de las emplazadas al pretender que es necesario analizar todos los elementos y situaciones respecto al SERVICIO DE TAXI resulta **gratuita** pues ni siquiera señalan cuáles son los elementos que a decir de ellas la AI debió tomar en consideración al momento de imputar presuntivamente una práctica monopólica absoluta y mucho menos ofrecen elementos de prueba que sustenten su dicho; sin embargo, se señala que para efectos de imputar una probable responsabilidad en la comisión de una práctica monopólica absoluta no es necesario más que el análisis de los requisitos contenidos en el artículo 9° de la LFCE 2006, análisis que se encuentra contenido a lo largo del OPR.

La imputación en contra de las emplazadas versa sobre la probable responsabilidad de las AGRUPACIONES por la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9° de la LFCE 2006, al haber firmado, a través de sus REPRESENTANTES un acuerdo que probablemente tenía como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de éste se emitieran; por lo que ello no se refiere a que las recomendaciones realizadas por SEPSA hubieran sido o no similares, o a que sea o no posible que exista dicha similitud y mucho menos a si existe o no una similitud en las características operativas y técnicas en la prestación del SERVICIO DE TAXI o la necesidad de que sean distintas, sino por el hecho de que esas recomendaciones derivan de un acuerdo colusorio es decir del ESTUDIO TARIFARIO, en el que las AGRUPACIONES compartieron información relativa a los costos directos e indirectos de que le hicieron llegar a SEPSA para elaborar sus recomendaciones.

13

134



2.4.7.2 La COFECE no fundamenta ni motiva por qué la similitud de las tarifas proporcionadas por el ESTUDIO TARIFARIO resulta inverosímil

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, lo siguiente:⁴²²

El OPR no fundamenta por qué las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO, a *contrario sensu* de su dicho, no deberían de ser similares o idénticas, máxime que se trata de un mercado con los mismos agentes económicos y que compiten en similares o iguales condiciones y circunstancias.

Es inaceptable, infundado y por tanto improcedente que la COFECE señale, sin fundamento ni sustento alguno, que: “[...] las diferencias en las recomendaciones de precios que arroja el ESTUDIO TARIFARIO son tan minúsculas que resulta inverosímil [...]”, pese a que SEPSA señaló que “[...] el análisis fue individualizado [...]” refiriéndose al análisis de la información y documentación con la que se elaboró el ESTUDIO TARIFARIO. La COFECE simplemente asume una posición de incredulidad, pero sin fundamentar ni motivar la misma o por lo menos analizar el por qué le parece, que aún y cuando se analizó de manera individualizada la información y documentos de los PERMISIONARIOS asociados a cada agrupación, sea inverosímil que las diferencias en las recomendaciones de precios que arroja el ESTUDIO TARIFARIO sean minúsculas, omitiendo indicar cuál fue su análisis y de qué documentos o información.

Este argumento es **infundado**.

Lo anterior es así, pues de la lectura del OPR se puede concluir que la razón por la que resulta inverosímil que SEPSA hubiera realizado un análisis individualizado de las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO, es porque existe evidencia en el EXPEDIENTE que comprueba que las AGRUPACIONES intercambiaron información a través de SEPSA con el objeto de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, el cual actualizó el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE; en ese sentido, del ESTUDIO TARIFARIO realizado a cada una de las AGRUPACIONES, se desprende que SEPSA consideró la información de las AGRUPACIONES en su conjunto como la demanda total del mercado, costos, desgaste, etc, con la finalidad de “*contar con un universo de análisis más amplio*”.⁴²³

Lo anterior implicó necesariamente un intercambio de información que, si bien no se dio entre AGRUPACIONES de manera directa, se actualizó en el momento que las AGRUPACIONES utilizaron a SEPSA como un vehículo para intercambiar información con el objeto de elevar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

⁴²² Respecto a Yellow Cab, páginas 9 (párrafo penúltimo) y 50 (párrafo segundo); Nueva Imagen, páginas 9 (párrafo último), 10 (párrafo primero) y 47 (párrafo segundo); Sitio 300, páginas 13 (párrafo antepenúltimo) y 51 (párrafo penúltimo); Enrique Ruvalcaba, páginas 9 (párrafo segundo) y 42 (párrafo penúltimo); Carlos Tepale, páginas 9 (párrafo penúltimo) y 44 (párrafo primero); y Jorge Espinosa, páginas 8 (párrafo segundo), 37 (párrafo último) y 38 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

⁴²³ Folios 5277 y 5307 (NUEVA IMAGEN); 7279 y 7309 (SITIO 300); 7829 y 7855 (YELLOW CAB); 8568 y 8597 (PORTO TAXI); y 5898 y 5927 (CONFORT).

Al respecto, el OPR debe entenderse como un todo y no en forma aislada, puesto que es un acto administrativo que se integra por un conjunto de elementos, razonamientos, consideraciones y razones especiales, por lo que su análisis y estudio debe abordarse en su conjunto, sin que pueda analizarse o comprenderse en forma aislada, como lo pretenden las emplazadas al referirse a lo señalado en tan solo uno de los párrafos del OPR sin detenerse a analizar el documento completo, ya que las consideraciones del OPR se encuentran en un contexto cuyo análisis tiene elementos indisolublemente relacionados y concatenados entre sí, que no pueden entenderse en forma aislada. Al ser un todo el OPR, deben considerarse todos y cada uno de los elementos que lo integran para desprender los elementos en que se sustenta la autoridad y los motivos en los que apoya su decisión.⁴²⁴

Por tanto, no basta señalar que resulta inaceptable, infundado e improcedente lo señalado por la AI en el OPR, sin haber considerado todos los elementos que sirvieron de base para la emisión del OPR.

2.4.8 El OPR no desvirtúa el ESTUDIO TARIFARIO

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, lo siguiente:⁴²⁵

La COFECE no desvirtúa el contenido del ESTUDIO TARIFARIO ni sus resultados. Asimismo, concluye equivocadamente que una contratación en conjunto (más no así el pago) y el suministro de información que cada una de las AGRUPACIONES le entregó de manera confidencial a SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO y que corresponde a datos de ingresos y egresos de la operación de cada uno de los PERMISIONARIOS deriva en la probable fijación, elevación, concertación o manipulación del precio del SERVICIO DE TAXI, así como en el supuesto intercambio de información con el mismo objeto y que una sola persona impuso su voluntad sobre los PERMISIONARIOS de cada agrupación.

⁴²⁴ Al respecto, son aplicables las siguientes tesis: i) "**SENTENCIAS, RELACION INTIMA DE SUS ELEMENTOS.** Una sentencia no es sino una relación lógica de antecedentes dados, para llegar a una conclusión que resuelve la controversia sometida al juzgador; por lo mismo, la sentencia la constituyen tanto la conclusión lógica de sus antecedentes, como las proposiciones que fijan el sentido de tal relación, y no puede sostenerse que cuando se aclara la congruencia de los elementos del razonamiento que el Juez hace, para llegar a una conclusión, se viole la sustancia del fallo, sólo porque en razón de dicha congruencia, sea necesario aclarar el sentido de la proposición, pues no puede tenerse por sentencia una parte de la misma, como es la resolutoria, sin la relación de los hechos que aparezcan en el proceso y los fundamentos legales de la resolución [énfasis añadido]". No. Registro: 353,345, Tesis aislada, Materia(s): Común Quinta Época, Tercera Sala, SJF, LXX Tesis: Página: 3764, Genealogía: Apéndice 1917-1985, Octava Parte, Común, última tesis relacionada con la jurisprudencia 269, página 466; y ii) "**SENTENCIAS. RELACION INTIMA DE SUS ELEMENTOS.** Los puntos resolutorios de una sentencia son el resultado de las consideraciones jurídicas que los determinan y sirven para interpretarlos, de acuerdo con el principio de congruencia interna de las sentencias, de modo que no puede tenerse por sentencia una parte de la misma, como lo es la resolutoria, sin la relación de hechos que aparezcan en el proceso y los fundamentos legales de la determinación [énfasis añadido]". No. Registro: 240,090, Tesis aislada, Materia(s): Común, Séptima Época, Tercera Sala, SJF, 199-204 Cuarta Parte, Tesis: Página: 44, Genealogía: Informe 1985, Segunda Parte, Tercera Sala, tesis 64, página 47

⁴²⁵ Respecto a YELLOW CAB, páginas 10 (párrafo segundo) y 17 (párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, páginas 10 (párrafo tercero) y 15 (párrafo segundo); SITIO 300, páginas 13 (parte del párrafo antepenúltimo y párrafo último), 14 (párrafo primero) y 18 (párrafo último); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 9 (párrafo segundo y parte del párrafo tercero) y 14 (párrafo segundo); CARLOS TEPALE, páginas 9 (párrafo penúltimo), 10 (parte del párrafo primero) y 14 (párrafo último); y JORGE ESPINOSA, páginas 8 (párrafo segundo y parte del párrafo tercero) y 12 (párrafo tercero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



Una de las manifestaciones es **inoperante**, y la otra es **infundada**, en virtud de las siguientes razones:

En primer lugar, la manifestación de las emplazadas respecto a que la COFECE no desvirtuó el contenido del ESTUDIO TARIFARIO ni sus resultados resulta **inoperante porque no combate** lo establecido en el OPR, toda vez que en el presente asunto no se discute o controvierte el contenido del ESTUDIO TARIFARIO y/o sus resultados. A las emplazadas no se les emplazó porque el ESTUDIO TARIFARIO fuera incorrecto; se aclara que en términos generales hacer modificaciones a la conducta comercial de un agente económico o hacer estudios a fin de conocer las circunstancias de un mercado, siempre y cuando se realicen de manera unilateral, no sería sancionable en términos de la LFCE 2006. La imputación se basa en el hecho de que, precisamente para modificar su conducta comercial y realizar un estudio, las emplazadas se pusieron de acuerdo, en ese sentido, si las emplazadas hubieran decidido realizar modificaciones unilaterales a la conducta comercial de sus respectivas agrupaciones o realizar estudios de manera unilateral para tomar decisiones estratégicas respecto a los servicios que presten, no habría representado una conducta ilícita. Al decidir de manera conjunta la contratación de SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO (ACUERDO), intercambiar información a través de este último, se actualizó el supuesto previsto en el artículo 9º, fracción I de la LFCE.

Ahora bien, en cuanto a la contratación en conjunto que a decir de las emplazadas no derivó en una probable fijación, elevación, concertación o manipulación del precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, así como en un supuesto intercambio de información, se señala que es **infundado**. Derivado de la decisión de elaborar un ESTUDIO TARIFARIO de manera conjunta para elaborar un esquema tarifario, las AGRUPACIONES intercambiaron información a través de SEPSA, respecto de sus costos y estrategias comerciales. Además, el ACUERDO tuvo por efecto la fijación, elevación, manipulación y concertación del precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, de manera conjunta entre competidores entre sí.

2.4.9 Haber contratado a SEPSA conjuntamente no implicó establecer una tarifa o precio

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁴²⁶

El que las AGRUPACIONES contrataran conjuntamente a SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO, no implica que hubieran establecido una tarifa o precio.

Este argumento es **inoperante** toda vez que **no combate** la imputación presuntiva contenida en el OPR. En efecto, tal y como las AGRUPACIONES lo señalan, el hecho que contrataran a SEPSA de manera conjunta, no implica que hubieran establecido una misma tarifa (ni ello se dijo en el OPR), sin embargo, se reitera que la imputación presuntiva contenida en el OPR radica en la existencia de un "[...] ACUERDO firmado por las AGRUPACIONES para que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO",⁴²⁷ el cual tenía como objeto "[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del

⁴²⁶ Páginas 11 (párrafos penúltimo y último) y 12 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

⁴²⁷ Página 17 del OPR (folio 16358).



36176

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio”,⁴²⁸ por lo que la imputación radica en el hecho de que al haber celebrado el ACUERDO por el cual contrataron conjuntamente a SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES se reunieron e intercambiaron información con SEPSA relativa a sus operaciones y costos, con el objeto de fijar, elevar, manipular o concertar el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, lo cual tuvo como consecuencia que las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT para el SERVICIO DE TAXI aumentaran.

2.4.10 El OPR no indica si existe congruencia entre la realidad y el ESTUDIO TARIFARIO

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, lo siguiente:⁴²⁹

La COFECE únicamente señala como fundamento para que el objeto y efecto de los hechos descritos en el OPR se traduzcan en probables conductas violatorias del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, el ACUERDO; además de que no indica si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO son o no reales; si son falsos o verdaderos los costos similares o idénticos analizados; si la información proporcionada para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO corresponde o no a la realidad de la prestación del SERVICIO DE TAXI; si existe o no congruencia entre los resultados del ESTUDIO TARIFARIO y la realidad de la prestación del SERVICIO DE TAXI, etcétera, lo cual nos deja en estado de indefensión y hace improcedentes las presuntas probables conductas violatorias del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

Esta manifestación es **inoperante**, en atención a que **no combate el OPR**, ya que la conducta imputada en el OPR corresponde a la existencia de un “[...] ACUERDO firmado por las AGRUPACIONES para que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO”,⁴³⁰ el cual tenía como objeto “[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio”,⁴³¹ por lo que la veracidad de la información contenida en los documentos aportados por las emplazadas a SEPSA, a efecto de saber si los costos son o no reales, es irrelevante debido a que no tiene relación con los hechos imputados. La imputación únicamente radica en la entrega de la documentación para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, de la cual podría desprenderse que: “las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO”,⁴³² sin que la

⁴²⁸ Folio 5152.

⁴²⁹ Respecto a YELLOW CAB, páginas 6 (párrafo segundo) 16 (último párrafo), 17 (parte del primer párrafo) y 40 (párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, páginas 6 (párrafo tercero), 14 (último párrafo), 15 (parte del párrafo primero) y 37 (párrafo tercero); SITIO 300, páginas 10 (párrafo segundo), 41 (párrafo último) y 42 (párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 5 (párrafo último), 6 (párrafo primero), 33 (párrafo último) y 34 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, páginas 6 (párrafo segundo) y 35 (párrafo penúltimo); y JORGE ESPINOSA, páginas 5 (párrafo antepenúltimo) y 30 (párrafo último), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

⁴³⁰ Página 17 del OPR (folio 16358).

⁴³¹ Folio 5152.

⁴³² Página 58 del OPR (folio 16399).

P.

WY



36178

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

veracidad de la información proporcionada o la falta de ella o la congruencia en los resultados del ESTUDIO TARIFARIO pudiera modificar la imputación del OPR que, se reitera, parte de la base de la existencia de un acuerdo entre competidores para solicitar la elaboración del multicitado ESTUDIO TARIFARIO, y entonces fijar, elevar, concertar o manipular el precio del servicio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI. De cualquier forma, dado que tal como las propias emplazadas lo refieren, fueron ellas quienes entregaron su propia información a SEPSA, se considera que dichos documentos prueban plenamente en su contra y se presume su veracidad.

2.4.11 El ESTUDIO TARIFARIO se realizó por instrucción de funcionarios del AICM

CONFORT refirió, en síntesis, que:⁴³³

El AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria, cuyo objeto social consiste principalmente en la administración, operación, construcción, y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México, y la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. La Subdirección de terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre (anteriormente denominada Gerencia de Transportación Terrestre) es la encargada de tutelar y establecer políticas públicas, directrices, normatividad y lineamientos procedimentales a seguir y a acatar por las AGRUPACIONES.

Del análisis del convenio de acceso a la zona federal del AICM, signado entre ASA y un permisionario de SITIO 300 en mil novecientos noventa y seis, el cual establece: "NOVENA.- El SERVICIO se cobrará a los pasajeros de acuerdo con las tarifas, que para tales efectos, se encuentren establecidas en las CONDICIONES y sean emitidas por A.S.A. y registradas ante la S.C.T.", se desprende que Aeropuertos y Servicios Auxiliares ya ejercía un control de tarifas, para ser cobradas a los usuarios.

Independientemente de que en dicha cláusula se aprecia claramente que las tarifas a cobrar a los pasajeros emanan de ASA, es sumamente importante señalar que:

- a) el permisionario es "obligado" a firmar dicho convenio, como condición para operar o prestar el SERVICIO DE TAXI y no puede negarse, puesto que si lo hace, simplemente no puede acceder a éste;
- b) en mil novecientos noventa y seis el permisionario no tuvo opción, fue inducido por ASA a firmar el convenio, cuyo contenido podría transgredir lo establecido en la LFCE 2006;
- c) Los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES que actualmente son regulados por el AICM, también se ven obligados a celebrar y suscribir contratos individuales y contratos con

⁴³³ Páginas 9 (párrafos penúltimo y último), 10 a 14, 15 (párrafos primero y segundo) y 20 (párrafos segundo y tercero) del escrito de contestación al OPR de CONFORT.



36177

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

personas morales, los cuales también podrían contener cláusulas que resultarían transgresoras a la LFCE.

Un ejemplo de ello, es el contenido de la investigación de la COFECE bajo el expediente DE-015-2013, respecto de una práctica monopólica relativa, precisamente por la inclusión de cláusulas que podrían considerarse prohibidas por la LFCE y que de acuerdo a mi percepción y convicción, fueron inducidas para su suscripción y firma por parte de las autoridades del AICM para que CONFORT no pudiera acceder o entrar a prestar el SERVICIO DE TAXI; percepción y convicción que también es compartida por el representante de PORTO TAXI, quien en el documento “Resolución de Compromisos” emitido por el Pleno de la COFECE el dieciocho de febrero de dos mil dieciséis dentro del expediente DE-015-2013, en el párrafo quinto de la página 26 del apartado “11.- Consideraciones de Derecho”, se señaló: “CUARTA.- Se tiene por realizada la manifestación de “PORTO TAXI consistente en: “[...] NO es deseo de mi representada adherirse al mismo [compromiso ofrecido por Confort] pero que mi representada comparte lo manifestado por [CONFORT], respecto a que el AICM es quien en forma unilateral realiza los contratos de acceso a la Zona Federal sin que los agentes económicos tengan participación en la elaboración del mismo, ya que de no firmarlo jamás se hubiera podido ingresar al mercado de la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México [. . .].100”; y

d) Si bien es cierto que los PERMISIONARIOS ya no suscriben esta misma cláusula novena que contenía el convenio con ASA en mil novecientos noventa y seis, resulta lógico y congruente pensar que esta práctica (de control y establecimiento de tarifas investigada en el EXPEDIENTE) siga prevaleciendo aunque no de manera explícita, y que haya sido la razón por la que se realizó el ESTUDIO TARIFARIO.

El planteamiento de que el ESTUDIO TARIFARIO pudo haberse generado a propuesta, instrucción o inducción del AICM, quizás se robustece, al analizar sus facultades, atribuciones y relaciones externas que le son marcadas para cada una de sus áreas estructurales que la integran, mismas que se encuentran contenidas en el “Manual General de Organización del Aeropuerto Internacional de Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.”, publicado en el DOF el quince de mayo de dos mil quince.

Dentro de las funciones específicas, atribuciones y relaciones externas de la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre se encuentran:

“FUNCIONES [...] Coordinar que los servicios comerciales que se presten en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México de manera directa y/o a través de terceros, tanto a clientes como a pasajeros y usuarios se den de manera oportuna, con calidad y dentro de las condiciones del mercado.

[...]

Administrar y controlar la prestación de los servicios autorizados de transportación terrestre de pasajeros

[...]



RELACIONES EXTERNAS [...] En forma periódica y por diferentes contactos con diversos organismos y autoridades regulatorias del sector aeronáutico y aeroportuario nacional e internacional, para intercambiar información sobre la gestión, operación de los servicios que se prestan al pasajero y usuario en el ámbito de influencia del AIBJCM".

Sobre dichas funciones y relaciones externas no se puede especular, ni sacar deducciones sobre los alcances y/o límites que pudieran tener en relación con el control y manejo tarifario de todos los agentes económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO, por lo que sería conveniente ahondar al respecto con la información que podrían aportar a la COFECE las propias autoridades del AICM (entre otras, la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre y la Dirección General Adjunta Jurídica del AICM).

Independientemente de que las funciones y atribuciones contenidas en el referido Manual General de Organización o en algún otro documento oficial normativo publicado, pudieran fundamentar o justificar la intromisión del AICM en las tarifas que las AGRUPACIONES ofrecen a los usuarios, quedaría aún el planteamiento presuntivo que el AICM pudo imponer el ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES. Este proceder del AICM de poner en práctica una disposición discrecional no es nuevo en su actuar, ya que sin tomar en cuenta alguna disposición normativa o legislativa, ha impuesto la asignación discrecional de nuevos permisos de autotransporte federal a las AGRUPACIONES, lo cual se encuentra consignado en el expediente DE-015-2013 en las páginas 58, 61, 62 y 63.

Se considera que resulta indispensable en el desarrollo de esta investigación, el esclarecer con precisión: ¿De dónde salió la iniciativa de realizar el ESTUDIO TARIFARIO? ¿Fue una iniciativa del AICM o de los agentes económicos? ¿Quién de los REPRESENTANTES es el que tomó la iniciativa original para proponer el ESTUDIO TARIFARIO? ¿Quiénes de los REPRESENTANTES realizaron la promoción y consenso para que SEPSA realizara el ESTUDIO TARIFARIO? ¿Quién(es) fue(ron) la(s) persona(s), ya sea pertenecientes al AICM o a alguna de las AGRUPACIONES, o de ambas, que planearon, maquinaron la propuesta del control tarifario, para manejar el MERCADO INVESTIGADO, de acuerdo a sus intereses? ¿Quién propuso a SEPSA para realizar el ESTUDIO TARIFARIO? ¿Cómo se logró que las AGRUPACIONES se pusieran de acuerdo en que SEPSA fuese quien realizara el ESTUDIO TARIFARIO?; interrogantes sobre las cuáles no se encuentra información suficiente contenida en el OPR; incluso se consigna en el tercer párrafo de su página 41, que el representante de PORTO TAXI manifestó en relación con la contratación de SEPSA por parte de las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO que: "[...] las razones por las que se resolvió contratar a SEPSA manifiesto BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, que lo ignoro".

Debido a que dentro de las funciones inherentes al AICM se encuentra la de determinar los pasos normativos y procedimentales a ser observados y cumplidos por las AGRUPACIONES, se puede hacer el planteamiento presuntivo, que el origen o motivación de la firma del ACUERDO y la realización del ESTUDIO TARIFARIO, hayan sido generados



36179

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

por instrucción o inducción, o por lineamiento procedimental discrecional proveniente del AICM.

Un hecho que podría tomarse en cuenta, en respaldo a este planteamiento, es el que se encuentra consignado en el cuarto párrafo de la página 40 del OPR, que se asienta textual así: “^A de SITIO 300, manifestó que si han existido reuniones entre representantes de SITIO 300 y las demás agrupaciones prestadoras del SERVICIO, y que las mismas se han llevado a cabo “[e]n la Sala de Usos Múltiples del AICM”.

El AICM siempre ha sido muy estricto en cuanto a los lineamientos y procedimientos que deben seguir las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS, y en ningún caso permite la realización de alguna acción o procedimiento que no hubiera sido autorizado previamente por ella; por lo que resultaría inverosímil creer que el AICM estuviera ajeno al ESTUDIO TARIFARIO, y mucho menos pensar en que haya carecido de participación.

Ahora bien, si se partiera del planteamiento que el AICM tuvo conocimiento del ESTUDIO TARIFARIO, y que se abstuvo de hacer observación o intervención alguna con los REPRESENTANTES, de ninguna manera lo exime de su responsabilidad, ya que como autoridad pública debe supervisar que los prestadores del SERVICIO DE TAXI den observancia a todas las leyes, normas, reglamentaciones y procedimientos vigentes en la legislación mexicana y como agente económico preponderante en el AEROPUERTO debe dar puntual observancia a lo dispuesto por la LFCE, que aunque no aparezca contenida como parte de su marco jurídico en el “Manual General de Organización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.”, no por ello lo exime para su inobservancia.

ES incorrecto e ilegal que el AICM induzca a otros agentes económicos o a los propios PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI a que transgredan la LFCE, esa forma de conducirse del AICM se deduce de la página 98, segundo párrafo, del oficio de probable responsabilidad emitido en el expediente DE-015-2013, respecto de la suscripción y firma de los contratos morales y contratos individuales, presumiblemente trasgresores de la LFCE.

Además, algunos funcionarios del AICM decidieron establecer un control tarifario tácito mediante la imposición del ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES y por la inclusión posterior de EBSA.

La inclusión en el MERCADO INVESTIGADO por parte de SEPSA y EBSA hasta donde tengo información, no surgió a propuesta o iniciativa de las AGRUPACIONES prestadoras del SERVICIO DE TAXI, sino por instrucción e inducción del AICM, por lo que debe ser investigado y en su caso corroborado por la COFECE.

Otro planteamiento presuntivo, que podría tomarse en consideración o bien indagarse al respecto, es en relación con la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO, como acto de colusión entre funcionarios del AICM y los representantes de las AGRUPACIONES, para



35180

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

controlar el mercado y obtener beneficios personales o ganancias recíprocas. Se podría presumir, que los funcionarios del AICM pudieron haber planeado, consensado, o bien instruido a todas las AGRUPACIONES a realizar el ESTUDIO TARIFARIO exclusivamente con la empresa SEPSA; o bien, hasta es posible que hayan inducido a la conducta prohibida por la LFCE en su artículo 9º, fracción I.

Entre los funcionarios y servidores públicos que presumiblemente pudieron haber operado o intervenido directamente debido a los cargos que desempeñaron, podrían incluirse de manera enunciativa, mas no limitativa al ex apoderado legal del AICM y ex Subdirector de Servicios Comerciales, el ex Secretario particular del ex Director General del AICM, el ex Gerente de Transportación Terrestre y ex Subdirector de Terminal en el AICM, así como la asistente de éste último.

Asimismo, CONFORT señaló, en síntesis, que:⁴³⁴

La AI parte del planteamiento de que se dio un acuerdo de voluntades de las AGRUPACIONES, para comprometerse a realizar el ESTUDIO TARIFARIO; sin embargo, en las investigaciones realizadas y que se encuentran consignadas en el OPR, no se advierte que se indague o explore, sobre la génesis y dinámica que dio origen a ese acuerdo de voluntades. Es inverosímil creer que súbitamente, de un día para otro espontáneamente sin razón alguna, haya surgido la idea común y generalizada de realizar el ESTUDIO TARIFARIO. Es por ello que resulta esencial que se indague o explore al respecto, para disipar distintas interrogantes, entre otras: ¿Fue alguna de las AGRUPACIONES la que buscó a SEPSA?, ¿SEPSA se acercó a las AGRUPACIONES?, ¿Cómo se dio el acercamiento de SEPSA con las AGRUPACIONES?, ¿Qué personas fueron las que tuvieron el contacto inicial?, etcétera.

Sin el conocimiento exacto y puntual de cómo se dieron los hechos previos y la dinámica que se dio para contactar o proponer a la empresa SEPSA, difícilmente se podrá contar con un planteamiento real, objetivo y documentado sobre el cual la COFECE pueda juzgar con justicia para deslindar responsabilidades e imponer sanciones en el EXPEDIENTE.

Después de haber realizado una revisión exhaustiva del contenido del numeral "vii. El objeto, sentido y alcance del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO", tampoco se disipan precisiones sobre el asunto investigado, puesto que no se tiene información o respuestas sobre distintas interrogantes, como: ¿De quién surgió la idea del estudio?, ¿Quién propuso a SEPSA como única empresa para el estudio?, ¿Qué participación o intervención tuvieron los funcionarios del AICM?

⁴³⁴ Páginas 4 (párrafo último), 5 (párrafos primero y segundo) y 7 (párrafos segundo y tercero) del escrito de contestación al OPR de CONFORT.



76181

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

La respuesta a éstas y otras preguntas son de esencial relevancia para conocer los orígenes y dinámica de los hechos, para llegar a la verdad, y así poder atribuir con certeza las responsabilidades imputadas en el OPR.

Estos argumentos son inoperantes, toda vez que **no combaten** el OPR o son **gratuitos**, en virtud de lo siguiente.

En primer lugar, en relación con el convenio de acceso a la zona federal que refiere la emplazada se advierte que fue suscrito el veintinueve de mayo de mil novecientos noventa y seis, y a decir de la propia emplazada, la cláusula mediante la cual se establecía un control de ASA sobre los permisionarios actualmente: “[...] *no aparece* [la cláusula novena] *en ninguno de los Contratos Individuales o Morales que se han suscrito con el AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) en los últimos años [...]*”,⁴³⁵ por lo que al tratarse de hechos que sucedieron antes del periodo de investigación y que además, el documento que refiere no estuvo vigente en el periodo de investigación,⁴³⁶ queda fuera del alcance del presente procedimiento, lo cual hace **ocioso** entrar al estudio de conductas que no se encuentran contenidas dentro del periodo de investigación.⁴³⁷ Asimismo, se señala que toda vez que la *litis* ya se fijó en el OPR y la misma no incluye las conductas que la emplazada señala, las mismas no pueden estudiarse en esta resolución, pues no son materia del OPR.

Asimismo, la emplazada señala de manera **gratuita** que resulta lógico y congruente pensar que existe un control y establecimiento de tarifas por parte de ASA hacia las AGRUPACIONES, sin embargo, no señala las razones o fundamentos que sustenten su dicho, limitándose a hacer estas manifestaciones de manera abstracta.

Ahora bien, en relación con sus manifestaciones respecto a que el AICM ejerce un control sobre los PERMISIONARIOS a través del cual son obligados a firmar convenios con diversas personas morales y respecto a los permisos de autotransporte federal otorgados por el AICM, se señala a la emplazada que **no combate** la imputación contenida en el OPR, pues tal y como ella lo afirma, dichos supuestos ya fueron materia de otro expediente (DE-015-2013), por lo que este no es el procedimiento para pronunciarse respecto de los supuestos referidos.

Por otra parte, el hecho de que el ESTUDIO TARIFARIO se hubiera realizado o no por instrucción de funcionarios del AICM, también resulta **inoperante** toda vez que se trata de manifestaciones **gratuitas**, al ser meras presunciones sin que se ofrezca medio de convicción alguno que dé sustento a dicha afirmación. Ahora bien, a lo largo de su argumento, la emplazada hace señalamientos presuntivos y abstractos que no son más que meras suposiciones, de las que se advierte que no tiene certeza de que hayan ocurrido pues en no ofrece pruebas para demostrar su dicho o argumentos lógico-jurídicos que le den sustento, como lo es el señalamiento respecto a que el AICM tuvo

⁴³⁵ Folio 17337.

⁴³⁶ Dicho convenio fue suscrito el veintinueve de mayo de mil novecientos noventa y seis, con vigencia de diez años a partir de la fecha de su suscripción (de acuerdo a su cláusula Séptima).

⁴³⁷ Dicho periodo va del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis.



36102

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

conocimiento del ESTUDIO TARIFARIO, o que el AICM indujo a los PERMISIONARIOS para incumplir la LFCE 2006, o que el mismo se abstuvo de hacer observaciones o intervenir de alguna manera con los REPRESENTANTES en observancia a lo dispuesto en la LFCE 2006, lo cual no tiene relación con la imputación contenida en el OPR y en nada abona a la defensa de la emplazada, pues no acredita que el AICM hubiera intervenido; lo que sí está probado en el EXPEDIENTE es que CONFORT llevó a cabo un acuerdo con sus competidoras con el objeto y efecto de elevar y manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a través del ESTUDIO TARIFARIO, lo que permitió también que existiera un intercambio de información a través de SEPSA.

2.5. Objeto y efecto

2.5.1 El objeto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO no fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁴³⁸

El ACUERDO firmado entre los REPRESENTANTES para la realización del ESTUDIO TARIFARIO fue suscrito con la finalidad de que una empresa especializada realizara un estudio del esquema tarifario de los PERMISIONARIOS agremiados a cada una de las AGRUPACIONES, para disponer de un sustento técnico y que éstos mismos determinaran las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI; así como por razones de eficiencia y economía, ya que la información individual de las AGRUPACIONES parte de un tronco común en lo que se refiere únicamente a las características aplicables al SERVICIO DE TAXI, pero guarda diferencias respecto de los costos de operación de cada PERMISIONARIO, por lo que al contratar de manera conjunta la realización de dicho estudio, obtuvimos el mejor precio posible, además de transparencia en la integración de los costos de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

⁴³⁸ Páginas 5 (párrafos tercero y cuarto), 8 (párrafo segundo), 9 (párrafo segundo), 37 (párrafos segundo y tercero), 38 (párrafo primero), 39 (párrafos primero y segundo), 40 (parte del párrafo primero y parte del párrafo tercero), 43 (párrafo segundo), 46 (párrafos segundo y penúltimo) y 57 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 4 (párrafos cuarto y quinto), 7 (párrafo penúltimo), 28 (párrafos segundo, tercero y quinto), 29 (párrafos penúltimo y último), 30 (parte del párrafo penúltimo), 31 (párrafo primero), 33 (párrafo segundo), 35 (párrafos penúltimo y último) y 43 (párrafo primero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA; 5 (párrafos segundo y tercero), 9 (párrafo segundo), 32 (párrafo último), 33 (párrafos primero y tercero), 34 (párrafos antepenúltimo y penúltimo), 35 (parte del párrafo tercero), 36 (parte del párrafo primero), 38 (párrafo antepenúltimo), 41 (párrafo segundo) y 50 (parte del párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 4 (párrafo último), 5 (párrafos primero y segundo), 8 (párrafo tercero), 31 (párrafos segundo, tercero y quinto), 32 (párrafos penúltimo y último), 33 (parte del párrafo penúltimo), 34 (parte del párrafo segundo); 36 (párrafo antepenúltimo), 38 (párrafo último), 39 (párrafo segundo) y 48 (párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 5 (párrafos tercero y cuarto), 8 (párrafo segundo), 9 (párrafo segundo), 34 (párrafo tercero y parte del cuarto), 35 (párrafos primero y tercero), 36 (párrafos tercero y parte del cuarto), 37 (parte del párrafo segundo y parte del párrafo último), 38 (primer párrafo), 40 (párrafo penúltimo), 43 (párrafo tercero y último), 44 (párrafo primero) 53 (último párrafo) y 54 (párrafo primero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 9 (párrafos segundo y tercero), 13 (párrafo segundo), 38 (párrafo último), 39 (párrafos primero y tercero), 40 (párrafos penúltimo y último), 41 (parte del párrafo tercero), 42 (parte del párrafo segundo), 44 (párrafo penúltimo), 47 (párrafo último), 48 (párrafo segundo) y 58 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300.



35183

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

El ACUERDO no implicó que las AGRUPACIONES se obligaran, comprometieran o acordaran, la entrega de información y documentación dirigida a un objetivo previamente establecido, sino que por el contrario, además de buscar un mejor precio por los servicios de SEPSA, también era necesario establecer las bases de la información y documentación estadística que se tenía que proporcionar, además de establecer las condiciones del manejo de dicha información (confidencial), por tratarse de información propia de cada PERMISIONARIO así como de la relativa a la operación de cada una de las AGRUPACIONES.

En cuanto a la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO, ésta fue que los PERMISIONARIOS tuvieran elementos de juicio para estar en posibilidad de determinar, registrar y aplicar las tarifas que les permitieran, a partir tanto de las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI como de las necesidades del mercado conformado por los usuarios de dicho servicio, una operación económicamente sana. Es decir, para que partiendo del análisis y valoración de elementos e información reales, actuales y aplicables, los PERMISIONARIOS contaran con una base sólida y objetiva para determinar, registrar y aplicar las tarifas que consideraran convenientes para la prestación del SERVICIO DE TAXI y no para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI como equivocadamente señala la COFECE.

Una vez que dispusimos de los resultados de dicho estudio, se informó a los PERMISIONARIOS para que tal y como la normativa aplicable establece, procediera cada uno de ellos, previo análisis, a registrar las tarifas que consideraran más convenientes y a partir de las mismas aplicar descuentos variables en razón del incremento de los costos de operación.

El ESTUDIO TARIFARIO no contiene recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, sino que contiene una valoración de los elementos e información que inciden en la prestación del SERVICIO DE TAXI, para la determinación, registro y aplicación de las tarifas correspondientes.

La finalidad del ESTUDIO TARIFARIO no fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI mediante las recomendaciones de tarifas, sino que los PERMISIONARIOS tuvieran elementos de juicio para estar en posibilidad de determinar, registrar y aplicar las tarifas que les permitieran una operación económicamente sana, a partir de las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI y de las necesidades del mercado conformado por los usuarios de dicho servicio.

En tal sentido, la confusión de la COFECE estriba en que al haber contratado las AGRUPACIONES los servicios de SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO en las mejores condiciones en cuanto a precio y oportunidad, lo cual no fue objetado u observado por la COFECE y que se obtuvo gracias al volumen de los servicios contratados por las AGRUPACIONES en conjunto, dicha autoridad le da a la contratación de esos servicios profesionales, el matiz de una posterior imposición unilateral de los resultados de dicho



ESTUDIO TARIFARIO, cuando únicamente fueron un referente que le permitió a cada uno de los PERMISIONARIOS decidir de manera personal la tarifa que registraría y aplicaría en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Dichos señalamientos son **infundados**, por los siguientes razonamientos.

En primer lugar, las emplazadas señalaron que en realidad el objetivo del ACUERDO era contratar a una empresa (SEPSA) para la elaboración de un estudio del esquema tarifario y a partir de este contar con un sustento **para determinar, registrar y aplicar las tarifas que les permitieran las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI**; lo cual, aunado a la evidencia del EXPEDIENTE, no hace sino confirmar que el objeto del ACUERDO fue la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO que sirviera para fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO. Ello, aunado al hecho de que las AGRUPACIONES son quienes prestan el SERVICIO DE TAXI y son competidoras entre sí al ofrecer dicho servicio, lo que constituye una práctica monopólica absoluta sancionable en términos de lo establecido en la LFCE 2006.

Ahora bien, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA y CONFORT pretenden ignorar que el ACUERDO y el ESTUDIO TARIFARIO, documentos que obran como evidencia en el EXPEDIENTE, en el caso en concreto resultan suficientes para demostrar que el objeto del ACUERDO fue el de proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y así fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI, como se verá a continuación.

Del ACUERDO se desprende lo siguiente:

"EN LA CIUDAD DE MÉXICO D.F., SIENDO LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 11 DE ABRIL DE 2011, SE REUNIERON LAS PERSONAS QUE FIRMAN ESTE DOCUMENTO, COMO REPRESENTANTES LEGALES DE LAS EMPRESAS Y ORGANIZACIONES QUE SE MENCIONAN [CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN], PARA DAR INICIO FORMAL A LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL 'ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO'.

TODAS LAS PARTES INVOLUCRADAS FIRMAN EL PRESENTE DOCUMENTO, ASÍ COMO LA PROPUESTA SE-4107 PRESENTADA POR SANTALÓ ESTUDIOS Y PROYECTOS, S.A. DE C.V. QUE SE ANEXA, CON EL OBJETO DE DAR LA FORMALIDAD DEBIDA A LOS COMPROMISOS INHERENTES A LA REALIZACIÓN DEL CITADO ESTUDIO Y AL CONTENIDO DE DICHA PROPUESTA [...] [énfasis añadido]"⁴³⁹

Del contenido de dicho documento se observa que los REPRESENTANTES firmaron un acuerdo a nombre de las AGRUPACIONES, con el fin de formalizar la intención de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, cuyo contenido es el siguiente:

"[...] para que los permisionarios operen con **nuevas tarifas, éstas deben ser previamente registradas; por lo que ahora se busca, además de ajustarlas a las condiciones operativas reales actuales, sustentarlas**

⁴³⁹ Folio 5148.



36195

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

técnicamente y de forma más objetiva, de manera tal que se asegure la viabilidad económica del servicio y, que se cuente con elementos de largo plazo para futuros ajustes.

Ante todo esto, [las AGRUPACIONES] encarg[aron] a Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C. V. (SEPSA), la elaboración del presente Estudio, que persigue el siguiente objetivo fundamental.

B
[Redacted]

B [...] .

[...]

B
[Redacted]

[...] B [...] .

[...]

B
[Redacted]

[...]

B
[Redacted] [...] [énfasis añadido]"⁴⁴⁰

Del documento transcrito se desprende que SEPSA fue contratado por las AGRUPACIONES para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO con el fin de que los PERMISIONARIOS de cada agrupación tuvieran nuevas tarifas, calculadas conforme a elementos técnicos y objetivos. En ese sentido, el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue **establecer un esquema tarifario y construir las tarifas a registrar por parte de los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT y aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI a partir del año dos mil once,** [Redacted]

B
[Redacted]

Así, del contenido del ACUERDO se observa que el once de abril de dos mil once se llevó a cabo una reunión a la que asistieron los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES (en su carácter de competidores entre sí, al ser ellas quienes prestan el SERVICIO DE TAXI), en la cual determinaron

⁴⁴⁰ Folios 5249 a 5251, 5360 y 5369 (NUEVA IMAGEN); 7251 a 7253, 7360 y 7369 (SITIO 300); 7801 a 7803, 7912 y 7921 (YELLOW CAB); 8540 a 8542, 8650 y 8659 (PORTO TAXI); 5869 a 5871, 5980 y 5989 (CONFORT).

"Eliminado: 4 párrafo(s), 7 renglon(es) y 40 palabra(s)"

b.

Wey



36186

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

contratar conjuntamente a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. No fue una decisión unilateral, sino consensuada.

Ahora bien, del ESTUDIO TARIFARIO se desprende que el objeto de dicho documento fue establecer un esquema tarifario y construir las tarifas a registrar por parte de los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT y aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI a partir del año dos mil once, que incluso aunque se trate de "recomendaciones", lo cierto es que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN las siguieron, y que todos los PERMISIONARIOS de una misma agrupación tienen la misma tarifa, por lo que es falso que los PERMISIONARIOS, por sí mismos definirían la tarifa que ellos querían cuando hay evidencia en el EXPEDIENTE que los PERMISIONARIOS de una misma agrupación tienen la misma tarifa.

De igual forma, además de los documentos transcritos, para acreditar el objeto del ESTUDIO TARIFARIO, en el EXPEDIENTE obran las manifestaciones de YELLOW CAB, SITIO 300, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y SEPSA realizadas durante la etapa de investigación, en sus desahogos a los respectivos requerimientos de información, mediante los cuales señalaron lo siguiente respecto del objeto del ESTUDIO TARIFARIO:

YELLOW CAB	<p>"[...] d) <u>El objeto del "ESTUDIO TARIFARIO" fue obtener la información técnica, económica y operativa necesaria para poder determinar las tarifas que los permisionarios agremiados a mí [sic] representada aplicarían en la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y que las mismas fueran competitivas y suficientes para cubrir los gastos propios de la operación [...]</u> [énfasis añadido]"⁴⁴¹</p>
SITIO 300	<p>"[...] d) <u>El objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue el de analizar los gastos de operación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de taxi, con origen o destino en el AICM, la operación misma de dicho servicio y los requerimientos de los usuarios, con la finalidad de conocer y valorar los elementos necesarios para determinar las tarifas a aplicar a la prestación del referido servicio, buscando que con las mismas los permisionarios pudieran sufragar los gastos propios de la operación como son, entre otros, refacciones, aditivos, gasolina, cuotas, percepciones, etc [...]</u> [énfasis añadido]"⁴⁴²</p>
PORTO TAXI	<p>"[...] <u>la realización de un diagnóstico para que cada empresa contratante contara con un esquema individual que al considerar las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, permitiera construir tarifas competitivas para cada empresa de manera que pueda generar ingresos y no pérdidas [sic] como desafortunadamente ha ocurrido y que dichos ingresos sean suficientes para cubrir los costos directos de operación de las unidades, los gastos indirectos que implica la administración y control de la prestación del servicio, mantener el empleo y la derrama económica que conlleva la prestación del servicio, además de asegurar los recursos necesarios para la</u></p>

⁴⁴¹ Folios 7562, 7564, 7567 y 7568.

⁴⁴² Folios 7047 a 7557.

W

	sustitución oportuna de las unidades y obtener una utilidad que represente un negocio rentable [...] [énfasis añadido]". ⁴⁴³
NUEVA IMAGEN	<p>"[...] Establecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionen para la transportación desde y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, <u>construir las tarifas competitivas que deban aplicarse por este servicio, para que con una sólida base técnica se obtengan ingresos que permitan:</u></p> <p style="text-align: center;">B</p> <p style="text-align: center;">B</p> <p>[...] [énfasis añadido]".⁴⁴⁴</p>
SEPSA	<p>"[...] El objetivo del estudio fue establecer un esquema que permitiera, a partir tanto de las condiciones de operación de cada una de las agrupaciones prestadoras de los servicios para la transportación desde y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, <u>construir tarifas competitivas a aplicar por este servicio; de tal forma que, con una base sólida, los permisionarios pudieran lograr ingresos</u> [...] [énfasis añadido]".⁴⁴⁵</p>

De lo anterior se desprende que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue establecer las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI de cada agrupación, las cuales debían ser registradas por sus PERMISIONARIOS ante la SCT.

Las emplazadas reconocen que uno de los objetivos del ACUERDO, además de obtener un mejor precio por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, también fue establecer las bases de la información que se tenía que proporcionar a SEPSA, que incluía información sensible como los costos de cada agrupación, confesión que confirma lo señalado en el OPR, respecto a que "El ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES [...]".⁴⁴⁶ En ese sentido, al tratarse de un acuerdo entre competidores, mediante el cual acordaron elaborar un ESTUDIO TARIFARIO con el objeto o efecto de elevar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI, se observa que el ACUERDO cumple con las características establecidas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 lo que implica que efectivamente se configuró una práctica monopólica.

Por lo anterior es que resulta falso que el ACUERDO y el ESTUDIO TARIFARIO no tuvieron el objeto de elevar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI, cuando ello en realidad sí ocurrió como se verá más adelante en el apartado "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS". Adicionalmente,

⁴⁴³ Folios 7955, 7957, 7963, 7966 y 7975.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 7 renglon(es) y 1 palabra(s)"

⁴⁴⁴ Folios 6854, 6864, 6865 y 6882 a 6891.

⁴⁴⁵ Folio 5459.

⁴⁴⁶ Página 42 del OPR (folio 16383).



36188

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

si bien las emplazadas manifiestan que el ESTUDIO TARIFARIO no tuvo por efecto incurrir en el supuesto establecido en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, del ESTUDIO TARIFARIO se desprende que el incremento en las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI registradas ante la SCT permite encuadrar la conducta de las AGRUPACIONES en el supuesto normativo del artículo 9º de la LFCE 2006, dado que el ACUERDO por el cual se decidió contratar el ESTUDIO TARIFARIO, y que existió un intercambio de información con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, actualizó el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE, lo que es sancionable en términos de la LFCE 2006 por la comisión de las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I de ese artículo.

El actuar de las AGRUPACIONES emplazadas tuvo como objeto realizar un ACUERDO para intercambiar información que tuvo por efecto la fijación, elevación, concertación y manipulación del precio al que se ofrecía el SERVICIO DE TAXI; de conformidad con el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, únicamente se requiere verificar la realización de contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados para que se configure una práctica monopólica, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

En ese caso, la disposición en comento tiene una conjunción disyuntiva para denotar una diferencia, separación o alternativa entre dos o más supuestos. Por lo tanto, se puede sancionar a los agentes económicos que incurran en esas conductas si ellas tienen por objeto cualquiera de los descritos o si se materializan sus efectos, lo que significa que las conductas descritas en el OPR son punibles si se ejecutaron, pero también si no se materializaron, pues basta con que tuvieran ese objeto. Los efectos nocivos de una práctica monopólica absoluta se originan desde que los agentes económicos competidores entre sí acuerdan la realización de ella o desde que intercambian información con el mismo objeto. De la interpretación sistemática con los artículos 2º y 8º de la propia LFCE 2006, en los que se indica que el objeto de la Ley es proteger el proceso de competencia y libre concurrencia mediante la prohibición de prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, y se prohíben los monopolios, los estancos y las prácticas que dañen, impidan la competencia o la libre concurrencia en la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes o servicios en términos de la propia ley, se concluye que la sola comisión de las prácticas contempladas en el artículo 9º de la LFCE 2006, sea por objeto o efecto, implica una afectación a la competencia y libre concurrencia. De cualquier forma, en el EXPEDIENTE existe evidencia que permite afirmar que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO con el objeto de intercambiar información con SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, y ello dio la pauta para que, a partir de ese intercambio de información a través de SEPSA y de las recomendaciones emitidas, se actualizara el efecto de manipular y elevar los precios del SERVICIO DE TAXI. En otras palabras, si bien en principio el objeto del ACUERDO fue intercambiar información con SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, este intercambio tuvo a su vez, el efecto de fijar, elevar, concertar y manipular el precio del SERVICIO DE TAXI. Por ello, se concluye que a fin de cuentas el ACUERDO tuvo el efecto de fijar,



36189

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

elevant, concertar y manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI por las AGRUPACIONES.

De esta forma, la comisión de prácticas monopólicas absolutas siempre ocasiona un grave daño al proceso de competencia y libre concurrencia. Así, como advierte la propia CPEUM en su artículo 28 y la Exposición de Motivos de la LFCE 2006, las prácticas monopólicas absolutas se deben castigar severamente y sin excepción, pues ocasionan un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general; la fijación, concertación o manipulación de precios es sancionada, ya que genera *per se* efectos nocivos a los mercados y evita la competencia.⁴⁴⁷

Asimismo, debe tenerse presente que la competencia no sólo impacta positivamente a los usuarios de forma directa, sino que también posee diversos efectos indirectos positivos como son la innovación y mejora del servicio, que son eliminados de forma automática cuando se realizan prácticas monopólicas absolutas consistentes en acuerdos, contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí cuyo objeto o efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados.

2.5.2 El ACUERDO no tiene la intención, objeto o efecto deliberado para incurrir en alguna de las conductas prohibidas por la LFCE 2006

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁴⁴⁸

Respecto del ACUERDO firmado por SEPSA (prestadora del servicio) y los REPRESENTANTES (contratantes del ESTUDIO TARIFARIO) se tiene que considerar lo siguiente:

⁴⁴⁷ Dicha situación la establece la Exposición de Motivos de la reforma a la LFCE publicada en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, misma que señala lo siguiente: “[...] **CAMARA DE ORIGEN: DIPUTADOS —EXPOSICION DE MOTIVOS—MÉXICO, D.F., A 26 DE NOVIEMBRE DE 1992—INICIATIVA DEL EJECUTIVO—CC. SECRETARIOS DE LA CAMARA DE DIPUTADOS—DEL H. CONGRESO DE LA UNION—PRESENTES—**El texto legal que se propone define las prácticas monopólicas absolutas, entre las que se incluyen los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto sea: fijar, elevar o manipular los precios de venta o compra de bienes o servicios; obligar a no producir, procesar, distribuir o comercializar sino solamente una cantidad restringida o limitada de bienes o la prestación de un número, volumen o frecuencia restringidos o limitados de servicios; dividir, distribuir, asignar o imponer porciones o segmentos de un mercado; o el establecimiento, concertación o coordinación de posturas o la abstención en las licitaciones, concursos, subastas o almonedas públicas. ---Los actos consistentes en prácticas monopólicas absolutas, se prevé sean nulos de pleno derecho y los agentes económicos que incurran en ellos se hagan acreedores a las sanciones establecidas en el propio ordenamiento. ---De aprobarse la iniciativa de ley que someto a su consideración, se tiene proyecto actuar enérgicamente y sin excepciones contra las prácticas absolutas, pues es poco probable que éstas reporten ventajas en eficiencia y siempre tienen un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general. [...] Las prácticas monopólicas absolutas representan una conducta que se debe castigar, pues se da entre competidores, sin que exista integración productiva o distributiva que permita inferir que existen ganancias en eficiencia. Es importante que la ley emita un mensaje claro acerca de la ilegalidad de este tipo de prácticas y las castigue severamente. En este sentido, se subraya su carácter eminentemente disuasivo [énfasis añadido].”

⁴⁴⁸ Página 4 (párrafos segundo, tercero y cuarto) y 7 (párrafo último) de la contestación al OPR de CONFORT.



36190

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En el ACUERDO no se encuentra una intención, objeto o efecto deliberado por parte de las AGRUPACIONES para incurrir en alguna de las conductas prohibidas por el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

No obstante la inexistencia de un documento cuyo contenido sea el de asentar textualmente lo previsto y establecido en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, en las páginas 58 y 65 del OPR, la AI considera que el ESTUDIO TARIFARIO es el resultado del ACUERDO entre las AGRUPACIONES, cuyo objeto y efecto fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI; estas apreciaciones o deducciones de la AI quedan como un planteamiento presuntivo el cual debe corroborarse y confirmarse, o bien desecharse, una vez que se realicen las indagatorias y exploraciones que aún deben efectuarse.

El argumento de la emplazada resulta inoperante, ya que se trata de una manifestación gratuita, pues la emplazada se limita a negar que el ACUERDO haya tenido como objeto o efecto por parte de las AGRUPACIONES el de incurrir en alguna de las prácticas prohibidas por el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006. Sin perjuicio de que la emplazada supone que el ACUERDO no implicó un acuerdo colusorio, lo cierto es que firmó el ACUERDO con el objeto de intercambiar información para elaborar un ESTUDIO TARIFARIO y a través de sus recomendaciones manipular y elevar el precio del SERVICIO DE TAXI, por lo que el ACUERDO mismo implica la intención de hacerlo. En ese sentido, se señala a la emplazada que lo que constituye la intencionalidad es la voluntad de llevar a cabo la conducta (en este caso, firmar el ACUERDO), sin que sea necesario el conocimiento de que es ilegal.

Asimismo, se indica a la emplazada que no es necesario que exista un documento en el que textual o expresamente se haya previsto fijar, elevar, concertar o manipular el SERVICIO DE TAXI por parte de las AGRUPACIONES para considerar que efectivamente se configuró una práctica monopólica, sino que basta con que el ACUERDO haya tenido ese objeto o efecto, o en su caso que se haya intercambiado información con dicho objeto o efecto. Así, en el presente caso, la práctica imputada en el OPR consiste en un acuerdo entre competidores (ACUERDO) con el objeto de contratar en conjunto a SEPSA quien les elaboraría un ESTUDIO TARIFARIO para así poder elevar y manipular sus respectivas tarifas en la prestación del SERVICIO DE TAXI atendiendo a las recomendaciones contenidas en dicho estudio, provocando de esta manera que los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES registraran ante la SCT tarifas del SERVICIO DE TAXI más altas. Es decir, esa conducta provocó que no se comportaran de manera independiente sino coordinada.

Finalmente, respecto a que las deducciones de la AI quedan como un planteamiento presuntivo el cual habrá de corroborarse, se indica a CONFORT, que es precisamente en el procedimiento seguido en forma de juicio cuando las emplazadas tienen la oportunidad de realizar las manifestaciones que deseen y aportar la información o documentos que consideren relevantes, a fin de desvirtuar las imputaciones que se les hubieren realizado de manera presuntiva en el OPR.

uy



36191

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

2.5.3 No se trató de un acuerdo monopólico, sino de un contrato de prestación de servicios

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁴⁴⁹

La COFECE aborda su estudio y análisis de la posible práctica monopólica desde la perspectiva de un acuerdo, consistente en un documento firmado por los agentes económicos con SEPSA, pero en realidad se trata de un contrato de prestación de servicios, en el que el precio y objeto se encuentran contenidos en la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO y que la voluntad se vio reflejada precisamente en dicho documento.

No puede estudiarse en forma aislada el ACUERDO, ya que de éste se desprende la voluntad de sujetarse a la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al mismo, la cual también fue firmada por todos los agentes económicos investigados, por lo que valorados y analizados en su conjunto se concluye que se trata de un verdadero contrato de prestación de servicios, dado que se compone de los elementos de objeto y consentimiento, contenidos en el artículo 1794 del CCF.

Lo anterior es así, porque las partes establecieron una contraprestación recíproca, consistente en el pago que deberían realizar los agentes económicos investigados a cambio de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO para cada uno de ellos, cuyo contenido y alcance se encuentra en la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO que fue presentada por SEPSA y de la que hubo una aceptación expresa a la misma, ya que dicho documento hace referencia a la citada propuesta.

Luego entonces, el contrato firmado por los agentes económicos investigados con SEPSA es del denominado "*prestación de servicios*", regulado por el artículo 2606 del CCF, pues se requieren conocimientos y técnicas especiales para estar en condiciones de realizar el ESTUDIO TARIFARIO. De ahí que es inexacto que la COFECE haya partido la investigación en la existencia de un acuerdo, pues en realidad es un contrato de prestación de servicios suscrito entre agentes económicos competidores con un tercero no competidor.

Las AGRUPACIONES contrataron en el mismo plano como clientes, mientras que SEPSA lo hizo como prestadora de servicios, mismos que prestaría en forma individual a cada agente económico y no de manera global, ya que SEPSA efectuó un ESTUDIO TARIFARIO a cada agente económico, es decir, se obligó con cada uno de ellos, cumpliendo con cinco obligaciones de hacer.

Del ACUERDO y la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, se concluye claramente que los agentes económicos involucrados no pactaron

⁴⁴⁹ Páginas 2 (párrafo último), 3 (párrafo último), 4, 5 (párrafo tercero), 6 (párrafos primero y segundo), 7 (párrafos penúltimo y último), 8 (párrafos primero y tercero), 9, 10 (párrafos penúltimo y último), 11 (párrafo segundo y tercero); 12 (párrafo primero), 16 (párrafo último) y 17 (hasta párrafo penúltimo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.



36192

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

contraprestaciones recíprocas entre sí, pues no se estipuló ninguna obligación de dar, hacer o no hacer entre ellos.

Del contrato de prestación de servicios no se advierte que los agentes económicos se hayan puesto de acuerdo para la fijación de un precio o tarifa; por el contrario, ese concierto de voluntades radicó en la conformidad de contratar a SEPSA, así como en la propuesta que dicha empresa no competidora efectuó para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

No todo contrato suscrito por competidores entre sí constituye una práctica monopólica absoluta, solamente cuando de la lectura del objeto se advierte alguna de las prohibiciones reguladas y sancionadas por la LFCE 2006. En el caso específico, fijar, elevar, concentrar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto, pero ello creará mayor convicción en la investigación realizada por la COFECE, cuando los contratantes, que a su vez son competidores entre sí, hayan establecido en el contrato otorgarse diversas prestaciones que habrán de cumplirse y que su consecuencia inmediata sea cualquiera de las hipótesis precisadas con antelación.

Si bien firmé un contrato de prestación de servicios junto con diversos agentes económicos que son competidores entre sí, lo cierto es que fue en la misma calidad de clientes, respecto de SEPSA, en su carácter de prestador de servicios, que no resulta ser competidor, por lo que de entrada no subsiste la presunción legal de práctica monopólica absoluta, pues para ello, es necesario que los agentes económicos competidores hayan pactado recíprocamente contraprestaciones que a su vez, tengan la consecuencia de materializar alguno de los supuestos contenidos en la fracción I del artículo 9º de LFCE 2006.

La COFECE erróneamente considera dicho contrato de prestación de servicios como la actualización del supuesto normativo de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, lo que no sucede solo por la simple existencia de dicho contrato, pues desapercibe que todas las personas, incluyendo las personas morales, tienen el derecho de contratar libremente y que en materia de competencia económica dicha libertad se restringe a que no se cause daños al mercado en donde participan los competidores, pero tal restricción no debe entenderse en sentido amplio al grado tal que cualquier contratación entre competidores se presuma como práctica monopólica absoluta, pues debe siempre estudiarse y analizarse el objeto y alcance de dicha contratación.

No es posible presumir dicha práctica cuando de algún contrato se desprenda que los competidores son contratantes en el mismo plano, al contar con la misma calidad, es decir cuando no hay una relación de bilateralidad como ocurre con el acreedor-deudor, pues al revestir los competidores la misma calidad en el contrato, estos no podrán recíprocamente fijar, elevar o concentrar el precio de venta o compra de bienes o servicios.

Cuando se está en el supuesto de la existencia de un contrato que viola la LFCE 2006, debe demostrarse que en el contenido del mismo se advierta que los agentes económicos



36193

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

competidores entre sí, establecieron una tarifa o precio, lo que no se deduce sólo porque hayan contratado conjuntamente con un tercero para la realización de un estudio tarifario.

La COFECE, pretende encuadrar una serie de hechos aislados en la hipótesis normativa que dice que violé, pero de los elementos que componen su investigación, no se aprecia siquiera un motivo suficiente para determinar que la contratación con un tercero no competidor tenga como consecuencia inmediata la fijación de un precio al público usuario, ya que en atención al principio de la autonomía de la voluntad y de la libertad contractual, las partes pueden celebrar las convenciones que deseen, aun cuando no estén reguladas en la ley, con la única condición de que éstas sean lícitas. Por tanto, el contratar con un tercero la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, no es una práctica prohibida, por lo que no debe confundirse con la fijación de un precio o tarifa, pues para ello es indispensable lo siguiente:

- a) Que dentro del contrato, convenio u acuerdo, se haya establecido directamente la fijación de una tarifa que habrán de cobrar todos agentes económicos, competidores entre sí.
- b) Ante la inexistencia de dicho elemento, debe existir la acreditación de una serie de conductas que hagan fundadamente suponer ese concierto de voluntades, como puede ser la aplicación al mismo tiempo de un mismo precio o tarifa al mercado, lo que no puede ser calificado como simple coincidencia.
- c) La aplicación uniforme de todos los competidores económicos, respecto del resultado (precio a cobrar al usuario) del estudio tarifario.

La manifestación de las emplazadas es inoperante en atención a las siguientes consideraciones.

En primer lugar, la emplazada asegura que para que exista una práctica monopólica absoluta resulta necesario que los agentes económicos competidores hayan pactado contraprestaciones de manera recíproca o que hubiera tenido como consecuencia inmediata la fijación de un precio, sin embargo la emplazada parte de **premisas falsas** pues como se ha señalado a lo largo de esta resolución, la LFCE 2006 determina qué es lo que constituye una práctica monopólica absoluta y en dichos elementos únicamente se contiene: i) la existencia de un acuerdo entre competidores; ii) cuyo **objeto** o efecto sea cualquiera de los que señalan en las cuatro fracciones del artículo 9º de la LFCE 2006. Así, la fracción I de dicho artículo establece como uno de los objetos de los contratos contrarios a la LFCE 2006 **fijar, elevar, concertar o manipular** el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, **o intercambiar información con el mismo objeto o efecto**, lo que implica que no es requisito que se pacten contraprestaciones recíprocas y mucho menos que forzosamente tengan la consecuencia inmediata de materializar los supuestos contenidos en la fracción I del artículo 9º de LFCE 2006, pues la conducta es ilícita incluso con el puro **objeto** de realizarla aunque no se hubiera materializado, no obstante, en el EXPEDIENTE existe evidencia que permite afirmar que el ACUERDO sí se materializó, pues una vez entregado el ESTUDIO TARIFARIO a



las AGRUPACIONES, sus PERMISIONARIOS registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en dicho estudio, lo que actualizó el supuesto del artículo 9º, fracción I de la LFCE. .

En segundo lugar, se observa que PORTO TAXI tergiversa la imputación presuntiva del OPR, al señalar que el ACUERDO no puede considerarse ilegal, ya que es erróneo que se actualice la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006 “[...] *solo por la simple existencia de dicho contrato [de prestación de servicios], pues desapercibe que todas las personas incluyendo las personas morales tienen el derecho de contratar libremente y que en-materia de competencia económica dicha libertad se restringe a que no se cause daños al mercado en donde participan los competidores*”.⁴⁵⁰ En efecto, el OPR en ningún momento señaló que “[...] *todo contrato suscrito por competidores entre sí, constituye una práctica monopólica absoluta*”, ni realizó alguna imputación presuntiva por la simple existencia del contrato de prestación de servicios que señala PORTO TAXI.

Así, lo que señaló el OPR en relación con el ACUERDO fue lo siguiente:

“El objeto, sentido y alcance del ACUERDO firmado entre los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO señala lo siguiente:

‘EN LA CIUDAD DE MÉXICO, D.F., SIENDO LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 11 DE ABRIL DE 2011, SE REUNIERON LAS PERSONAS QUE FIRMAN ESTE DOCUMENTO, COMO REPRESENTANTES LEGALES DE LAS EMPRESAS Y ORGANIZACIONES QUE SE MENCIONAN, PARA DAR INICIO FORMAL A LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ‘ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO’.

TODAS LAS PARTES INVOLUCRADAS FIRMAN EL PRESENTE DOCUMENTO, ASÍ COMO LA PROPUESTA SE-4107 PRESENTADA POR SANTALÓ ESTUDIOS Y PROYECTOS, S.A. DE C.V., QUE SE ANEXA, CON EL OBJETO DE DAR LA FORMALIDAD DEBIDA A LOS COMPROMISOS INHERENTES A LA REALIZACIÓN DEL CITADO ESTUDIO Y AL CONTENIDO DE DICHA PROPUESTA’, y firman los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES.

La firma del ACUERDO por los REPRESENTANTES implica la voluntad común de las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO del SERVICIO.

[...]

Que dichos agentes económicos competidores establezcan acuerdos entre sí.

Las AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES firmaron un ACUERDO que tenía como objeto y efecto elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y a partir de éste fijar, elevar, concertar o manipular mediante sus recomendaciones de tarifas, el precio del SERVICIO.

[...]

El ACUERDO expone en sus antecedentes lo siguiente:

‘El servicio de transporte de pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) actualmente se proporciona a través de cinco agrupaciones. La tarifa que cada una ha establecido como cobro al pasajero no tiene una metodología que permita establecer un modelo para su aplicación.

Asimismo, las tarifas no han sido actualizadas en varios años, los (sic) que genera incertidumbre en la viabilidad percibida por los propios prestadores del servicio.

⁴⁵⁰ Página 9 de la contestación al OPR de PORTO TAXI (folio 16467).

*Adicionalmente, para operar con nuevas tarifas, éstas deben ser previamente registradas; por lo que se busca ahora sustentarlas técnicamente y de forma más objetiva, de manera tal que se asegure la viabilidad económica del servicio y, que se cuente con elementos de largo plazo para futuros ajustes' [énfasis añadido]*⁴⁵¹.

*En el mismo sentido, en el anexo único del ACUERDO que contiene la propuesta para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO se afirma que el objetivo del mismo es: '[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio; ... El esquema tarifario deberá derivar en un Modelo de Aplicación práctica, de forma tal que no sólo sirva para sustentar adecuadamente los próximos ajustes a registrarse, sino que permita planear y direccionar las tarifas a mediano y largo plazos...' [énfasis añadido]*⁴⁵².

[...]

De lo anterior se desprende que mediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO, el cual fue contratado por las AGRUPACIONES, con la participación directa de sus REPRESENTANTES, es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO.

[...]

Así, las AGRUPACIONES mediante los REPRESENTANTES, firmaron el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES, y concluye con las recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO, resultado y fin central del propio ESTUDIO TARIFARIO.

i) Cuyo objeto o efecto sea: fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que éstos son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

*El ACUERDO ordenó la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y este último contiene las recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO que ofrecen las AGRUPACIONES*⁴⁵³.

[...]

*Mediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO [...] [énfasis añadido]*⁴⁵⁴.

De lo anterior, claramente se desprende que el OPR en ningún momento señaló que el ACUERDO (referido por PORTO TAXI como "contrato de prestación de servicios") constituyera por sí mismo una práctica monopólica absoluta, sino que en el mismo acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO (el cual a decir del OPR tuvo por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI).⁴⁵⁵

⁴⁵¹ El pie de página correspondiente señala lo siguiente: "*Ibid.*, folio 005151".

⁴⁵² El pie de página correspondiente señala lo siguiente: "*Ibid.*, folio 005152".

⁴⁵³ El pie de página correspondiente señala lo siguiente: "*Ibid.*, folio 005149".

⁴⁵⁴ Páginas 34, 35, 37, 42, 43, y 58 del OPR (folios 16375, 13676, 13678, 16383, 16384 y 16399).

⁴⁵⁵ Página 65 del OPR (folio 16406).





35196

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En ese tenor, al existir evidencia en el EXPEDIENTE que acredita que hubo una reunión entre las AGRUPACIONES, en la cual se firmó el ACUERDO (contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí), mediante el cual acordaron proporcionar información respecto a costos de operación y tarifas a SEPSA y mantener reuniones entre sí en las cuales se proporcionó información sensible a fin de que SEPSA pudiera tener sustento para elaborar un ESTUDIO TARIFARIO y así recomendar tarifas más altas para el SERVICIO DE TAXI, mismas que una vez entregado el ESTUDIO TARIFARIO fueron registradas ante la SCT (cuyo objeto y efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto) se acreditó en el OPR a nivel presuntivo la existencia de la práctica monopólica absoluta prevista en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, por lo que PORTO TAXI **no combate** dichos elementos con la manifestación que realiza.

Contrario a lo señalado por PORTO TAXI, del ACUERDO se desprende que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO, así como la propuesta de SEPSA “[...] con el objeto de dar la formalidad debida a los compromisos inherentes a la realización del [...] [ESTUDIO TARIFARIO] y al contenido de dicha propuesta”,⁴⁵⁶ y así destacar “[...] la importancia que revestirá la comunicación continua que se requerirá entre [...] SEPSA] y los representantes de los prestadores del servicio, para efectos de acordar una adecuada tipificación de rutas y horarios, así como para la [sic] el análisis objetivo de las frecuencias históricas y esperadas”,⁴⁵⁷ para “[e]stablecer un esquema que permita, a partir de tanto las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deban aplicarse por este servicio [...]”,⁴⁵⁸ por lo que del ACUERDO, mismo en el que incluso se encuentra la firma del representante de PORTO TAXI, se desprende que las emplazadas pactaron una obligación de hacer entre ellas.

Ahora bien, se señala a la emplazada que si bien es cierto que el ACUERDO cuenta con los requisitos contenidos en el artículo 1794 del Código Civil Federal, también lo es que el hecho de que se trate de un contrato de prestación de servicios no significa que el mismo no pudiera implicar una violación a la LFCE 2006. En ese sentido, toda vez que PORTO TAXI, “[...] firmó un contrato de prestación de servicios junto con diversos agentes económicos que son competidores entre sí”,⁴⁵⁹ y el objeto del ACUERDO fue el de proporcionar información entre competidores y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y así fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI (objeto que encuadra en supuesto comprendido en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006), resulta que el referido contrato de prestación de servicios (ACUERDO) es contrario a lo establecido en la LFCE 2006.

⁴⁵⁶ Folio 5148.

⁴⁵⁷ Folio 5555.

⁴⁵⁸ Folio 5152.

⁴⁵⁹ Folio 16466.

lluy



36397

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Finalmente, se advierte que PORTO TAXI reconoce que: i) existe un documento de fecha once de abril de dos mil once (el ACUERDO), firmado por las emplazadas, mismos que son agentes económicos competidores entre sí, mediante el cual las AGRUPACIONES convinieron sujetarse a la propuesta de SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, confesión que no hace sino confirmar la imputación realizada presuntivamente en el OPR respecto de la existencia del ACUERDO y el ESTUDIO TARIFARIO y ii) que las AGRUPACIONES son agentes económicos competidores entre sí.

2.5.4 No hay prueba de que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO hubiera sido homologar las tarifas

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁴⁶⁰

La COFECE intenta demostrar sin prueba alguna que la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO era obtener un resultado homogéneo, similar o idéntico para todas las AGRUPACIONES, llegando a tal conclusión sin allegarse de los elementos necesarios, como en el caso concreto lo sería un análisis de la información que cada una de las AGRUPACIONES le entregó de manera confidencial a SEPSA, que corresponde a datos de ingresos y egresos de la operación de cada uno de los PERMISIONARIOS; mismos datos que son relativos a la integración del parque vehicular: montos de inversión en unidades vehiculares, costos de mantenimiento y operación, servicios promedio por unidad; costos por operadores; costos por seguros; contraprestaciones, impuestos y derechos, los costos indirectos que representa la proveeduría de los servicios administrativos y de representación que otorga cada agrupación a sus asociados, etcétera, así como la información que se allegó por su cuenta SEPSA, como fueron los indicadores económicos de la industria e información pública sobre estadísticas de movilidad.

Estos argumentos son inoperantes por **no combatir el OPR**.

No obstante que en el OPR se señala que SEPSA: “[...] formuló una serie de recomendaciones de precios del SERVICIO, similares e incluso idénticos, para todas y cada una de las AGRUPACIONES”,⁴⁶¹ dicha afirmación únicamente obedece al análisis contenido en dicho oficio respecto de los hechos ocurridos. Sin embargo, tal afirmación no constituye la imputación sostenida en contra de las emplazadas, pues la probable responsabilidad de las AGRUPACIONES y sus REPRESENTANTES determinada en el OPR, trata sobre la probable realización de la conducta consistente en la celebración del ACUERDO que tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran, sin que la misma esté basada de alguna manera en la similitud de precios del SERVICIO DE TAXI, por lo tanto el argumento de las emplazadas **no combate** la imputación contenida en el OPR en su contra.

⁴⁶⁰ Respecto a YELLOW CAB, página 9 (párrafo tercero); NUEVA IMAGEN, página 9 (párrafo tercero); SITIO 300, página 13 (párrafo tercero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 8 (párrafo último) y 9 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, página 9 (párrafo antepenúltimo); JORGE ESPINOSA, páginas 7 (párrafo último) y 8 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.

⁴⁶¹ Página 17 del OPR (folio 16358.)

Por otra parte, respecto a que “La COFECE intenta demostrar sin prueba alguna que la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO era obtener un resultado homogéneo, similar o idéntico para todas las AGRUPACIONES”, se trata de un argumento **inoperante** que parte de **premisas falsas**, en virtud de que el OPR no pretendió demostrar la existencia de homogeneidad en las tarifas cobradas por las AGRUPACIONES, aunado a que las emplazadas cometen un error, pues parecen pretender que únicamente si los competidores fijan una tarifa homogénea o similar del SERVICIO DE TAXI existe una práctica monopólica absoluta, en términos de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, lo cual es falso.

En este aspecto, la LFCE 2006 determina qué es lo que constituye una práctica monopólica (en el presente caso, absoluta) y en dichos elementos únicamente se contiene: i) la existencia de un acuerdo entre competidores; ii) cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los que señalan en las cuatro fracciones del artículo 9º de la LFCE 2006. Así, la fracción I de dicho artículo establece distintos objetos de los contratos contrarios a la LFCE 2006, a saber, **fijar, elevar, concertar o manipular** el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto, lo que implica que no es requisito que el objeto o efecto del acuerdo ilícito sea fijar un mismo precio, sino que resulta ilícito si como consecuencia del acuerdo respectivo, y como se acredita en el EXPEDIENTE, se fija, eleva, concerta o manipula el precio al que es ofrecido el servicio, ya que son dos de los cuatro supuestos establecidos en la fracción I, del artículo 9º de la LFCE 2006. Por lo anterior, cuando se actualizan esas hipótesis procede imponer una sanción porque esas conductas afectan el proceso de competencia y libre concurrencia.

En ese sentido, las conductas que se les imputaron presuntivamente en el OPR son actos ilícitos en términos de la LFCE 2006 y que impactan al proceso de competencia y libre concurrencia, en virtud de que el ACUERDO, que originó la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, no tuvo otro objeto y efecto más que el de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, por lo que las conductas imputadas en el OPR y aquellas acreditadas en el EXPEDIENTE encuadran en la hipótesis normativa del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

En otras palabras, si las conductas que lleven a cabo agentes económicos competidores entre sí se traducen en un acuerdo en perjuicio de la sociedad y en contravención al artículo 28 de la CPEUM deben ser sancionadas en términos de la LFCE 2006.⁴⁶² En el momento en el que las AGRUPACIONES

⁴⁶² Dicha situación la establece la Exposición de Motivos de la reforma a la LFCE publicada en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, misma que señala lo siguiente: “[...] CAMARA DE ORIGEN: DIPUTADOS ---EXPOSICION DE MOTIVOS---MÉXICO, D.F., A 26 DE NOVIEMBRE DE 1992---INICIATIVA DEL EJECUTIVO---CC. SECRETARIOS DE LA CAMARA DE DIPUTADOS---DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN---PRESENTES---El texto legal que se propone define las prácticas monopólicas absolutas, entre las que se incluyen los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto sea: fijar, elevar o manipular los precios de venta o compra de bienes o servicios; obligar a no producir, procesar, distribuir o comercializar sino solamente una cantidad restringida o limitada de bienes o la prestación de un número, volumen o frecuencia restringidos o limitados de servicios; dividir, distribuir, asignar o imponer porciones o segmentos de un mercado; o el establecimiento, concertación o coordinación de posturas o la abstención en las licitaciones, concursos, subastas o almonedas públicas.---Los actos consistentes en prácticas monopólicas absolutas, se prevé sean nulos de pleno derecho y los agentes económicos que incurran en ellos se hagan acreedores a las sanciones establecidas en el propio ordenamiento.---De aprobarse la iniciativa de ley que someto a su consideración, se tiene proyecto actuar enérgicamente y sin excepciones contra las prácticas absolutas, pues es poco probable que éstas reporten ventajas en eficiencia y siempre tienen un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en



36197

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

acordaron con sus competidoras elaborar un ESTUDIO TARIFARIO para establecer las tarifas del SERVICIO DE TAXI, y entregar información relativa a sus costos de operación y tarifas a un tercero para la elaboración de dicho estudio, el MERCADO INVESTIGADO quedó sujeto a la manipulación de las emplazadas en su propio beneficio y en perjuicio del interés social, traducándose en un incremento tanto en la tarifa registrada ante la SCT como en el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, por lo que se configura el efecto anticompetitivo de la conducta, que fue fijar, elevar, concertar o manipular dicho precio.

En el caso concreto, el acuerdo alcanzado por las emplazadas en virtud del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO menoscaba el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado en el que se presta el SERVICIO DE TAXI, al fijar, concertar, manipular o elevar de manera acordada el precio del SERVICIO DE TAXI, lo que constituye una práctica monopólica absoluta. El acuerdo pactado (ACUERDO), al traducirse en la actuación concertada de dos o más agentes económicos competidores entre sí, que deberían actuar de manera totalmente independiente y autónoma, atenta contra el desarrollo de las decisiones para la prestación del SERVICIO DE TAXI al pretender fijar, manipular, concertar o elevar el precio del SERVICIO DE TAXI mediante la implementación de las tarifas recomendadas por SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, las emplazadas olvidan que una violación a la normativa de competencia se configura también con el simple intercambio de información entre competidores que tenga por objeto o efecto la fijación, manipulación, concertación o elevación del precio, pues ese hecho encuadra en la prohibición que establece la ley, ya que ello permite a las empresas conocer las estrategias comerciales y de precios de sus competidores, y con ello podría ser un medio para fijar, concertar, elevar o manipular sus precios; es decir, se traduce en un intercambio de información con el objeto o efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, materia del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.

En este caso, al acordar realizar un ESTUDIO TARIFARIO con el objeto de establecer un esquema tarifario, se logra un aumento de los precios de las tarifas del SERVICIO DE TAXI. Por lo tanto, los consumidores se ven obligados a pagar un precio más elevado, puesto que los oferentes se han puesto de acuerdo en torno a un parámetro de precios recomendado por SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO, el cual **fue elaborado tomando en cuenta información de costos de operación y tarifas de todas las AGRUPACIONES.**

En el EXPEDIENTE obra información que permite demostrar que, derivado de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, los PERMISIONARIOS de las emplazadas registraron tarifas más altas ante la SCT, tarifas que fueron consideradas por SEPSA respecto de información otorgada por las AGRUPACIONES a SEPSA en relación con sus costos de operación.

general [...] Las prácticas monopólicas absolutas representan una conducta que se debe castigar, pues se da entre competidores, sin que exista integración productiva o distributiva que permita inferir que existen ganancias en eficiencia. Es importante que la ley emita un mensaje claro acerca de la ilegalidad de este tipo de prácticas y las castigue severamente. En este sentido, se subraya su carácter eminentemente disuasivo [...] [énfasis añadido].



36200

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Finalmente, se advierte que las AGRUPACIONES confirman lo señalado en el OPR en las páginas 37 y 38 respecto a la información que le fue entregada a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, misma que a su decir se trata de: “[...] *datos de ingresos y egresos de la operación de cada uno de los permisionarios, mismos datos que son relativos a la integración del parque vehicular, montos de inversión en unidades vehiculares; costos de operación; servicios promedio por unidad; costos por operadores; costos por seguros; contraprestaciones; impuestos y derechos; etc.; además de aquella información que se allegó por su cuenta SEPSA, como fueron los indicadores económicos de la industria e información pública sobre estadísticas de movilidad*”,⁴⁶³ lo cual permite asegurar que el ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES (incluidos a su vez los datos de los PERMISIONARIOS que representan), y concluye con las recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.

2.5.5 No se acreditó que se haya obedecido el ESTUDIO TARIFARIO

2.5.5.1 Los agentes económicos no aplicaron la misma tarifa

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁴⁶⁴

Era necesario que la COFECE acreditara en su investigación que los agentes económicos aplicaron la misma tarifa propuesta por SEPSA durante las anualidades de dos mil once a dos mil quince, puesto que el contrato de prestación de servicios es insuficiente por sí solo, ya que del mismo no se advierte que las agrupaciones investigadas hayan pactado expresamente fijar un precio o tarifa al público usuario del SERVICIO DE TAXI.

Del contrato de prestación de servicios con SEPSA no se advierte que los agentes económicos se hubieran puesto de acuerdo para la fijación de un precio o tarifa; por el contrario, ese concierto de voluntades radicó en la conformidad de contratar a SEPSA para la elaboración de un estudio tarifario que habría de entregar de forma individual a cada agrupación.

El argumento es **inoperante** por partir de **premisas falsas** toda vez que la emplezada comete un error al considerar que únicamente si los competidores (en este caso las AGRUPACIONES) aplican la misma tarifa del SERVICIO DE TAXI existe una práctica monopólica absoluta en términos de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.

Tal como se señaló en el apartado “*NO HAY PRUEBA DE QUE EL OBJETO DEL ESTUDIO TARIFARIO HUBIERA SIDO HOMOLOGAR LAS TARIFAS*” de esta resolución, no es requisito legal que se aplique el mismo precio para que se actualice la conducta establecida en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

Basta con que se acredite la intención de fijar, manipular, concertar o elevar el precio de un servicio o se intercambie información con el mismo objeto o efecto, para que el supuesto de la fracción I del

⁴⁶³ Páginas 9. de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16593); 9 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17056); 13 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17254).

⁴⁶⁴ Página 6 (párrafos penúltimo y último) y 7 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

uy



36201

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

artículo 9° de la LFCE 2006 se actualice y por lo tanto sea sancionable en términos del ordenamiento referido, sin que necesariamente deban actualizarse el objeto y el efecto de manera concurrente.

Así, la emplazada parte de una **premisa falsa**, pues no es necesario que el efecto se actualice en el momento en que se lleva a cabo el acuerdo colusorio para que la conducta entonces adquiera el carácter de anticompetitiva y pueda ser sancionada. No era necesario que, como erróneamente manifiesta PORTO TAXI, que en el ACUERDO las AGRUPACIONES hubieran establecido las mismas tarifas del SERVICIO DE TAXI, pues existieron una serie de acciones que indubitadamente tuvieron como resultado el que las tarifas de ese servicio se fijaran, concertaran, incrementaran o manipularan. Así, toda vez que el ESTUDIO TARIFARIO, a través de sus recomendaciones, provocó que la conducta de las AGRUPACIONES actualizaran la fracción I del artículo 9° de la LFCE 2006 y que el estudio derivó del “*concierto de voluntades*” (ACUERDO) señalado por la propia emplazada, se puede afirmar que al estar ligado el ESTUDIO TARIFARIO con el ACUERDO, éste implicó un acuerdo de voluntades entre los competidores que tuvo como consecuencia actualizar la fracción I del artículo 9 de la LFCE 2006 en las tarifas del SERVICIO DE TAXI. Cabe mencionar que dicha calidad de competidores fue reconocida por la propia emplazada al referir que el contrato de prestación de servicios fue celebrado por “*diversos agentes económicos, competidores entre sí [las AGRUPACIONES], con un tercero [SEPSA] [...] [énfasis añadido]*”.⁴⁶⁵

Un acuerdo entre competidores con el objeto de elaborar un estudio que posteriormente permita fijar, elevar, concertar o manipular las tarifas es una conducta prohibida *per se*, pues destruye los incentivos de las empresas para competir entre sí y puede repercutir en factores como la calidad, el precio y la innovación. Asimismo, evita que los usuarios del SERVICIO DE TAXI tengan la posibilidad de elegir al mejor oferente o accedan al SERVICIO DE TAXI a un precio más bajo. En el presente caso, se trata de un ACUERDO firmado por las AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES con el objeto de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, el cual recomendó el incremento de los precios al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a los competidores que prestaban tal servicio y no el establecimiento del mismo precio para todos, tal como la emplazada lo afirma.

Se aclara a la emplazada que la conducta imputada deviene del ACUERDO por haber sido el instrumento utilizado por las AGRUPACIONES para **contratar en conjunto** a SEPSA, quien les elaboraría un ESTUDIO TARIFARIO y con quien intercambiarían información, para así poder **fijar, elevar, concertar y manipular** sus respectivas tarifas en la prestación del SERVICIO DE TAXI atendiendo a las recomendaciones contenidas en dicho estudio, lo que implica que si las AGRUPACIONES hubieran decidido contratar a una empresa de manera **individual** para que esta les elaborara un estudio tarifario y no hubieran intercambiado información a través de dicha empresa, la conducta no habría generado ningún efecto anticompetitivo, pues no implica un acuerdo entre competidores con el objeto y/o efecto de fijar, concertar, elevar y manipular las tarifas.

⁴⁶⁵ Folios 5277 y 5307 (NUEVA IMAGEN); 7279 y 7309 (SITIO 300); 7829 y 7855 (YELLOW CAB); 8568 y 8597 (PORTO TAXI); y 5898 y 5927 (CONFORT).



36202

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

A mayor abundamiento, en el presente caso, el acuerdo colusorio que las emplazadas llevaron a cabo en virtud del ACUERDO que originó la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO implicó un acuerdo entre competidores entre sí para proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA que posteriormente permitiera fijar, elevar, concertar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI a registrar por parte de los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT, lo que menoscaba el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado en el que se presta el SERVICIO DE TAXI, al constituir una práctica monopólica absoluta. En virtud de ello, la LFCE 2006 establece que siempre existe una afectación grave al proceso de competencia y libre concurrencia por la realización de este tipo de prácticas violatorias.

La actuación concertada de dos o más agentes económicos que deberían actuar de manera independiente y autónoma, repercute en el proceso de competencia y libre concurrencia, ya que limita a los oferentes a innovar, prestar un servicio de calidad, a distinguirse de sus competidores y así captar mayor cantidad de clientes. Al fijar, manipular, concertar o elevar el precio de las tarifas del SERVICIO DE TAXI mediante la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO esos incentivos para mejorar, desaparecen.

Asimismo, PORTO TAXI comete un error al considerar que únicamente si los competidores en un mercado fijan, elevan, manipulan o concertan un precio igual del SERVICIO DE TAXI para todos, existe entonces una práctica monopólica absoluta en términos de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006. Dicha fracción no refiere únicamente a la fijación como sinónimo de establecer un solo precio, sino que se refiere a fijar, elevar, concertar o manipular el precio, por lo que la práctica puede consistir, entre otros, en un rango de precios, un porcentaje o rango porcentual, o bien, un criterio para establecer precios, sin que necesariamente sea el mismo para todos. Por lo tanto, puede ser que, como en el presente caso, se acuerde fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, implica la actualización del supuesto normativo contenido en la fracción I, del artículo 9º de la LFCE, en el presente caso en el mercado en donde se presta el SERVICIO DE TAXI. De igual manera, una conducta encuadra en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006 cuando agentes económicos competidores entre sí, acuerdan realizar cualquiera de las siguientes: fijar, elevar, concertar o manipular el precio de un servicio.

Asimismo, en el EXPEDIENTE obra información que permite demostrar que, derivado de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, desde agosto de dos mil once, tal como se desprende de la información entregada por dichas AGRUPACIONES en sus desahogos a los requerimientos de información emitidos durante la etapa de investigación en el EXPEDIENTE, elevaron el precio al que ofrecen el SERVICIO DE TAXI y en consecuencia, los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES registraron tarifas más altas ante la SCT, tarifas que fueron recomendadas por SEPSA a partir de la información que le fue otorgada por las AGRUPACIONES en relación con sus costos de operación, situación que no hace más que confirmar que las AGRUPACIONES efectivamente llevaron a cabo lo recomendado en el ESTUDIO TARIFARIO lo que en consecuencia acredita el efecto del ACUERDO.

1. Sin perjuicio de la valoración que se haga en el apartado "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de esta resolución, a continuación, se describe la evidencia del EXPEDIENTE que sustenta que las



36203

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

AGRUPACIONES incurrieron en la prohibición contenida en la fracción I, del artículo 9º de la LFCE en las tarifas del SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO:

Tarifas del SERVICIO DE TAXI antes del ESTUDIO TARIFARIO:

NUEVA IMAGEN: copia simple del documento denominado "TARIFA {sic} REGISTRADAS EN EL AÑO 2011 DE LOS PERMISIONARIOS AGREMIADOS A [NUEVA IMAGEN]" presentado por NUEVA IMAGEN como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre de dos mil catorce; en donde se observa el siguiente cuadro:⁴⁶⁶

ZONA	SUDAN	ELECTIVO
1		B
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
A		
B		
C		
D		
E		
F		
CUE		
PUE		
QRO		
TOL		
PACH		

SITIO 300: copia simple del documento denominado "TARIFAS ACTUALES DEL SERVICIO A CARGO DE LOS PERMISIONARIOS AGREMIADOS A [SITIO 300]" presentada por SITIO 300 como anexo al

⁴⁶⁶ Folio 7023.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 42 palabra(s)"



escrito presentado en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce;⁴⁶⁷ en donde se observa el siguiente cuadro:

ZONA	SEDAN	EJECUTIVO
1		B
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
A		
B		
C		
D		
E		
F		
CUERNAVACA		
PUEBLA		
QUERÉTARO		
TOLUCA		
PACHUCA		

YELLOW CAB: copia simple del ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce; en donde se observa el siguiente cuadro denominado "TARIFAS ACTUALES POR ZONA Y MODALIDAD DE SERVICIO":⁴⁶⁸

ZONA	EJEMPLO DE COLONIAS	SEDAN	EJECUTIVO
1	Adolfo López Mateos, Caracol, Federal	\$80.00	\$135.00
2	Ciudad Lago, La Joya, Madero, Joya de Aragón	\$100.00	\$170.00

⁴⁶⁷ Folios 7047 a 7557.

⁴⁶⁸ Folios 7797 a 7943.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 42 palabra(s)"

Handwritten signature



30205

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

3	Agrícola Oriental, Juan Escutia, Obrera	\$127.00	\$205.00
4	Narvarte, Militar Marte, Nicolás Bravo, Tabacalera	\$152.00	\$240.00
5	Clavería, Condesa, Del Valle, Nápoles, Roma Nte.	\$172.00	\$270.00
6	El Carmen, Ferrería, Mixcoac, Pueblo Xoco	\$190.00	\$300.00
7	Ajusco, Granjas Cabrera, Real del Sur	\$205.00	\$350.00
8	Barrio 18, Rancho Santa Fe, Prados del Sur	\$225.00	\$385.00
9	Diamante, Izcalli del Valle, Lomas Verdes	\$240.00	\$420.00
10	Arboleda, El Arenal, Ferrocarrilera, Jacarandas	\$255.00	\$455.00
A	Arcos Tultepec, Plan de Guadalupe	\$300.00	\$505.00
B	Niños Héroes, Ocotál, El Huizachal	\$345.00	\$592.00
C	Azteca, Barrio Guadalupe, Cuautitlán Centro	\$400.00	\$690.00
D	La Cantera, La Venta, Paraíso, l. Zaragoza	\$450.00	\$785.00
E	Colonias de Ecatepec, Melchor Ocampo	\$500.00	\$880.00
F	Acatitla, Colatitla, Isidro Fabela	\$550.00	\$975.00
CUERNAVACA		\$900.00	\$1,110.00
PUEBLA		\$1,200.00	\$1,450.00
QUERÉTARO		\$1,690.00	\$1,990.00
TOLUCA		\$880.00	\$1,080.00
PACHUCA		\$785.00	\$1,050.00

PORTO TAXI: copia simple del ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce; en donde se observa el siguiente cuadro denominado "TARIFAS ACTUALES POR ZONA Y MODALIDAD DE SERVICIO":⁴⁶⁹

ZONA	EJEMPLO DE COLONIAS	SUDAN	EJECUTIVO
1	Adolfo López Mateos, Caracol, Federal	\$80.00	\$135.00
2	Ciudad Lago, La Joya, Madero, Joya de Aragón	\$100.00	\$170.00
3	Agrícola Oriental, Juan Escutia, Obrera	\$127.00	\$205.00
4	Narvarte, Militar Marte, Nicolás Bravo, Tabacalera	\$152.00	\$240.00
5	Clavería, Condesa, Del Valle, Nápoles, Roma Nte.	\$172.00	\$270.00
6	El Carmen, Ferrería, Mixcoac, Pueblo Xoco	\$190.00	\$300.00
7	Ajusco, Granjas Cabrera, Real del Sur	\$205.00	\$350.00
8	Barrio 18, Rancho Santa Fe, Prados del Sur	\$225.00	\$385.00

⁴⁶⁹ Folios 8536 a 8681.



36206

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

9	Diamante, Izcalli del Valle, Lomas Verdes	\$240.00	\$420.00
10	Arbolada, El Arrenal, Ferrocarrilera, Jacarandas	\$255.00	\$455.00
A	Arcos Tultepec, Plan de Guadalupe	\$300.00	\$505.00
B	Niños Héroes, Ocotal, El Huizachal	\$345.00	\$592.00
C	Azteca, Barrio Guadalupe, Cuautitlán Centro	\$400.00	\$690.00
D	La Cantera, La Venta, Paraíso, I. Zaragoza	\$450.00	\$785.00
E	Colonias de Ecatepec, Melchor Ocampo	\$500.00	\$880.00
F	Acatitla, Colatitla, Isidro Fabela	\$550.00	\$975.00
CUERNAVACA		\$900.00	\$1,050.00
PUEBLA		\$1,200.00	\$1,080.00
QUERÉTARO		\$1,690.00	\$1,110.00
TOLUCA		\$880.00	\$1,450.00
PACHUCA		\$785.00	\$1,990.00

Tarifas del SERVICIO DE TAXI después del ESTUDIO TARIFARIO:

NUEVA IMAGEN: copias simples de trescientos noventa y tres (393) escritos emitidos durante julio de dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF, mediante los cuales los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN registraron ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI; en donde se observan los siguientes cuadros:⁴⁷⁰

Respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

Respecto de la modalidad ejecutivo:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 21 palabra(s)"

⁴⁷⁰ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.



36207

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
		CUERNAVACA	
		PUEBLA	
		QUERÉTARO	
		TOLUCA	
		PACHUCA	

SITIO 300: copias simples de cuatrocientos dieciséis (416) escritos emitidos durante julio de dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF, mediante los cuales los PERMISIONARIOS de SITIO 300 registraron ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI; en donde se observan los siguientes cuadros:⁴⁷¹

Respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
		CUERNAVACA	
		PUEBLA	
		QUERÉTARO	
		TOLUCA	
		PACHUCA	

Respecto de la modalidad ejecutivo:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 42 palabra(s)"

⁴⁷¹ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.



36208

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow-Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

YELLOW CAB: copias simples de noventa y ocho (98) escritos emitidos durante agosto de dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF, mediante los cuales los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB registraron ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI; en donde se observan los siguientes cuadros:⁴⁷²

Respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

Respecto de la modalidad ejecutivo:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 42 palabra(s)"

⁴⁷² Folios 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193.



36209

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

PORTO TAXI: copias simples de setenta y siete (77) escritos emitidos en julio durante dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF, mediante los cuales los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI.⁴⁷³ En dichos documentos se observan las siguientes tarifas respecto de la modalidad ejecutivo:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

Comparativo de las tarifas del SERVICIO DE TAXI antes y después del ESTUDIO TARIFARIO.⁴⁷⁴

NUEVA IMAGEN

ZONA	SEDÁN			Ejecutivo		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	Tarifa registrada SCT ⁴⁷⁵	Porcentaje aumentado (%) ⁴⁷⁶	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	Tarifa registrada SCT ⁴⁷⁷	Porcentaje aumentado (%) ⁴⁷⁸
1				B		

⁴⁷³ Folios 4357 a 4386, 4425 a 4434 y 4438 a 4788.

⁴⁷⁴ Elaboración propia con base en los datos del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁵ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.

⁴⁷⁶ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.

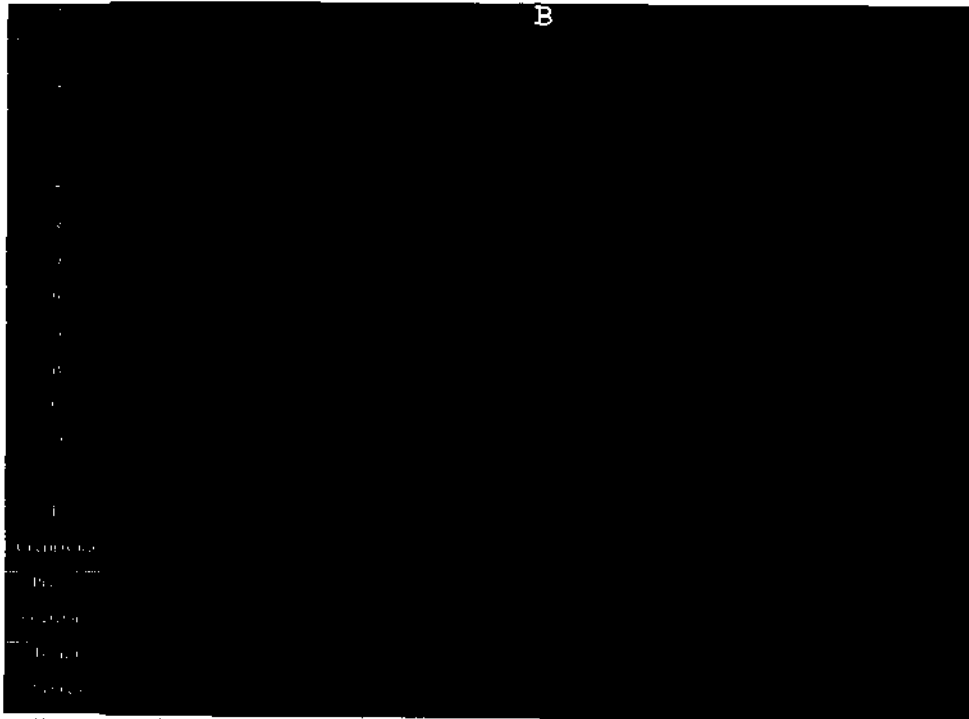
⁴⁷⁷ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.

⁴⁷⁸ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.



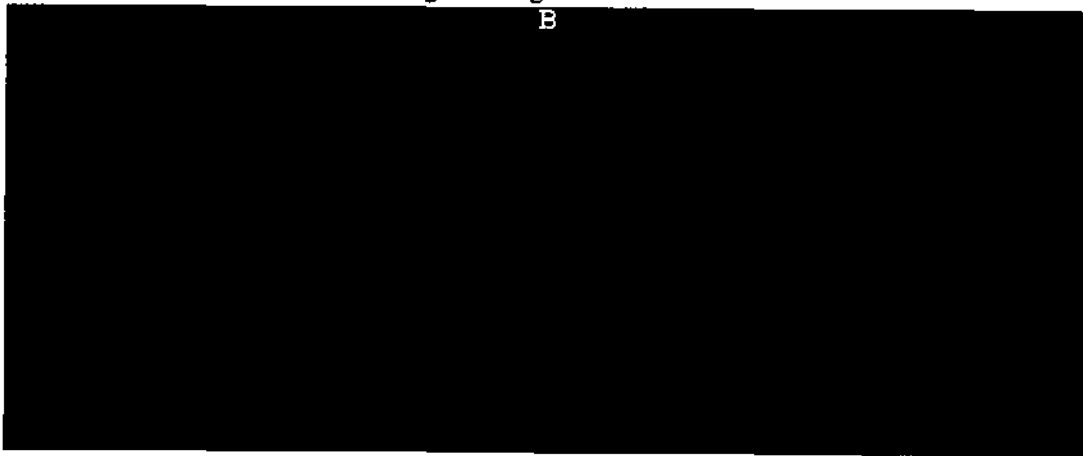
36210

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por NUEVA IMAGEN (folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355 y página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN).

La tabla anterior se resume en las siguientes gráficas:

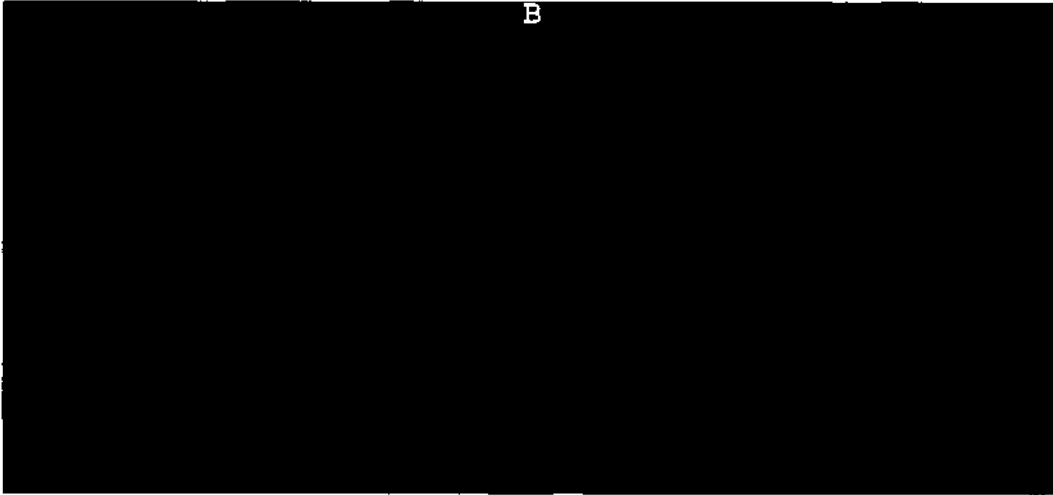


"Eliminado: 120 palabra(s) y 1 gráfica(s)."



36211

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



SITIO 300:

ZONA	SUDAN			EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	Tarifa registrada SCT ⁴⁷⁹	Porcentaje aumentado (%)	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁴⁸⁰	Tarifa registrada SCT	Porcentaje aumentado (%) ⁴⁸¹
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					
	B					

⁴⁷⁹ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.

⁴⁸⁰ *Idem.*

⁴⁸¹ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.

13

"Eliminado: 102 palabra(s) y 1 gráfica(s)." 174

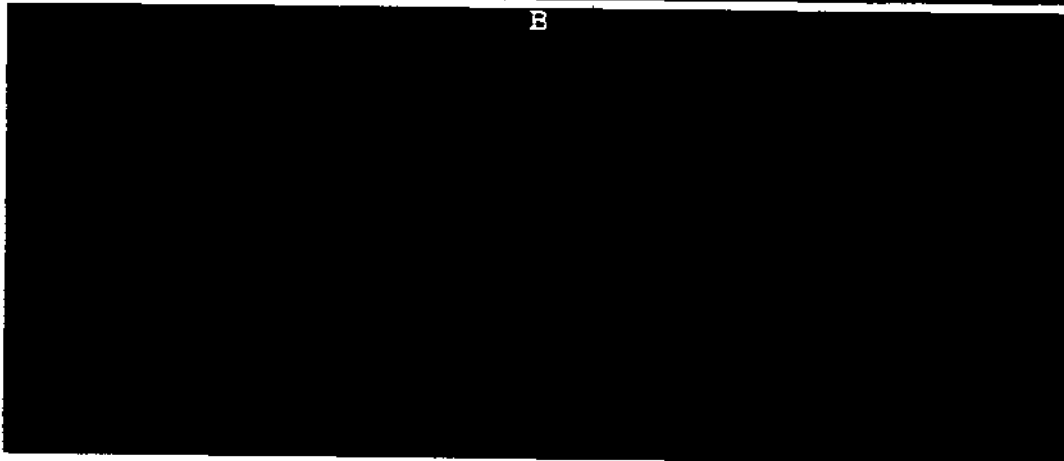
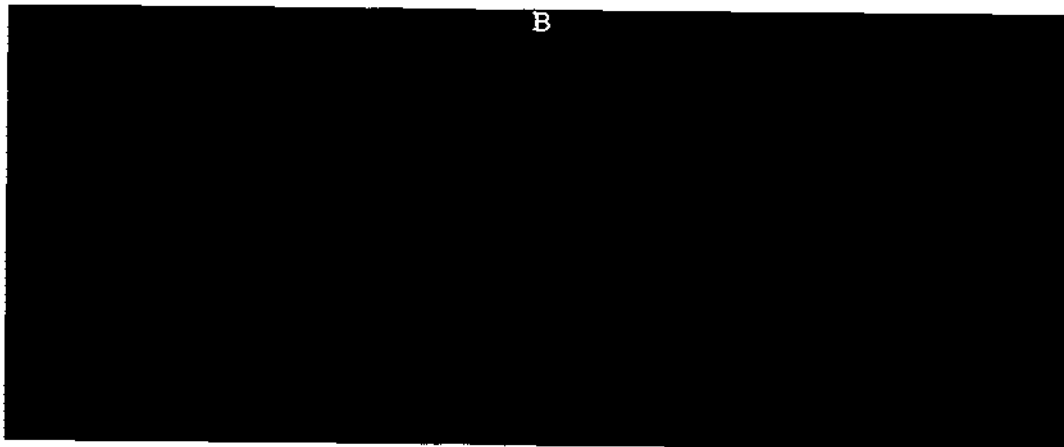
Handwritten signature



Fecha	B
Asunto	
Objeto	
Partes	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folios 7396, 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437 página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300).

La tabla anterior se resume en las siguientes gráficas:



YELLOW CAB:



A "Eliminado: 24 palabra(s) y 2 gráfica(s)."

uy



06213

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

ZONA	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁴⁸²	Tarifa registrada SCT	Porcentaje aumentado (%)	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁴⁸³	Tarifa registrada SCT	Porcentaje aumentado (%) ⁴⁸⁴
1	B					
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
Veracruz	B					
Puebla						
Queretaro						
Oaxaca						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						
Puebla						

Fuente. Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por YELLOW CAB (folios 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193 y página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB).

La tabla anterior se resume en las siguientes gráficas:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 126 palabra(s)"

⁴⁸² Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB.

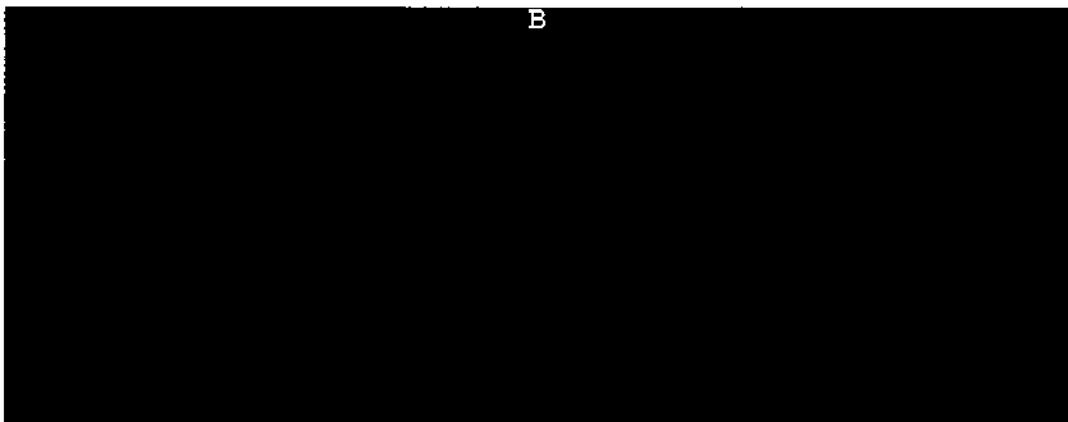
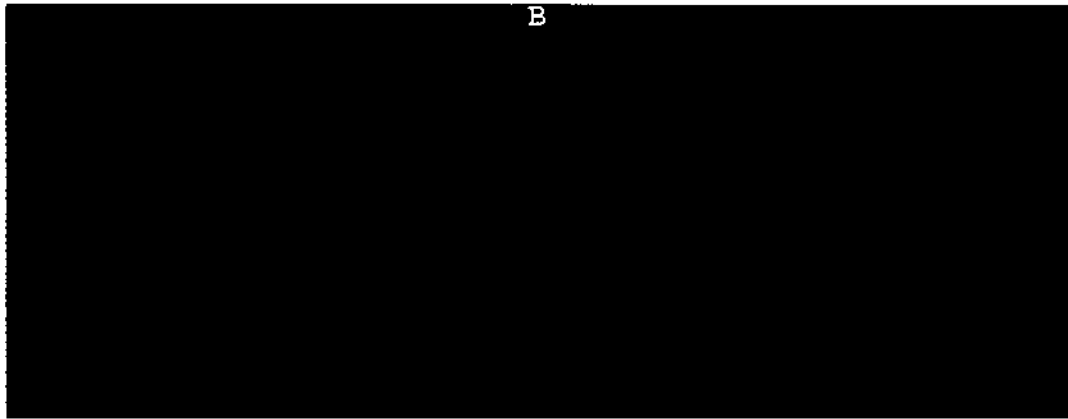
⁴⁸³ *Idem.*

⁴⁸⁴ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.



36216

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



PORTO TAXI:

EJECUTIVO			
ZONA	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁴⁸⁵	Tarifa registrada SCT	Porcentaje aumentado (%) ⁴⁸⁶
B			

⁴⁸⁵ Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI.

⁴⁸⁶ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.

Handwritten mark

"Eliminado: 21 palabra(s) y 2 gráfica(s)."

Handwritten signature

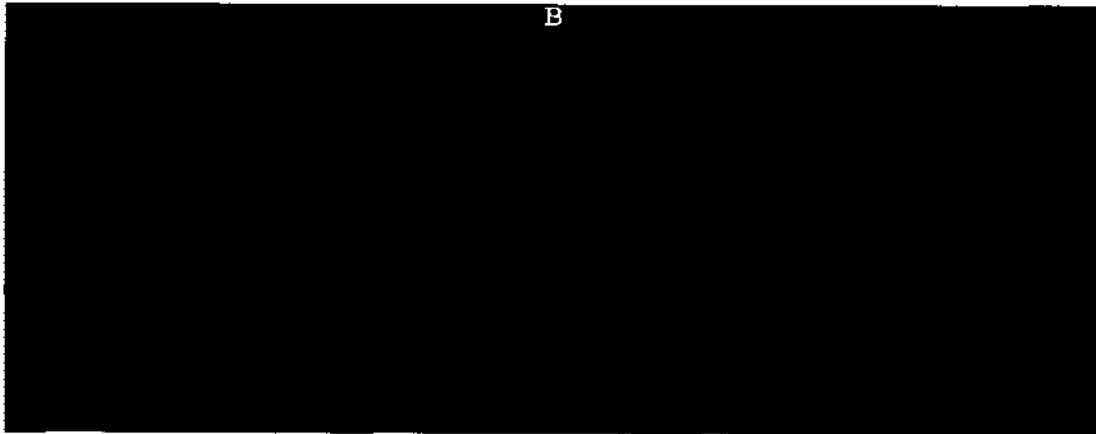


36214

Pleno
RESOLUCIÓN
SITIO 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por PORTO TAXI (4357 a 4386, 4425 a 4434 y 4438 a 4788 y Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI).

La tabla anterior se resume en la siguiente gráfica:



Así, de conformidad con el comparativo realizado anteriormente, se observa que **NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, y PORTO TAXI** aumentaron las tarifas que tenían registradas en la SCT después de que **SEPSA** les entregó su respectivo **ESTUDIO TARIFARIO**. La media del aumento porcentual en las tarifas de dichas agrupaciones se muestra a continuación:

MEDIA DE AUMENTO PORCENTUAL EN LAS TARIAS POSTERIOR A ENTREGA DEL ESTUDIO TARIFARIO		
AGRUPACION	SEDAN	EJECUTIVO
Yellow Cab	B	

“Eliminado: 44 palabra(s) y 1 gráfica(s).” 178

Handwritten signature



36216

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Nueva Imagen	B
Sitio 300	
Porto Taxi	B

Lo anterior, aunado a la evidencia que existe en el EXPEDIENTE respecto al ACUERDO y el ESTUDIO TARIFARIO, permite encuadrar la actuación de las emplazadas en lo establecido por el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

Adicionalmente, tal como se observa de las siguientes tablas, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, y PORTO TAXI, no solo modificaron las tarifas registradas ante la SCT, si no que aumentaron el precio del SERVICIO DE TAXI, una vez que SEPSA les entregó el ESTUDIO TARIFARIO:

SITIO 300:

TARIFAS COBRADAS POR SITIO 300 (SEDÁN)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013	2014 ⁴⁸⁷	2015
1	\$80.00	B				
2	\$100.00					
3	\$127.00					
4	\$152.00					
5	\$172.00					
6	\$190.00					
7	\$205.00					
8	\$225.00					
9	\$240.00					
10	\$255.00					
A	\$300.00					
B	\$345.00					
C	\$400.00					
D	\$450.00					
E	\$500.00					

⁴⁸⁷ A partir de abril de dos mil catorce.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 80 palabra(s)"

Handwritten signature



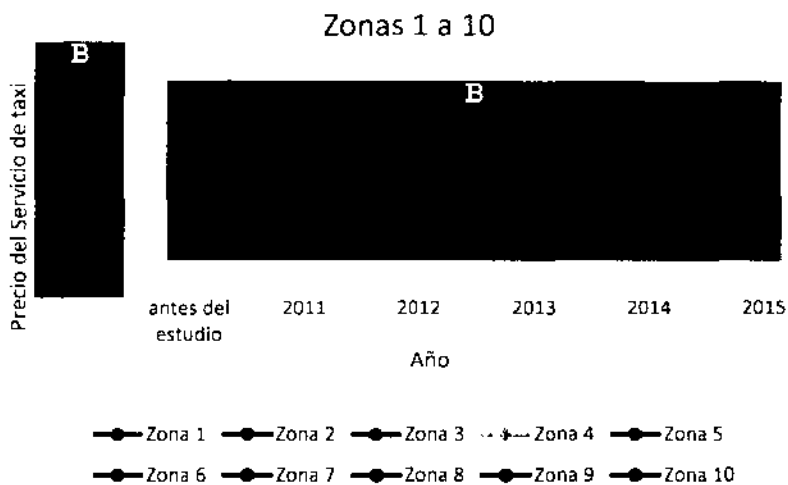
38217

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

F	\$550.00	B
Cuernavaca	\$900.00	
Puebla	\$1,200.00	
Querétaro	\$1,690.00	
Toluca	\$880.00	
Pachuca	\$785.00	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (folios 35910 y 15868).

Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:



*Gráfica elaborada con información aportada por SITIO 300 y EBSA CENTRO.

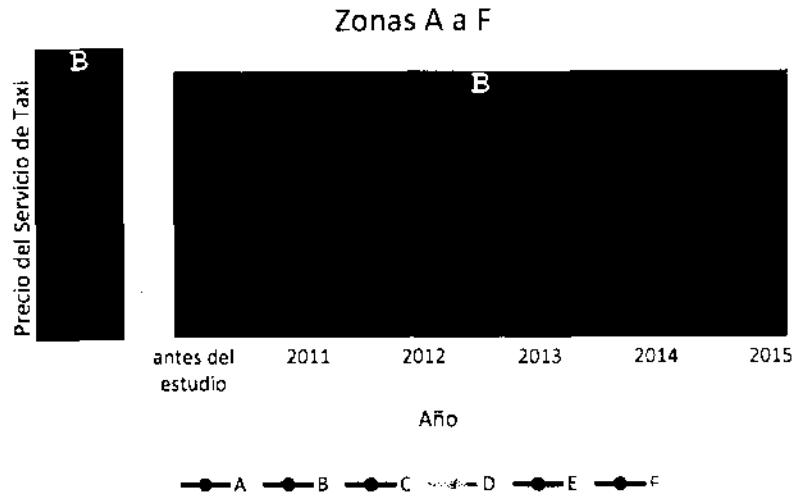
"Eliminado: 39 palabra(s) y 1 gráfica(s)."

⁴⁸⁸ A partir de abril de dos mil trece.

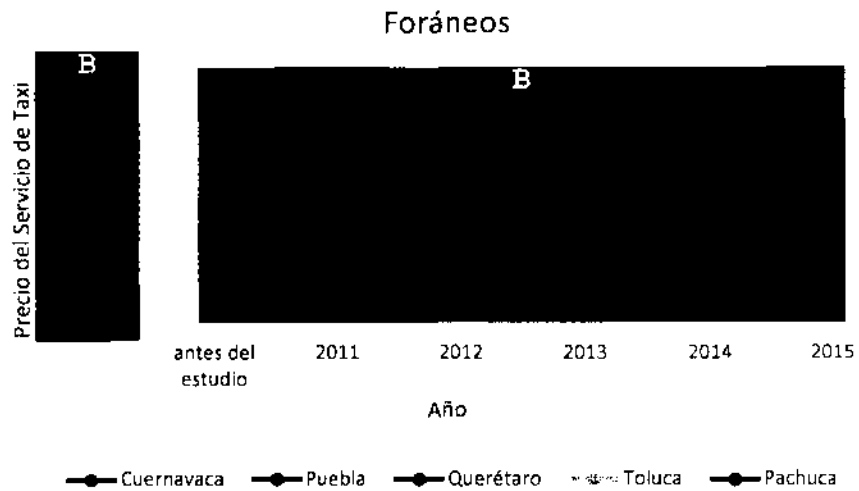
⁴⁸⁹ A partir de mayo de dos mil trece.

⁴⁹⁰ *Idem.*

Handwritten signature



*Gráfica elaborada con información aportada por SITIO 300 y EBSA CENTRO



*Gráfica elaborada con información aportada por SITIO 300 y EBSA CENTRO.

"Eliminado: 19 palabra(s) y 2 gráfica(s)."

Handwritten signature



36219

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

NUEVA IMAGEN:

TARIFAS COBRADAS POR NUEVA IMAGEN (SEDÁN)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013	2014 ⁴⁹¹	2015 ⁴⁹²
1	\$80.00	B				
2	\$100.00					
3	\$127.00					
4	\$152.00					
5	\$172.00					
6	\$190.00					
7	\$205.00					
8	\$225.00					
9	\$240.00					
10	\$255.00					
A	\$300.00					
B	\$345.00					
C	\$400.00					
D	\$450.00					
E	\$500.00					
F	\$550.00					
Cuernavaca	\$900.00					
Puebla	\$1,200.00					
Querétaro	\$1,690.00					
Toluca	\$880.00					
Pachuca	\$785.00					

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (35836).

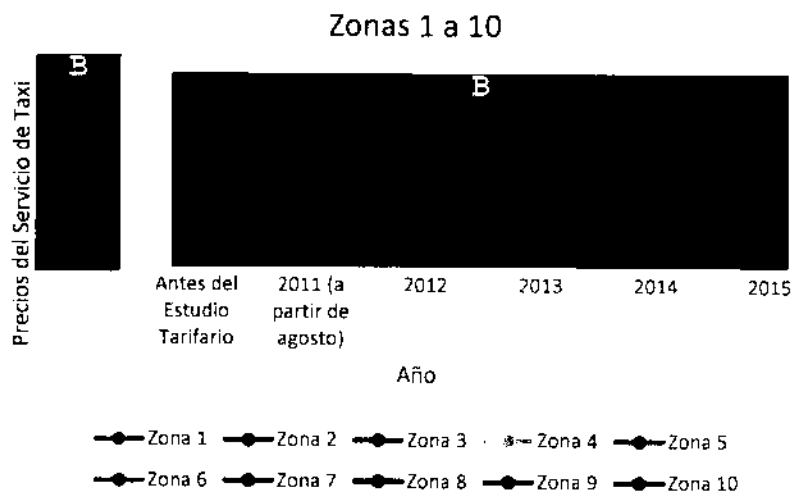
Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:

f.

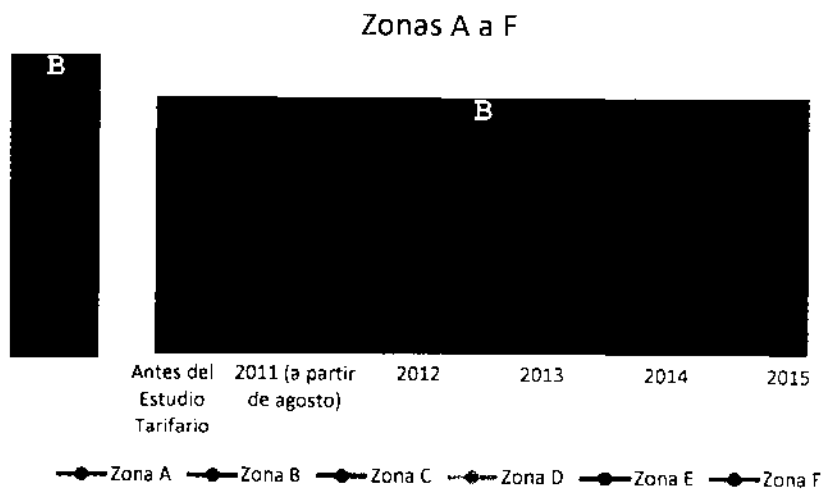
⁴⁹¹ A partir de abril de dos mil catorce.
⁴⁹² A partir de mayo de dos mil quince.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 105 palabra(s)"

Wey



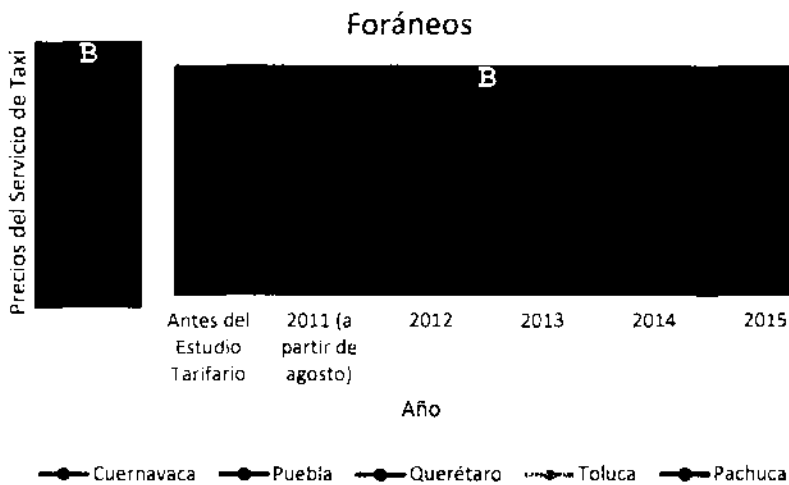
*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN



*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN

"Eliminado: 17 palabra(s) y 2 gráfica(s)."

Handwritten signature



*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN

TARIFAS COBRADAS POR NUEVA IMAGEN (EJECUTIVO)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013 ⁴⁹³	2014 ⁴⁹⁴	2015
1	\$135.00	B				
2	\$170.00					
3	\$205.00					
4	\$240.00					
5	\$270.00					
6	\$300.00					
7	\$350.00					
8	\$385.00					

⁴⁹³ A partir de abril de dos mil trece.
⁴⁹⁴ A partir de abril de dos mil catorce.
⁴⁹⁵ A partir de mayo de dos mil quince.
⁴⁹⁶ A partir de mayo de dos mil quince.
⁴⁹⁷ A partir de mayo de dos mil quince.
⁴⁹⁸ A partir de mayo de dos mil quince.
⁴⁹⁹ A partir de mayo de dos mil quince.
⁵⁰⁰ A partir de mayo de dos mil quince.
⁵⁰¹ A partir de mayo de dos mil quince.

"Eliminado: 46 palabra(s) y 1 gráfica(s)."

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



9	\$420.00	B
10	\$455.00	
A	\$505.00	
B	\$592.00	
C	\$690.00	
D	\$785.00	
E	\$880.00	
F	\$975.00	
Cuernavaca	\$1,110.00	
Puebla	\$1,450.00	
Querétaro	\$1,990.00	
Toluca	\$1,080.00	
Pachuca	\$1,050.00	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (35836).

Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:

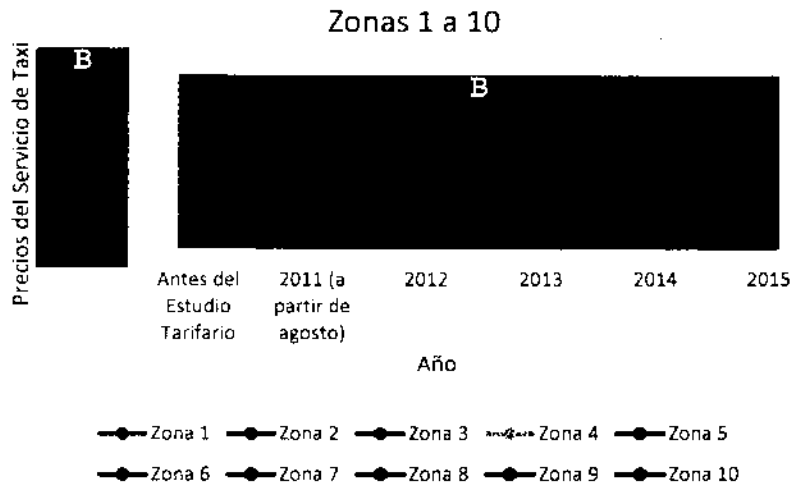
"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 65 palabra(s)"

- ⁵⁰² A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰³ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁴ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁵ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁶ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁷ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁸ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵⁰⁹ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵¹⁰ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵¹¹ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵¹² A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵¹³ A partir de mayo de dos mil quince.
- ⁵¹⁴ A partir de mayo de dos mil quince.

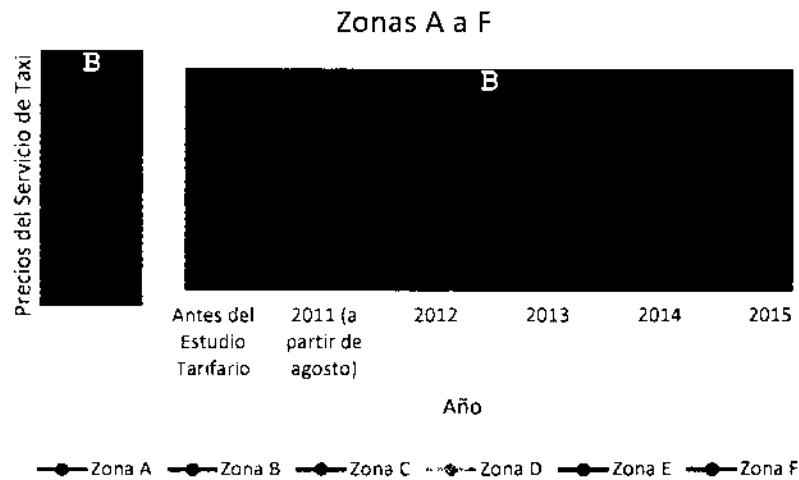


36223

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN



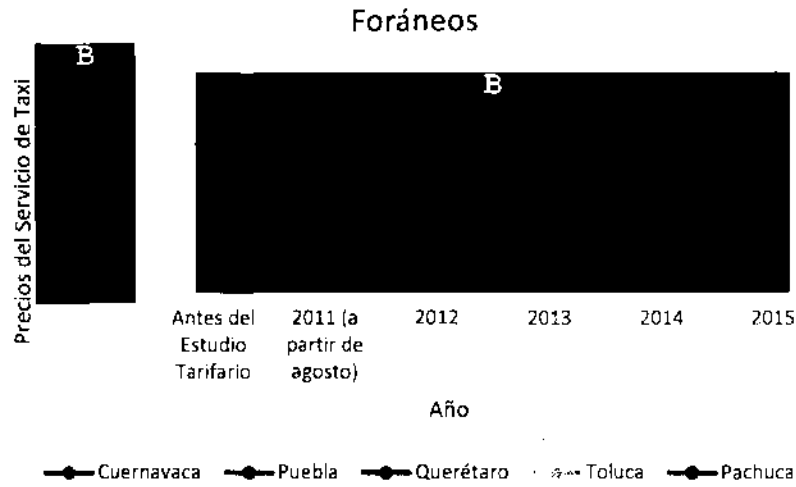
*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN

"Eliminado: 15 palabra(s) y 2 gráfica(s)."



08224

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



*Gráfica elaborada con información aportada por NUEVA IMAGEN

YELLOW CAB:

TARIFAS COBRADAS POR YELLOW CAB (SEDÁN)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013	2014	2015
1	\$80.00	B				
2	\$100.00					
3	\$127.00					
4	\$152.00					
5	\$172.00					
6	\$190.00					
7	\$205.00					
8	\$225.00					
9	\$240.00					
10	\$255.00					
A	\$300.00					
B	\$345.00					
C	\$400.00					

"Eliminado: 72 palabra(s) y 1 gráfica(s)."

Handwritten signature



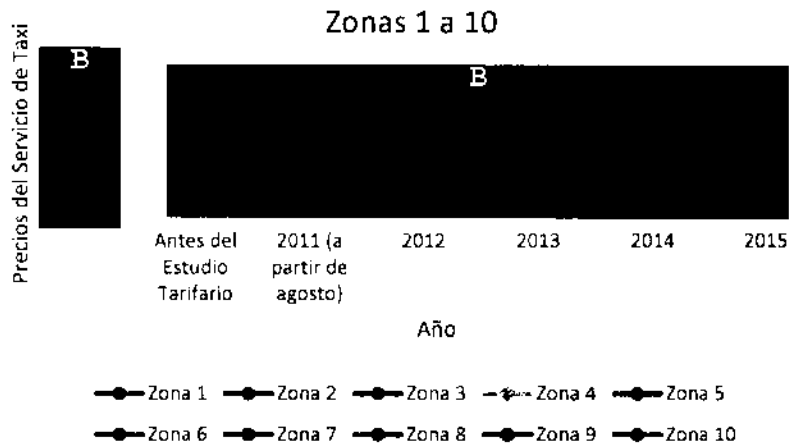
35225

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

D	\$450.00	B
E	\$500.00	
F	\$550.00	
Cuernavaca	\$900.00	
Puebla	\$1,200.00	
Querétaro	\$1,690.00	
Toluca	\$880.00	
Pachuca	\$785.00	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (35912).

Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:



*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB

"Eliminado: 53 palabra(s) y 1 gráfica(s)."

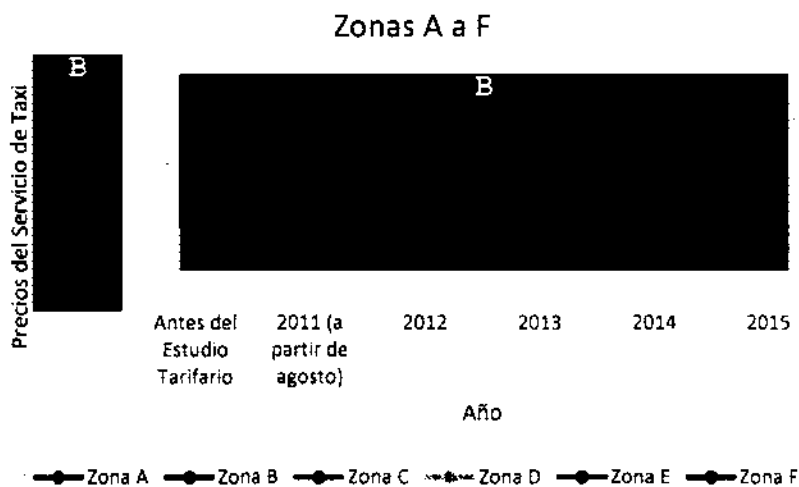
f. ⁵¹⁵ A partir de septiembre de dos mil once.

uy

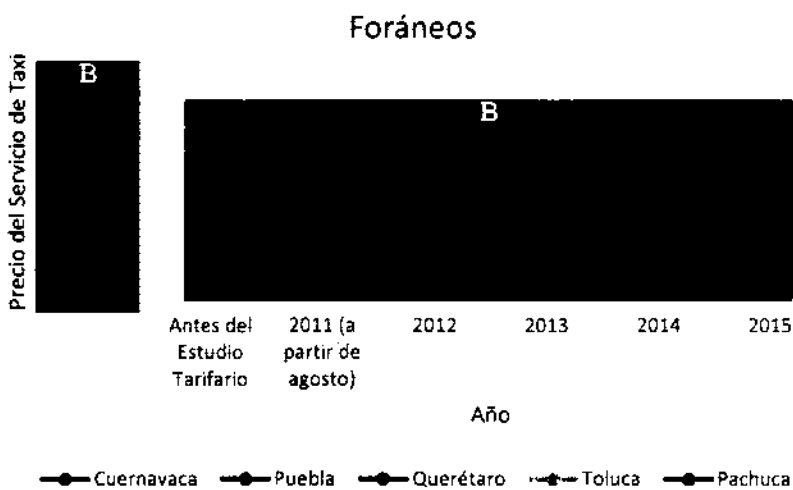


36228

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB



*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB

TARIFAS COBRADAS POR YELLOW CAB (EJECUTIVO)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013	2014	2015
1	\$135.00	B	B	B	B	B

"Eliminado: 17 palabra(s) y 2 gráfica(s)." 189

Handwritten signature/initials



36227

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

2	\$170.00	B
3	\$205.00	
4	\$240.00	
5	\$270.00	
6	\$300.00	
7	\$350.00	
8	\$385.00	
9	\$420.00	
10	\$455.00	
A	\$505.00	
B	\$592.00	
C	\$690.00	
D	\$785.00	
E	\$880.00	
F	\$975.00	
Cuernavaca	\$1,110.00	
Puebla	\$1,450.00	
Querétaro	\$1,990.00	
Toluca	\$1,080.00	
Pachuca	\$1,050.00	

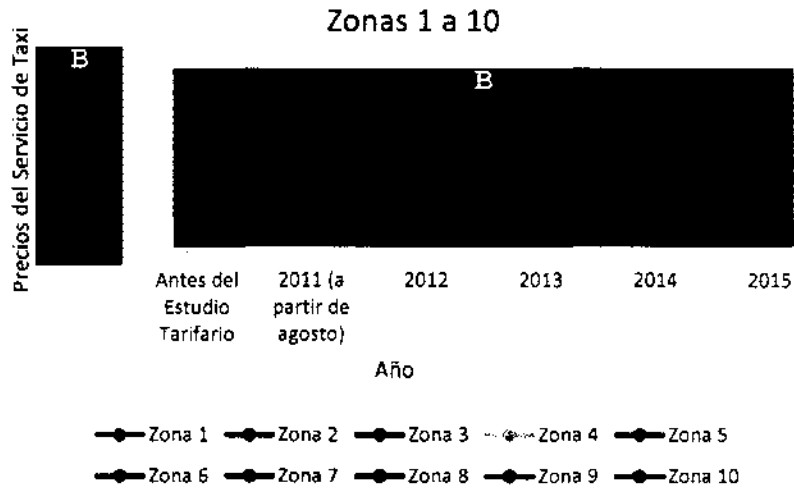
Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (35912).

Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:

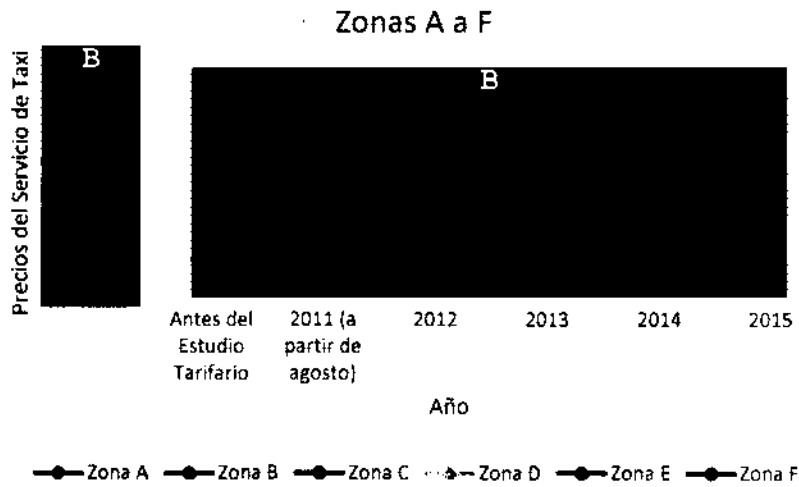
"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 100 palabra(s)"

13

144



*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB



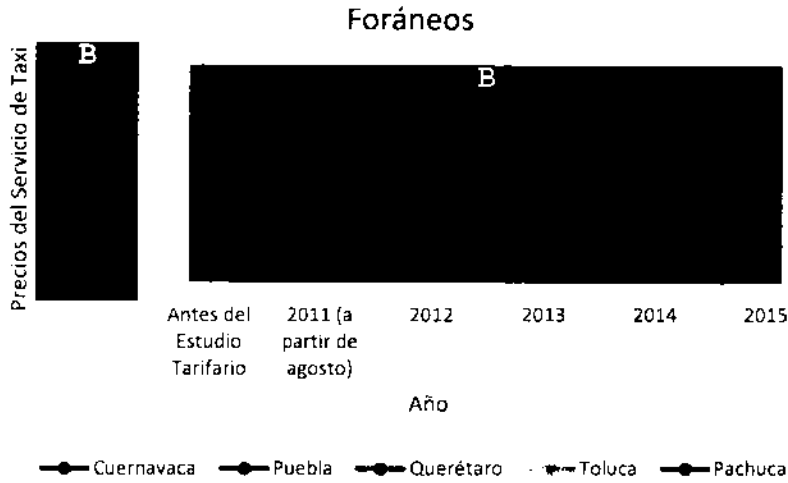
*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB

10
"Eliminado. 14 palabra(s) y 2 gráfica(s)."



36229

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



*Gráfica elaborada con información aportada por YELLOW CAB

PORTO TAXI:

TARIFAS COBRADAS POR PORTO TAXI (EJECUTIVO)						
Zona Tarifaria	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	2011 (a partir de agosto)	2012	2013 ⁵¹⁶	2014	2015
1	\$135.00	B				
2	\$170.00	B				
3	\$205.00	B				
4	\$240.00	B				
5	\$270.00	B				
6	\$300.00	B				
7	\$350.00	B				
8	\$385.00	B				

⁵¹⁶ A partir de marzo de dos mil trece.
⁵¹⁷ A partir de marzo de dos mil doce.
⁵¹⁸ A partir de marzo de dos mil doce.
⁵¹⁹ A partir de marzo de dos mil doce.
⁵²⁰ A partir de marzo de dos mil doce.
⁵²¹ A partir de marzo de dos mil doce.
⁵²² A partir de marzo de dos mil doce.

"Eliminado: 47 palabra(s) y 1 gráfica(s)."

fb

uy



9	\$420.00	B
10	\$455.00	
A	\$505.00	
B	\$592.00	
C	\$690.00	
D	\$785.00	
E	\$880.00	
F	\$975.00	
Cuernavaca	\$1,110.00	
Puebla	\$1,450.00	
Querétaro	\$1990.00	
Toluca	\$1,080.00	
Pachuca	\$1,050	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (35644).

Lo anterior, se resume en las siguientes gráficas:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 65 palabra(s)"

⁵²³ A partir de abril de dos mil trece.

⁵²⁴ A partir de abril de dos mil trece.

⁵²⁵ Se observa que para ese año no se vendieron boletos para la Zona E; sin embargo, se considerará que la tarifa se mantuvo.

⁵²⁶ A partir de abril de dos mil trece.

⁵²⁷ Todo el año.

⁵²⁸ A partir de abril de dos mil trece.

⁵²⁹ A partir de febrero de dos mil trece.

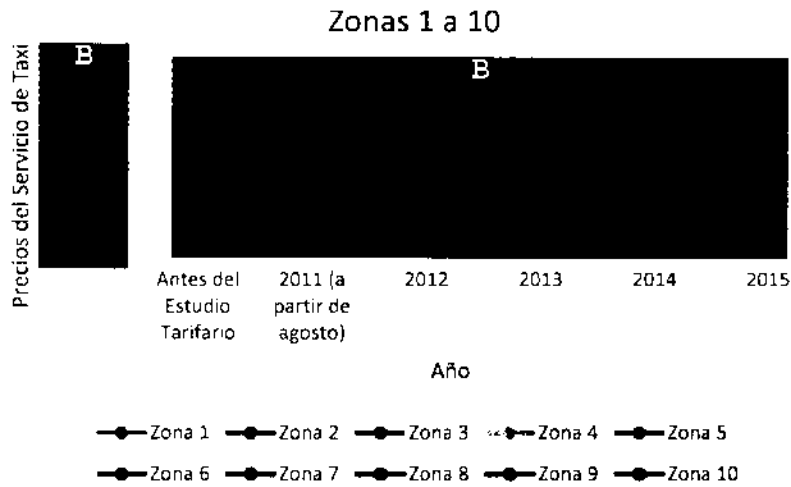
⁵³⁰ A partir de marzo de dos mil trece.

⁵³¹ A partir de abril de dos mil trece.

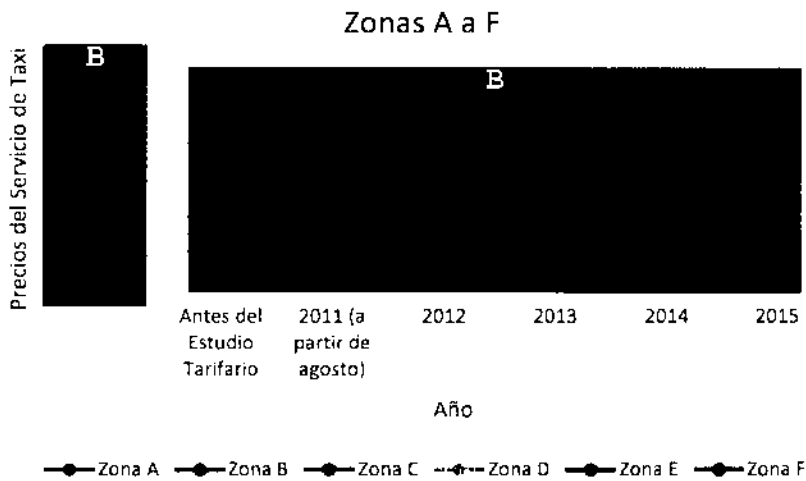


35231

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



*Gráfica elaborada con información aportada por PORTO TAXI



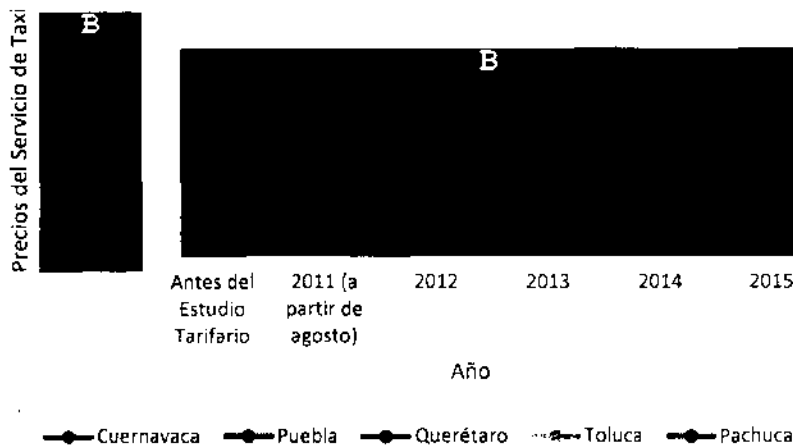
*Gráfica elaborada con información aportada por PORTO TAXI

P.

"Eliminado: 22 palabra(s) y 2 gráfica(s)."

WY

Foráneos



*Gráfica elaborada con información aportada por PORTO TAXI

Por lo anterior, y en virtud de la evidencia mencionada se acredita que las emplazadas se pusieron de acuerdo para que SEPSA elaborara un ESTUDIO TARIFARIO con el único fin de fijar, elevar, concertar o manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Incluso, como ya se ha señalado antes, aunque el ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO no hubieran concluido en un aumento de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, el simple hecho de que las AGRUPACIONES se hayan reunido para firmar un ACUERDO con el objeto de ordenar a un tercero, en este caso SEPSA la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO, e incidir en el precio del SERVICIO DE TAXI, sería suficiente para actualizar el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.

2.5.5.2 No se aplicó la tarifa recomendada en el ESTUDIO TARIFARIO

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, que:⁵³²

Las tarifa que sugirió el ESTUDIO TARIFARIO nunca se ha aplicado por parte de los PERMISIONARIOS asociados a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI] y al resto de las agrupaciones, puesto que los mismos, previo análisis de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO y considerando los costos reales del MERCADO INVESTIGADO en cada ejercicio, decidieron aplicar las tarifas de promoción o descuento

⁵³² Respecto a YELLOW CAB, páginas 51 (párrafos segundo a cuarto) y 52 (párrafo penúltimo); NUEVA IMAGEN, paginas 48 (párrafos segundo a cuarto) y 49 (párrafo penúltimo); SITIO 300, páginas 52 (párrafos segundo a cuarto) y 53 (párrafo penúltimo); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 43 (párrafos segundo y tercero) y 44 (párrafo antepenúltimo); CARLOS TEPALE, páginas 44 (párrafo último), 45 (párrafo primero) y 46 (párrafo primero); y JORGE ESPINOSA, páginas 38 (párrafos tercero y cuarto) y 39 (párrafo tercero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36233

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

que consideraron convenientes y que no son iguales a las del resto de los PERMISIONARIOS asociados a las otras AGRUPACIONES.

De ahí que ni siquiera tomando como precedente, sin que así sea, el supuesto que esa COFECE invoca en el OPR, podría existir la comisión de conductas contrarias a la LFCE 2006, particularmente a lo establecido en el artículo 9º, fracción I de dicho ordenamiento legal.

Lo anterior se acredita con las documentales que ya obran en el EXPEDIENTE, consistentes en los informes rendidos ante esa COFECE por parte de las AGRUPACIONES, en los que se encuentran las tarifas que han cobrado los PERMISIONARIOS asociados a dichas AGRUPACIONES, desde el tres de julio de dos mil nueve y hasta el veintinueve de enero de dos mil dieciséis; cobrando especial relevancia las tarifas cobradas a partir del mes de junio de dos mil once y hasta el citado veintinueve de enero de dos mil dieciséis, en razón de que es el periodo posterior a la entrega de los resultados del ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, PORTO TAXI señaló que:⁵³³

El ESTUDIO TARIFARIO no establece que todos los agentes económicos cobren la misma tarifa, e incluso las AGRUPACIONES durante los años dos mil once a dos mil quince, cobraron tarifas distintas al ESTUDIO TARIFARIO y nunca cobraron en forma uniforme la misma tarifa.

Los argumentos anteriores resultan inoperantes toda vez que **no combaten el OPR**.

En el OPR claramente se indica que “[l]as tarifas registradas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO por las AGRUPACIONES ante la SCT, siguieron las recomendaciones del mismo [énfasis añadido]”,⁵³⁴ por lo que la imputación a las agrupaciones está basada en el hecho de que las AGRUPACIONES aumentaron las tarifas que sus PERMISIONARIOS **registraron** ante la SCT, en atención a las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, sin que se haga referencia o análisis respecto de las tarifas **aplicadas** por las AGRUPACIONES.

En ese sentido, en el EXPEDIENTE obra información que permite presumir que en la mayoría de los casos los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO y registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en él, o establecieron tarifas muy parecidas, de conformidad con lo siguiente:

⁵³³ Página 15 (párrafos primero a tercero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

⁵³⁴ Página 59 del OPR (folio 16400).



NUEVA IMAGEN:

ZONA	SEDÁN	EJECUTIVO	
	TARIFARIO	Registrada SCT ⁵³⁷	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO ⁵³⁸
1		B	
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
I			
Cuernavaca			
Oaxaca			
Queretaro			
Toluca			
Pachuca			

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 84 palabra(s)"

⁵³⁵ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.

⁵³⁶ Folio 5389.

⁵³⁷ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.

⁵³⁸ Folio 5389.



36235

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SITIO 300:

ZONA	SEDAN		EJECUTIVO	
	Recomendada SCT ⁵¹⁹	Recomendada Estudio TARIFARIO ⁵⁴⁰	Registrada SCT ⁵⁴¹	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO ⁵⁴²
1			B	
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
A				
B				
C				
D				
E				
F				
Cuernavaca				
Puebla				
Querétaro				
Toluca				
Pachuca				

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 84 palabra(s)"

⁵¹⁹ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.

⁵⁴⁰ Folio 7389.

⁵⁴¹ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.

⁵⁴² Folio 7389.

ky



36236

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

YELLOW CAB:

ZONA	SEDAN		EJECUTIVO	
	Registrada	Recomendada ESTUDIO	Registrada	Recomendada ESTUDIO
1				
2				
3				
4				
5				
6				
-				
8				
9				
10				
A				
B				
C				
D				
E				
F				
G				
H				
I				
J				
K				
L				
M				
N				
O				
P				
Quintana Roo				
Puebla				
Queretaro				
Toluca				
Pachuca				

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 rengion(es) y 84 palabra(s)"

⁵⁴³ Folios 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193.

⁵⁴⁴ Folio 7941.

⁵⁴⁵ Folios 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193.

⁵⁴⁶ Folio 7941.



35237

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

PORTO TAXI:

ZONA	EJECUTIVO	
	Registrada SCT	Registrada SCT
1		B
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
A		
B		
C		
D		
E		
F		
G		
H		
I		
J		
Kuamavaca		
Puebla		
Queretaro		
Toluca		
Pachuca		

De los cuadros anteriores se observa lo siguiente:

- [i] los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO para el caso de las tres primeras zonas tarifarias, la zona foránea de Toluca para la modalidad Sedán y las cuatro primeras tarifas para la modalidad Ejecutivo, registrando dichas tarifas ante la SCT.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 42 palabra(s)"

⁵⁴⁷ Folios 4357 a 4386, 4425 a 4434 y 4438 a 4788.

⁵⁴⁸ Folio 8679.



36238

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- [ii] los PERMISIONARIOS de SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO en las tarifas para todas las zonas y en sus dos modalidades (ejecutivo y sedán) en el caso de SITIO 300, YELLOW CAB y sólo ejecutivo en el caso de PORTO TAXI.

Se concluye que las emplazadas efectivamente acataron las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO, ya que fueron las tarifas que sus PERMISIONARIOS registraron ante la SCT, esto permitió a las AGRUPACIONES cobrar más por el SERVICIO DE TAXI. Se considera que el ACUERDO y por lo tanto el ESTUDIO TARIFARIO tuvieron el efecto de fijar, concertar, manipular y elevar las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, en el OPR tampoco se señaló que el ESTUDIO TARIFARIO hubiera recomendado la misma tarifa para todas las AGRUPACIONES, e incluso tal como se observa en la página 58 del OPR, la conclusión a la que se llegó fue que “[m]ediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO”,⁵⁴⁹ por lo que resulta claro que la imputación presuntiva contenida en el OPR se basa en el hecho de que el ESTUDIO TARIFARIO implicó un acuerdo entre competidores entre sí, que posteriormente permitió establecer las tarifas a registrar por parte de los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT y a partir de dos mil once (después de que SEPSA le entregó el ESTUDIO TARIFARIO a cada una de las AGRUPACIONES) aumentar el precio al que ofrecen el SERVICIO DE TAXI.

2.5.5.3 Los resultados del ESTUDIO TARIFARIO no eran obligatorios

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, lo siguiente:⁵⁵⁰

En el ACUERDO no se estableció lo siguiente: la obligación de sujetarnos a los resultados del ESTUDIO TARIFARIO; de fijar determinada tarifa para controlar el precio del SERVICIO DE TAXI; de elevar en determinado tiempo y circunstancias las tarifas para controlar el precio del SERVICIO DE TAXI; de concertar entre las AGRUPACIONES determinada tarifa para controlar el precio del SERVICIO DE TAXI; de manipular entre las AGRUPACIONES las tarifas para controlar el precio del SERVICIO DE TAXI; de aplicar tarifas menores a las que se recomendaron en los resultados respectivos en perjuicio de las demás agrupaciones.

Por lo anterior, resulta incorrecto que se asevere que firmamos el ACUERDO cuyo objeto y efecto fue elaborar el ESTUDIO TARIFARIO para a partir de este fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, ya que en ninguna parte del ACUERDO existen elementos que acrediten tales supuestos.

⁵⁴⁹ Folio 16399.

⁵⁵⁰ Respecto a YELLOW CAB, páginas 39 (párrafo penúltimo) y 40 (parte del párrafo primero); NUEVA IMAGEN, páginas 36 (último párrafo) y 37 (primer párrafo); SITIO 300, página 41 (párrafo primero y parte del párrafo tercero); ENRIQUE RUVALCABA, página 33 (párrafo segundo y parte del párrafo cuarto); CARLOS TEPALE, páginas 34 (párrafo último) y 35 (párrafo primero y parte del párrafo tercero); y JORGE ESPINOSA, página 30 (párrafo segundo y parte del párrafo cuarto), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



20239

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Este argumento es **infundado**.

La mera existencia del ACUERDO genera efectos anticompetitivos al inhibir los incentivos de mejora de calidad en la prestación del SERVICIO DE TAXI, reducción de tarifas del SERVICIO DE TAXI, innovación, entre otros efectos que derivan de propiciar y mantener un mercado con problemas de competencia económica.

Lo anterior tiene sustento conforme a la interpretación sistemática de los artículos 2º y 8º de la propia LFCE 2006, en los que se indica que el objeto de la ley es proteger el proceso de competencia y libre concurrencia mediante la prohibición de prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, y en los que se establece la prohibición a los monopolios, a los estancos y a las prácticas que dañen e impidan la competencia o la libre concurrencia en la producción procesamiento distribución y comercialización de bienes o servicios en términos de la propia ley. Así, de dichos artículos se desprende que la sola comisión de las prácticas prohibidas por el artículo 9º de la LFCE 2006 implica un daño a la competencia y libre concurrencia, independientemente de que dicho acuerdo prevea algún mecanismo de sanción para el caso de incumplimiento.

En ese sentido, la LFCE 2006 es clara al señalar: “[...] son prácticas monopólicas absolutas los contratos convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los siguientes: I. Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto [énfasis añadido] [...]”, lo que permite afirmar que la obligatoriedad no obsta para la existencia de una práctica monopólica, toda vez que la obligatoriedad no forma parte de los elementos típicos de la conducta sancionada por la LFCE 2006.

El elemento de obligatoriedad que pretenden esgrimir los emplazados como una forma de demostrar que no se dan las prácticas monopólicas imputadas presuntivamente en el OPR no se encuentra establecido en la LFCE 2006, esto es, para efecto de acreditar una práctica monopólica absoluta no es necesaria la obligatoriedad del acuerdo. En este aspecto, como se ha señalado, el simple acuerdo entre agentes económicos competidores entre sí con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido un servicio, así como el intercambio de información para lograr ese acuerdo producen un daño al proceso de competencia y libre concurrencia, sin que sea necesario que ese acuerdo se vuelva obligatorio o existan sanciones para el caso de incumplimiento.

En este sentido, se insiste en que la sola existencia de un acuerdo cuyo objeto sea fijar, concertar, elevar o manipular los precios de un servicio que ofrecen competidores entre sí, actualiza la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, sin que sea necesario esperar a que dicho acuerdo cause o materialice con posterioridad un daño o una afectación en determinado grado a efecto de que pueda ser sancionado. No obstante, si bien es cierto que en el ACUERDO no se estableció un precio único para la prestación del SERVICIO DE TAXI, también lo es que el ACUERDO se materializó con la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y la adopción de las tarifas recomendadas en él por las AGRUPACIONES, permitiendo afirmar que el ACUERDO tuvo efectos en el MERCADO INVESTIGADO. En ese sentido, se señala a las emplazadas que, no obstante que afirman que el ESTUDIO TARIFARIO



no fue obligatorio, lo cierto es que una vez que SEPSA entregó el ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES, los PERMISIONARIOS de cada una de las AGRUPACIONES registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en dicho documento.

2.5.5.4 Los PERMISIONARIOS de las diferentes AGRUPACIONES cobran tarifas diversas

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, lo siguiente:⁵⁵¹

El registro de las tarifas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO corrió a cargo de los PERMISIONARIOS, puesto que son ellos los únicos facultados en términos de la LCPAF y del RAFSA y no las AGRUPACIONES, como incorrectamente lo pretende hacer ver la COFECE, sin fundamento ni motivo.

La COFECE omite señalar que existieron cuatro recomendaciones de los resultados del ESTUDIO TARIFARIO y que los PERMISIONARIOS, previo análisis de las opciones antes referidas, optaron por registrar la tarifa proyectada al dos mil veintiuno y a partir de la misma aplicar los descuentos que consideraron procedentes, de lo que se desprende que en ningún momento se han actualizado los supuestos que señala la COFECE, puesto que los PERMISIONARIOS cobran tarifas diversas, lo que se desprende de los documentos entregados por dichas agrupaciones y que obran en el EXPEDIENTE.

De lo anterior se observa que no obligamos a los PERMISIONARIOS a tomar tal decisión y mucho menos les impusimos cualquiera de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, ya que no tenemos alguna facultad o potestad para obligar, imponer o influir en las decisiones que le corresponde a cada uno de dichos PERMISIONARIOS. Por ello es infundado e improcedente que se nos pretenda imputar el haber incurrido en acción alguna para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.

Este argumento es **inoperante** ya que **no combate el OPR.**

En primer lugar, se señala a las emplazadas que a pesar de ser los PERMISIONARIOS quienes registran las tarifas a cobrar ante la SCT, lo cierto es que son las AGRUPACIONES quienes deciden el precio al que el SERVICIO DE TAXI será ofrecido y quienes llevan a cabo la venta de boletos del SERVICIO DE TAXI, lo que implica que son ellas quienes ofrecen, comercializan y por lo tanto prestan el SERVICIO DE TAXI, siendo esta la razón por la que la AI decidió emplazar a las AGRUPACIONES y no así a los PERMISIONARIOS, por lo que el hecho de que sean los PERMISIONARIOS quienes registran las tarifas ante la SCT no desvirtúa la imputación presuntiva contenida en el OPR.

⁵⁵¹ Respecto a YELLOW CAB, páginas 46 (párrafos segundo y penúltimo) y 53 (párrafo penúltimo); NUEVA IMAGEN, páginas 34 (párrafo primero), 43 (párrafo tercero), 44 (párrafo primero) y 50 (párrafo segundo); Sitio 300, páginas 47 (párrafo último), 48 (párrafo antepenúltimo) y 54 (párrafo penúltimo); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 38 (párrafo último), 39 (párrafo segundo), 44 (párrafo último) y 45 (párrafo primero); de CARLOS TEPALE, páginas 40 (párrafo último), 41 (párrafos primero y segundo) y 46 (párrafo último); y JORGE ESPINOSA, páginas 35 (párrafos penúltimo y último), 39 (párrafo último) y 40 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36241

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Ahora bien, las emplazadas no toman en consideración que no se emplazó a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA al presente procedimiento en virtud de una supuesta similitud o igualdad en las tarifas cobradas o registradas ante la SCT por la prestación del SERVICIO DE TAXI, sino por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas, en virtud de que las conductas realizadas por las AGRUPACIONES y su REPRESENTANTES encuadran en los supuestos previstos en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

Aunado a lo anterior, se aclara que para la imputación como probables responsables de la comisión de prácticas monopólicas absolutas no se requiere que las tarifas cobradas o registradas sean similares o idénticas, pues de conformidad con la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, únicamente se requiere que: (i) existan **contratos**, convenios, arreglos o combinaciones; (ii) los agentes económicos que las lleven a cabo sean **competidores entre sí**; que (iii) tengan como **objeto o efecto** fijar, elevar, concertar o **manipular** el precio de venta del SERVICIO DE TAXI ofrecidos por las AGRUPACIONES; o **intercambiar información** con el mismo objeto o efecto.

En ese sentido, la LFCE 2006 es clara al establecer que es sancionable el intercambio de información, cuyo objeto o efecto sea precisamente la **fijación, elevación, manipulación o concertación** del precio al que son ofrecidos bienes o servicios. Así, el que las emplazadas llevaran a cabo un acuerdo entre competidores entre sí para proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA que posteriormente permitiera fijar, elevar, concertar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI a registrar por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT actualiza ese precepto normativo. Por tanto, es irrelevante el que las emplazadas intenten demostrar que las AGRUPACIONES no cobran las mismas tarifas, pues eso en nada cambiaría la imputación presuntiva contenida en el OPR.

Ahora bien, en relación con la manifestación relativa a que el ESTUDIO TARIFARIO contenía cuatro recomendaciones, y los PERMISIONARIOS optaron por registrar la tarifa proyectada al dos mil veintiuno y a partir de la misma aplicar los descuentos que consideraron procedentes, se advierte que implica una confesión que no hace más que confirmar lo señalado en el OPR respecto a que el ESTUDIO TARIFARIO tuvo el efecto de fijar, concertar, elevar y manipular las tarifas a registrar por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT para el SERVICIO DE TAXI, pues implica un reconocimiento por parte de las emplazadas respecto a que cada agrupación adoptó la tarifa recomendada por SEPSA, respectivamente.

2.5.6 La COFECE no ofrece elementos de prueba

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, lo siguiente:⁵⁵²

La COFECE no indica de qué forma o qué elementos le sirvieron de prueba o fundamento para determinar que las AGRUPACIONES fijaron, elevaron, concertaron o manipularon el

⁵⁵² Respecto a YELLOW CAB, página 17 (párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, página 15 (párrafo segundo); SITIO 300, páginas 18 (párrafo último) y 19 (párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA, página 14 (párrafo segundo); CARLOS TEPALE, página 14 (párrafo último); y JORGE ESPINOSA, página 12 (párrafo tercero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



precio del SERVICIO DE TAXI, ni mucho menos precisa qué información fue la que presuntamente intercambiaron para los mismos fines o efectos, puesto que como se mencionó, no emite pronunciamiento alguno para desvirtuar el contenido ni los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, lo que claramente implica que el contenido del OPR contiene meras apreciaciones y no conclusiones debidamente fundadas y motivadas como las que toda autoridad está obligada a emitir.

El argumento de las emplazadas resulta **infundado**, en razón de las siguientes consideraciones:

Contrario a lo señalado por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, en el OPR fueron considerados diversos elementos de convicción, con base en los cuales se realizó la imputación presuntiva en contra de esas emplazadas, principalmente: el ACUERDO, el ESTUDIO TARIFARIO,⁵⁵³ el desahogo⁵⁵⁴ al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁵⁵⁵ emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SEPSA el catorce de octubre de dos mil catorce, las declaraciones de ENRIQUE RUVALCABA,⁵⁵⁶ ALFONSO MÉNDEZ,⁵⁵⁷ **A**⁵⁵⁸ así como del Director General de SEPSA,⁵⁵⁹ entre otros elementos probatorios, por lo cual se remite al apartado "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" en donde se analizan esos elementos, así como al apartado "3.9 LOS ELEMENTOS DE CONVICCIÓN REUNIDOS POR LA COFECE DURANTE LA INVESTIGACIÓN SE UTILIZARON DE MANERA PARCIAL Y FUERA DE CONTEXTO, ADEMÁS SE OBTUVIERON DE AGENTES ECONÓMICOS QUE NO PARTICIPAN EN EL MERCADO INVESTIGADO" para evitar repeticiones innecesarias, del cual se advierte que la imputación presuntiva de la AI realizada en el OPR no consistió en apreciaciones subjetivas o conclusiones infundadas, sino que se realizó considerando diversos elementos de convicción reunidos durante la etapa indagatoria.

Asimismo, respecto a la manifestación de las emplazadas consistente en que no se desvirtuaron los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, se remite al apartado "El OPR no desvirtúa el ESTUDIO TARIFARIO" de esta resolución para evitar repeticiones innecesarias.

2.5.7 No se acredita la intención de fijar, elevar, concertar o manipular el precio

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁵⁶⁰

El artículo 9º de la LFCE 2006 establece que para que se considere la existencia de una práctica monopólica absoluta, deben estar presentes los siguientes elementos:

⁵⁵³ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); y 8536 a 8681 (PORTO TAXI); 5869 a 6021 (CONFORT).

⁵⁵⁴ Folios 5457 a 6686.

⁵⁵⁵ Folios 5433 a 5438.

⁵⁵⁶ Folios 5395 a 5410.

⁵⁵⁷ Folios 15647 a 15659.

⁵⁵⁸ Folios 4919 a 4932.

⁵⁵⁹ Folios 5140 a 5168.

⁵⁶⁰ Página 2 (párrafos segundo a séptimo) del escrito de contestación al OPR de CONFORT.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 2 palabra(s)"



35243

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

A. La celebración de un contrato, convenio, arreglo o combinación entre agentes económicos competidores entre sí. Elemento normativo para que se pueda integrar el cuerpo del ilícito administrativo en comento.

B. Al elemento normativo anterior, se debe adicionar un elemento subjetivo, que se establece en la fracción I del precepto citado y que consiste en la intención de los probables responsables de fijar, elevar, concertar o manipular el precio.

El elemento subjetivo anterior, puede ser la intención de intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

El OPR no contiene prueba alguna que demuestre que la intención de los presuntos responsables sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI; ni mucho menos que hayan intercambiado información, con el mismo objeto o efecto.

La única probanza que pudiera acreditar su intención, sería la confesión expresa y espontánea, que además sería personalísima y sólo vincularía a aquél que confesare, porque en modo alguno una confesión personal, ni tampoco un testimonio podrían ser prueba de lo que piensa una persona.

Dicho señalamiento es **infundado**, pues la emplazada olvida la evidencia existente en el EXPEDIENTE, concretamente:

a) Respecto a que es competidor en el MERCADO INVESTIGADO:

1. El desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021⁵⁶¹ emitido por el DGIPMA el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año.

De la respuesta a la pregunta 6 de dicho desahogo se observa la relación histórica del número de PERMISIONARIOS que forman parte de cada una de las AGRUPACIONES en el periodo comprendido de dos mil nueve a febrero de dos mil quince.

2. Copia simple del documento signado por el apoderado legal del AICM el dos de marzo de dos mil quince,⁵⁶² como anexo 2 del desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021⁵⁶³ emitido el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, el cual contiene entre otra información, un listado denominado "*CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS*", en el que se hace referencia a las empresas autorizadas que prestan o han prestado el SERVICIO DE TAXI, como se observa a continuación:

⁵⁶¹ Folios 11536 a 11542.

⁵⁶² Folios 11584 a 113320.

⁵⁶³ Folios 11536 a 11542.

CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS		
Empresa	Razón Social	En qué consiste el servicio
SITIO 300	Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
NUEVA IMAGEN	Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
YELLOW CAB	Sitio 300 Yellow Cab, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
PORTO TAXI	Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
CONFORT	Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
EXCELENCIA	Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.

3. La declaración⁵⁶⁴ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticuatro de febrero dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DIPMA-2015-037⁵⁶⁵ emitido por el DGIPMA el veinte de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

"2) Explique detalladamente la actividad comercial de CONFORT.

R. Otorgar el servicio de transportación terrestre de y hacia el AICM "Benito Juárez".

[...]

16. Manifieste cómo se determinan las zonas tarifarias en las que Confort presta el Servicio, y desde cuándo se encuentran establecidas dichas zonas.

R. Son zonas tarifarias que se tomaron a partir de las ya existentes en Sitio 300, las cuales fueron establecidas desde la creación de Confort.

[...]

23) Indique el nombre o razón social de los competidores de CONFORT.

R. Nueva Imagen, Sitio 300, Yellow Cab, Porto Taxi, Excelencia y Protaxi [sic] [énfasis añadido]".⁵⁶⁶

4. El desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-083 emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre del mismo año, mediante el cual indicó lo siguiente:

⁵⁶⁴ Folios 11549 a 11575.

⁵⁶⁵ Folio 11547.

⁵⁶⁶ Folios 11550, 11553 y 11557.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)"



06243

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"20. [Respecto a quiénes son los competidores, SITIO 300 señaló que]: los competidores de los permisionarios agremiados a Sitio 300, son los permisionarios agremiados a las personas morales denominadas Yellow Cab Sitio 300, Asociación Civil; Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, Sociedad Anónima de Capital Variable; Transportación Terrestre Nueva Imagen, Asociación Civil; Confort y Servicios en Transportación Terrestre, Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada de Capital Variable [...] [énfasis añadido]"⁵⁶⁷

5. La declaración⁵⁶⁸ de [REDACTED] A realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticinco de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-111⁵⁶⁹ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien señaló, entre otras cosas:

"[...] 17. Indique el nombre o razón social de los competidores que usted ubique de SITIO 300.

R. Nueva Imagen, Porto Taxi, Yellow Cab, Confort, Excelencia, [REDACTED] A sic] [énfasis añadido]"⁵⁷⁰

6. El desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086⁵⁷¹ emitido por el DGIPMA el quince de octubre dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de YELLOW CAB en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, del que se desprende lo siguiente:

"20. [Respecto a sus competidores, YELLOW CAB identificó a]: [...]

a).- Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.;

b).- Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.;

c).- Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.

d).- Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.; y

e).- Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. [...] [énfasis añadido]"⁵⁷²

7. La declaración⁵⁷³ de ENRIQUE RUALCABA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113⁵⁷⁴ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

"17. Indique el nombre o razón social de los competidores de YELLOW CAB.

⁵⁶⁷ Folios 7047 a 7557.

⁵⁶⁸ Folios 4919 a 4932.

⁵⁶⁹ Folios 386 a 390.

⁵⁷⁰ Folios 4921 a 4925 y 4929.

⁵⁷¹ Folios 6693 a 6700.

⁵⁷² Folio 7567.

⁵⁷³ Folios 5395 a 5410.

⁵⁷⁴ Folios 395 a 399.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 3 palabra(s)"



R. Transportación Terrestre Sitio 300, Nueva Imagen, Portotaxi, Confort y Excelencia [sic] [énfasis añadido]".⁵⁷⁵

8. El desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-087⁵⁷⁶ emitido por el DGIPMA el quince de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, por medio del cual señaló:

"20. [Respecto a sus competidores, PORTO TAXI identificó a]: [...]

- 1) Transporte Terrestre Nueva Imagen A.C [sic]
- 2) Sitio 300 [sic]
- 3) Yellow Cab A.C [sic]
- 4) Servicio de Excelencia S.A. de C.V.,
- 5) Taxis Confort [sic] [énfasis añadido]"⁵⁷⁷

9. El desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-084⁵⁷⁸ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre del mismo año, por medio del cual señaló:

"[Respecto a sus competidores, NUEVA IMAGEN refirió que:] *La competencia que existe en la prestación del servicio a cargo de los permisionarios agremiados a Nueva Imagen, es la siguiente:*

- *Los permisionarios asociados a la moral Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Yellow Cab Sitio 300, A.C.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.*
- *La moral Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. [...]* [énfasis añadido]"⁵⁷⁹

10. La declaración⁵⁸⁰ de CARLOS TEPALE realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veintiséis de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-112⁵⁸¹ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

⁵⁷⁵ Folio 5401.

⁵⁷⁶ Folios 6701 a 6708.

⁵⁷⁷ Folio 7975.

⁵⁷⁸ Folios 5449 a 5456.

⁵⁷⁹ Folios 6864 y 6865.

⁵⁸⁰ Folios 4933 a 4943.

⁵⁸¹ Folios 391 a 394.



36247

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"17. Indique el nombre o razón social de los competidores de NUEVA IMAGEN.

R. Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.; Sitio 300 Yellow Cab, A.C.; Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.; Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.; Confort y Servicio en Transportación Terrestre, S.C., y por último [REDACTED] A [REDACTED] énfasis añadido"⁵⁸²

b) Respecto a que participó en la realización de la conducta imputada:

11. Copia simple del ACUERDO, presentado por el Director General de SEPSA como anexo en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,⁵⁸³ en el cual se observa las firmas del Director General de SEPSA, así como de los representantes de las agrupaciones emplazadas, entre ellas CONFORT.
12. Impresión del ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT presentado por SEPSA como anexo 5 al escrito de desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071 presentado ante la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce.⁵⁸⁴
13. El desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁵⁸⁵ emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SEPSA en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce, mediante el cual indicó:

"[...] [Respecto de los representantes de las empresas que contrataron la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO] Las personas que contrataron el estudio, u nombre de las organizaciones, son-
-- Por [CONFORT] Sra. [REDACTED] A [REDACTED] --- Por [NUEVA IMAGEN]: Sr. Carlos Tepale Alonso --- Por [PORTO TAXI]: Sr. Jorge Espinosa Lee --- Por [SITIO 300] Sr. Alfonso Méndez Corona --- [Por YELLOW CAB]: Sr. Enrique Ruvalcaba Ordaz

[...]

h) [Respecto de las reuniones que SEPSA celebró con las AGRUPACIONES] De acuerdo con los registros en la agenda del año 2011 del que se suscribe, las reuniones que se llevaron a cabo durante la realización del estudio fueron las siguientes:

[espacio sin texto]

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 9 palabra(s)"

⁵⁸² Folio 4937.

⁵⁸³ Folios 5140 a 5168.

⁵⁸⁴ Folios 5868 a 6021.

⁵⁸⁵ Folios 5433 a 5438.

FECHA Y HORA	REUNIÓN ENTRE SEPSA Y:	LUGAR	PROPÓSITO DE LA REUNIÓN
28/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Primera reunión para conocimiento de la problemática por parte de SEPSA
31/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de una propuesta preliminar de trabajo
4/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de propuesta de trabajo y aceptación
11/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Reunión de arranque de los trabajos y solicitud de información
26/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a recorridos y costos directos asociados a tales recorridos
28/abr/2011 9:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Recepción de información específica de Nueva Imagen
28/abr/2011 10:00 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Recepción de información específica de Confort
29/abr/2011 9:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Recepción de información específica de Yellow Cab
29/abr/2011 11:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Recepción de información específica de Portotaxi
29/abr/2011 13:00 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Recepción de información específica de Sitio 300
18/may/2011 12:30 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Sitio 300
18/may/2011 14:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Portotaxi
18/may/2011 17:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Yellow Cab
19/may/2011 10:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Nueva Imagen
19/may/2011 12:30 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Confort
26/may/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a aspectos generales del mercado de usuarios
8/jun/2011 12:30 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Presentación y entrega del reporte final a Sitio 300
8/jun/2011 13:30 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Presentación y entrega del reporte final a Nueva Imagen
9/jun/2011 11:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Presentación y entrega del reporte final a Yellow Cab
9/jun/2011 12:30 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Presentación y entrega del reporte final a Portotaxi
13/jun/2011 11:00 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Presentación y entrega del reporte final a Confort
7/jul/2011 11:00 Hrs	A	Oficinas Nueva Imagen	Presentación y entrega del reporte final a A



36249

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[...] en términos generales, asistieron: --- Por [CONFORT] [...] ----- Por [NUEVA IMAGEN]: El Sr. Carlos Tepale Alonso ----- Por [PORTO TAXI]: El Sr. Jorge Espinosa Lee ----- Por [SITIO 300] El Sr. Alfonso Méndez Corona ----- [Por YELLOW CAB]: [...] y el Sr. Enrique Ruvalcaba Ordaz

[...]

i) [Respecto de los temas que fueron tratados de manera conjunta con todas las AGRUPACIONES] Los temas que fueron tratados en conjunto son los siguientes:

- Información de rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencias en los que se presta el servicio.
- Los análisis de costos directos en los que se incurre durante la prestación del servicio, por unidad tipo.
- Los análisis económicos de alternativas de los usuarios [...] [énfasis añadido]⁵⁸⁶

14. La declaración⁵⁸⁷ del Director General de SEPSA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-116⁵⁸⁸ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien entre otras cosas, manifestó lo siguiente:

“[...] 9) Manifieste si SEPSA ha prestado sus servicios a alguno de los prestadores del servicio de autotransporte de pasajeros, en la modalidad de taxi en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (SERVICIO). R. SI. En su caso, precise lo siguiente:

a) El nombre o razón social de los prestadores del SERVICIO que contrataron a SEPSA.

R. Sitio 300, Transportación Terrestre Nueva Imagen, Confort, Yellow Cab y Porto Taxi. [sic]

c) El objeto y los productos por los cuales fue contratado SEPSA.

R. Para la elaboración de un estudio tarifario del SERVICIO [...] [énfasis añadido]”.

De dichas pruebas se desprende que el once de abril de dos mil once, la entonces representante de CONFORT se reunió con los representantes de las demás agrupaciones y firmó el ACUERDO a nombre de la agrupación, con el fin de formalizar la intención de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, del contenido del ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT, se desprende que, con base en el análisis de aspectos económicos y operativos de CONFORT, SEPSA recomendó a dicha agrupación nuevas tarifas a registrar por sus PERMISIONARIOS ante la SCT, proyectadas hacia el año dos mil veintiuno.

Así, se observa que las probanzas señaladas anteriormente son evidencia que por sí misma es suficiente para demostrar que CONFORT sí tuvo la intención de llevar a cabo el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

No obstante, como se ha indicado de la interpretación sistemática con los artículos 2º y 8º de la LFCE 2006, se desprende que la sola comisión de las prácticas prohibidas por el artículo 9º de la LFCE 2006 implica un daño a la competencia y libre concurrencia, independientemente de la “intención”

⁵⁸⁶ Folios 5459 a 5467.

⁵⁸⁷ Folios 5140 a 5168.

⁵⁸⁸ Folios 409 a 413.



con la que se lleven a cabo las acciones que encuadren en las conductas prohibidas. De hecho, sirve de apoyo a lo anterior lo señalado en la Exposición de Motivos de la LFCE 2006 en la cual se estableció que se tenía proyectado “*actuar enérgicamente y sin excepciones contra las prácticas absolutas, pues es poco probable que éstas reporten ventajas en eficiencia y siempre tienen un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general*” [énfasis añadido].

En este aspecto, las conductas imputadas de manera presuntiva en el OPR encuadran en el supuesto normativo descrito en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 y éste se actualiza independientemente de la existencia de una “*intención*”, por lo que se les puede sancionar en términos del artículo 35, fracciones IV, IX y X del mismo ordenamiento, ya que el elemento de intencionalidad no se encuentra previsto respecto del tipo que le fue imputado a cada uno de los emplazados sino que, en todo caso, se debe considerar al momento de la individualización de la sanción que en derecho corresponda, pues tal elemento es uno de los descritos en el artículo 36 de la LFCE 2006 para la imposición de sanciones.

2.5.8 Debe determinarse si presuntivamente el ACUERDO afecta al mercado

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁵⁸⁹

Cuando en la firma de un contrato de prestación de servicios participan diversos agentes económicos -competidores entre sí- con un tercero, quien a su vez prestará dicho servicio, debe determinarse si presuntivamente tal hecho aislado afecta al mercado, pues esta afirmación no nace por la simple existencia de un contrato de esa naturaleza y en ello radica la confusión por parte de la COFECE, pues el objeto del contrato fue la prestación de un servicio y no la fijación del precio, ya que la relación contractual se basó en el pago de una contraprestación a cargo de los agentes económicos, a cambio de una obligación de hacer por parte de SEPSA, consistente en la realización del ESTUDIO TARIFARIO.

Este argumento es **infundado**, en razón de lo siguiente.

En primer lugar, se señala a la emplazada que la firma del ACUERDO llevada a cabo entre las AGRUPACIONES no implica un hecho aislado, pues la realización entre competidores entre sí de un acuerdo colusorio es una práctica ilícita que incluso por ser una práctica tan frecuentada por los agentes económicos en beneficio propio y en detrimento de los consumidores, se encuentra legislada y sancionada.

En segundo lugar, tal como se señaló en el apartado “*El objeto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO no fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI*” de esta resolución, la comisión de prácticas monopólicas absolutas se deben castigar severamente y sin excepción, pues ocasionan un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general y generan *per se* efectos nocivos a los mercados y evita la competencia.

⁵⁸⁹ Página 11 (párrafo primero) del escrito de contestación al OPR de PORTO TAXI.

En este sentido, la determinación del daño específico que podría causarse por la práctica imputada se realiza, en su caso, en la presente resolución, una vez que se acredita la comisión de las prácticas anticompetitivas imputadas y se sanciona a los responsables. Se trata de elementos establecidos en el artículo 36 de la LFCE 2006 que el PLENO analiza al momento de imponer una multa como sanción en términos del artículo 35 de la LFCE 2006.

Por ello resulta erróneo señalar que se deberá determinar si se afectó al mercado para la acreditación de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, siendo que no forma parte de los extremos que la COFECE debe analizar para acreditar la probable responsabilidad en la comisión de la práctica monopólica absoluta prevista en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

2.5.9 La AI no prueba nuestra responsabilidad por lo que se nos debe absolver

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁵⁹⁰

La AI pretende fundar sus acciones o pretende encuadrar la conducta prohibida en: el ACUERDO, el registro de reuniones de SEPSA con las AGRUPACIONES y las manifestaciones hechas por los representantes de las AGRUPACIONES, documentos que de ningún modo pueden ser prueba de la atribuida responsabilidad.

El registro de reuniones es una simple lista de reuniones agendadas, las cuales la AI no acredita que se hubieran llevado a cabo; siendo una práctica común que se agenden reuniones y que por la falta de una o más de las personas que deban asistir, los temas a tratar queden intocados o bien, tampoco se llegan a tomar acuerdos; aunque también es frecuente que una reunión de trabajo se convierta en una simple reunión social.

Las manifestaciones de los REPRESENTANTES nunca fueron en el sentido de confesar la conducta ilícita que la AI les atribuye, incluso después de la lectura detallada de todas y cada una de ellas, en modo alguno permiten vislumbrar con precisión y claridad sobre el surgimiento de una voluntad unánime de todas las AGRUPACIONES para que en forma consensada se diera el ACUERDO de la realización del ESTUDIO TARIFARIO, ni mucho menos dar luz sobre la génesis, causales y dinámica que dieron origen al mismo.

Es incuestionable que el suscrito y demás probables responsables, nunca actualizamos el injusto administrativo que se nos atribuye, por lo que así se debe resolver, absolviendo al suscrito y demás probables responsables.

El argumento es **inoperante** por constituir afirmaciones **generales** y **abstractas** que, además, **no combaten** las razones establecidas en el OPR para imputar la presunta responsabilidad de la emplazada. Así, la emplazada se limita a señalar que la AI no prueba su responsabilidad; sin embargo, se indica a la emplazada que no basta con que manifieste que supuestamente no existen elementos para acreditar lo pretendido, o que los elementos de prueba ofrecidos en el OPR no son suficientes para acreditar su probable responsabilidad, pues es su obligación aportar argumentos lógico-jurídicos

⁵⁹⁰ Página 2 (párrafo último), 3 (párrafos primero a tercero), 6 (párrafo último) y 7 (párrafo primero) del escrito de contestación al OPR de CONFORT.



y pruebas que desvirtúen lo señalado presuntivamente en el OPR, lo cual no sucede en el presente caso. A pesar de ello, se remite a la emplazada a la sección titulada "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de esta resolución, en la cual se analiza la evidencia que sustenta las imputaciones en su contra.

Asimismo, respecto al registro de reuniones se señala a la emplazada que le correspondía a ella haber puesto en duda la veracidad de dicho documento en su escrito de contestación al OPR; sin embargo en su escrito de contestación al OPR no se encuentra una objeción o manifestación respecto de la veracidad del documento, por lo que no es suficiente para el presente procedimiento que la emplazada simplemente señale que la AI no probó que las reuniones se llevaron a cabo, pues es a la emplazada a quien le correspondía objetar y en su caso, negar la existencia de las reuniones.

Aunado a lo anterior, como se señaló en el OPR, la probable responsabilidad de las emplazadas no se basó en el hecho de que existieran reuniones entre las AGRUPACIONES de manera aislada; los elementos de convicción que sustentan su probable responsabilidad no se basan en la mera asistencia a dichas reuniones, sino en otros elementos de convicción, como las documentales y declaraciones relatadas en el OPR, que permitieron afirmar de manera presuntiva que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO con el objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO mediante la contratación conjunta de SEPSA para que dicha empresa les elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, y para lo cual habría de ser necesario proporcionar información a SEPSA respecto de los costos directos e indirectos de cada agrupación y mantener reuniones entre sí para la elaboración de dicho estudio. Por ello, se advierte que la emplazada realiza manifestaciones que **no combaten** el OPR.

En ese sentido, la información que obra en el EXPEDIENTE resulta suficiente para sustentar la comisión de la práctica monopólica absoluta analizada, pues tal como la emplazada lo refiere, el OPR sustenta su imputación, entre otras pruebas, mediante: (i) el ACUERDO, (ii) el registro de reuniones de SEPSA con las AGRUPACIONES y (iii) las manifestaciones hechas por los representantes de las AGRUPACIONES, documentos de los cuales se desprende lo siguiente:

- i) **ACUERDO:** el once de abril de dos mil once los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES se reunieron con la finalidad de firmar un acuerdo para que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO.
- ii) **registro de reuniones de SEPSA con las AGRUPACIONES:** en los meses de marzo, abril y mayo de dos mil once, se llevaron a cabo reuniones entre SEPSA y los representantes de las AGRUPACIONES (CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA, ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA, entre otros), de manera conjunta y separada. En dichas reuniones se platicaron temas relacionados con las rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencia con los que se presta el SERVICIO DE TAXI y las AGRUPACIONES respectivamente le entregaron información a SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO; y
- iii) las manifestaciones hechas por los representantes de las AGRUPACIONES:

- a. La declaración de CARLOS TEPALE en calidad de presidente del Consejo Directivo de

lu!



36253

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

NUEVA IMAGEN realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE, el veintiséis de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-112⁵⁹¹ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE mediante la cual se desprende que se contrató a SEPSA como proveedor en el dos mil once a fin de que realizara el estudio del costo real del SERVICIO DE TAXI y así establecer una tarifa para la prestación del SERVICIO DE TAXI; que las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO se registraron por sus PERMISIONARIOS ante la SCT; que NUEVA IMAGEN hace uso de lo recomendado en el ESTUDIO TARIFARIO como base para determinar las zonas tarifarias y el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI; y que la información y los documentos e información que se le proporcionó a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fue: [i] guía de zonas; [ii] datos de tiempos y distancias de recorridos; [iii] costos de operaciones; [iv] costos de contraprestaciones al AICM; y [v] porcentaje de ganancias.⁵⁹²

- b. La declaración de ENRIQUE RUVALCABA en calidad de representante legal de YELLOW CAB realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113⁵⁹³ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE mediante la cual se desprende que los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB determinaron las tarifas del SERVICIO DE TAXI mediante el ESTUDIO TARIFARIO; que han existido reuniones o conversaciones entre YELLOW CAB y sus competidores; que YELLOW CAB contrató a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; y que el ESTUDIO TARIFARIO fue pagado entre todos los permisionarios.⁵⁹⁴
- c. La declaración de [REDACTED] A [REDACTED] en calidad de representante legal de CONFORT realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE, el veinticuatro de febrero de dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-037⁵⁹⁵ emitido por el DGIPMA el veinte de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE mediante la cual se desprende que CONFORT tuvo reuniones con NUEVA IMAGEN y que es probable que CONFORT hubiera contratado a SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.⁵⁹⁶

Se observa que de los documentos que analizó la AI y que se encuentran plasmados en el OPR, sí puede desprenderse una probable responsabilidad por parte de las emplazadas, pues de ellos se observa que, mediante el ACUERDO firmado por los REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO; el

⁵⁹¹ Folios 391 a 394.

⁵⁹² Folio 4933 a 5000.

⁵⁹³ Folios 395 a 399.

⁵⁹⁴ Folios 5395 a 5410.

⁵⁹⁵ Folio 11547.

⁵⁹⁶ Folios 11549 a 11575.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)"



36254

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

objeto y efecto del ACUERDO fue fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO.

Aunado a lo anterior, respecto a que las manifestaciones de los representantes no tuvieron como objeto confesar la conducta ilícita que la AI les atribuye, se señala que al no contar con elementos probatorios que acrediten su dicho hace que se trate de simples manifestaciones generales y abstractas.

En ese sentido, debe señalarse a la emplazada que al no haber objetado las pruebas ni realizado manifestaciones que negaran su participación en la firma del ACUERDO e intercambio de información a través de SEPSA en su escrito de contestación al OPR opera lo dispuesto en el artículo 33 de la LFCE 2006, y se tienen por ciertas, salvo prueba en contrario, las imputaciones realizadas en el OPR, sustentadas en los elementos de convicción ahí descritos.

2.6 Manifestaciones de CONFORT sobre su participación en el MERCADO INVESTIGADO

CONFORT señaló, en síntesis, lo siguiente:

2.6.1 [REDACTED] B [REDACTED] 97

Aunque en el padrón vehicular y en los registros vehiculares se tienen registradas [REDACTED] B unidades, es un hecho que [REDACTED] B [REDACTED] B Como resultado de los actos de autoridad del AICM y por los intereses de los actuales funcionarios del AICM para que dicho bloqueo no se resuelva, [REDACTED] B [REDACTED] B

Por lo anterior, queda evidenciada la falsedad o inadecuada apreciación de la AI, con base en los datos que le fueron presentados por el AICM y EXCELENCIA (información sobre la cual no se realizó una indagatoria para corroborar cuántas unidades vehiculares se encontraban en ese momento efectivamente para prestar el SERVICIO DE TAXI) y sobre la cual la AI infiere o desprende que todas ellas se encontraban operando.

El argumento es inoperante en virtud de que no combate lo dispuesto en el OPR, ya que la emplazada se limita a señalar el volumen de su parque vehicular destinado a la prestación del SERVICIO DE TAXI, sin acreditar cómo es que ello tiene relación con las imputaciones contenidas en el OPR relativas a que las AGRUPACIONES celebraron un acuerdo, realizado por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran. De lo anterior se advierte que la responsabilidad por la comisión de una práctica absoluta no depende de la demostración del tamaño de la participación de mercado, sino de: i) la existencia de un acuerdo entre competidores; ii) cuyo objeto o efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o

⁹⁷ Página 17 (párrafo penúltimo) y 18 (párrafo primero y segundo) de la contestación al OPR de CONFORT.



36255

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados; o **iii**) el intercambio de información con ese objeto y efecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

En todo caso, se indica a la emplazada que dicha circunstancia será considerada en la sección titulada "SANCIÓN" de esta resolución, al evaluar su participación en el mercado, a la cual se remite a fin de evitar repeticiones innecesarias.

2.6.2 Actualmente **B** por lo que es evidente que no he transgredido la LFCE 2006⁵⁹⁸

B **B**
B se pone de manifiesto que la conducta considerada como prohibida por la LFCE 2006, artículo 9º, fracción I, imputada en el OPR, nunca la he realizado. Por lo que entonces resulta claro y evidente que jamás he transgredido lo dispuesto por la LFCE 2006, mientras que posiblemente lo podrían estar haciendo algunas de las agrupaciones prestadoras DEL SERVICIO DE TAXI, quienes efectivamente han modificado sus tarifas, en dos o tres ocasiones, teniendo previamente que hacer el registro de ellas ante la SCT.

Este argumento es **inoperante** por **no combatir** el OPR en razón de lo siguiente:

Si bien es cierto la emplazada señala que **B** dicha circunstancia no desvirtúa la conducta imputada presuntivamente en el OPR, pues tal como CONFORT lo manifiesta, "[...] **B** **B** [énfasis añadido]"⁵⁹⁹ situación que en nada desvirtúa la imputación contenida en el OPR pues esta versa respecto a la existencia del ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, el cual fue celebrado el **once de abril de dos mil once**, es decir, cuando CONFORT **B** **B**

En ese sentido, al tratarse de una conducta que se llevó a cabo **dos años antes de que CONFORT** **B** aunado a la existencia de elementos en el EXPEDIENTE de los que se desprende que CONFORT a través de su representante celebró el ACUERDO con el fin de contratar a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, resulta irrelevante para efectos de la imputación contenida en el OPR que CONFORT **B** **B**

En todo caso, se reitera a la emplazada que dicha circunstancia será considerada en la sección titulada "SANCIÓN" de esta resolución, al evaluar su participación en el mercado para calcular el daño causado al mercado respecto de la comisión de la práctica monopólica imputada en el OPR, de conformidad con el artículo 36 de la LFCE 2012.

⁵⁹⁸ Página 18 (párrafos tercero a último) y 19 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CONFORT.

⁵⁹⁹ Página 18 de la contestación al OPR de CONFORT (folio 17344).



2.6.3 Presión por parte de EBSA y bloqueos del AICM⁶⁰⁰

Como resultado de la incursión de EBSA y por la inducción que realizó el AICM, fui presionada a abandonar mi punto de venta de boletos que se encontraba ubicado en la zona de filtros de la puerta número 4, de la terminal 2 del AEROPUERTO, mismo que se le asignó a EBSA. Por esta razón dejé de vender directamente los boletos que ofrecía a mis usuarios, y fui sustituida por EBSA. Fue de esta manera que EBSA empezó a vender mis boletos, con los mismos precios de tarifa al público que se tenían cuando me encontraba en mi propio punto de venta, en la ubicación ya referida.

Ha habido una injerencia y control indebido del AICM (tanto como agente económico preponderante con poder sustancial y como autoridad pública), por el hecho de que desde el año dos mil catorce y hasta la fecha actual, ha bloqueado mi operación para prestar el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO, en lo que se encuentra involucrada de nueva cuenta EBSA por instrucción, injerencia y control del AICM, situación o condición que hago del conocimiento de la COFECE por ser asunto de competencia para lo que estime conducente o procedente.

Siendo que el AICM como autoridad pública tiene la obligación de abstenerse de interferir en la vida interna de las AGRUPACIONES, respecto de las cuales solo tiene la encomienda de normar y supervisar en cuanto al SERVICIO DE TAXI, aunado al hecho que el AICM como agente económico preponderante con poder sustancial en el MERCADO INVESTIGADO, presumiblemente tampoco se ha abstenido de tener injerencia, control y manejos colutorios con algunas agrupaciones, con actos y conductas que finalmente son consideradas como ilícitas o prohibidas por la LFCE 2006.

Los argumentos son inoperantes, debido a que **no combaten** la imputación presuntiva realizada en el OPR.

En efecto, CONFORT realiza precisiones respecto a una supuesta presión por parte de EBSA para abandonar su punto de venta de boletos, así como un supuesto bloqueo por parte del AICM desde el dos mil catorce, sin que explique por qué esas situaciones son relevantes al caso en concreto o en qué forma cambiarían las conclusiones a las que llegó el OPR; en particular, respecto de su probable responsabilidad en la celebración de un acuerdo, realizado por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

En todo caso, se indica a la emplazada que su participación en el mercado será considerada en la sección titulada "SANCIÓN" de esta resolución, al calcular el daño causado al mercado respecto de la comisión de la práctica monopólica imputada en el OPR, de conformidad con el artículo 36 de la LFCE 2006.

⁶⁰⁰ Páginas 20 (párrafos penúltimo y último) y 21 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CONFORT.



30257

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Finalmente, se señala a la emplazada que la determinación sobre quién o quiénes son probables responsables en la comisión de una práctica monopólica es una atribución de la AI, ya que es ella quien emite el OPR, que posteriormente es analizada por el PLENO a fin de determinar si, una vez tramitado el procedimiento seguido en forma de juicio que corresponde, existen elementos de convicción suficientes para determinar la responsabilidad de algún agente económico en la comisión o participación en una práctica anticompetitiva; sin embargo, se señala a la emplazada que si considera que el agente económico que refiere ha cometido prácticas monopólicas absolutas o cualquier otra conducta que pueda ser considerada ilícita en términos de la LFCE, puede presentar su denuncia según lo establecido por la normativa de competencia.

2.6.4 No tengo relación con las otras AGRUPACIONES por lo que no puedo coludirme con ellas⁶⁰¹

Carezco de vinculación con las otras agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB, EXCELENCIA, o [REDACTED] para constituir alianza o coparticipación de tipo mercantil o económica, ni de cualquier otra índole, ni mucho menos para llevar a cabo una práctica prohibida por la LFCE 2006.

Respecto a las manifestaciones de ALFONSO MÉNDEZ, en las que dijo que: “[i]nformalmente nos sentamos los representantes de todas las agrupaciones prestadoras del servicio para definir el precio de cada una de las zonas tarifarias. Por lo general no acordamos el mismo precio, la variación suele estar entre un peso arriba o un peso abajo [...], Cuando hablo de agrupaciones me estoy refiriendo a Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi y Confort (AGRUPACIONES); y que “[REDACTED] con los demás presidentes de las AGRUPACIONES prestadoras del Servicio llevan a cabo los acuerdos de precios y nos avisan dónde, cómo y en qué zona se aplican [...]” (página 65 del OPR); así como la manifestación de [REDACTED] representante legal de SITIO 300, en la que: “señaló que sí han existido reuniones entre representantes de SITIO 300 y las demás agrupaciones prestadoras del SERVICIO y que las mismas tuvieron lugar “[e]n un café del aeropuerto, no recuerdo el mes, pero la última reunión fue en el transcurso de este año dos mil catorce” (páginas 41 y 42 del OPR), hago saber a la COFECE que dichas manifestaciones no corresponden a la realidad, ya que desde que el actual representante legal de CONFORT asumió el cargo en el dos mil trece y hasta el día de hoy, jamás se ha sentado con los representantes de SITIO 300, con ALFONSO MÉNDEZ, ni con [REDACTED]; ni tampoco lo ha hecho con alguno de los representantes de las demás AGRUPACIONES para tratar asunto alguno, y mucho menos para platicar sobre concertar, fijar, elevar o manipular la tarifa de precios al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.

El argumento de la emplazada resulta inoperante por no combatir el OPR en razón de las siguientes consideraciones:

La emplazada refiere que su actual representante legal, [REDACTED], no ha sostenido algún tipo de reunión o plática con los representantes de las demás agrupaciones desde que asumió su cargo (veintidós de junio de dos mil trece); sin embargo, la imputación contenida en el OPR refiere que fue

⁶⁰¹ Página 21 (párrafos penúltimo y último) y 22 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de CONFORT.



36258

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

A quien en representación de CONFORT firmó el ACUERDO mediante el que se contrató a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, afirmación que tiene sustento en el mismo ACUERDO, en el cual se encuentra plasmada la firma de **A** así como en el desahogo⁶⁰² al requerimiento información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁶⁰³ emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, en el cual SEPSA indicó que: "Las personas que contrataron el estudio, a nombre de las organizaciones, son: - - - - Por Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.: Sra. **A** [...] [énfasis añadido]"⁶⁰⁴

Ahora bien, toda vez que se trata de hechos sucedidos mientras **A** detentaba la representación de CONFORT,⁶⁰⁵ e incluso la emplazada refiere en su escrito de contestación al OPR que "[...] no fuimos informados ni tomados en cuenta respecto de la realización de este estudio, por parte de la anterior representante de CONFORT, **A**, quien concluyó su gestión en el 2013",⁶⁰⁶ se advierte que el hecho de que a partir de que **A** detentó la representación, haya tenido o no relación con representantes de otras agrupaciones nada tiene que ver con la imputación y tampoco desacredita que en su momento **A**, hubiera firmado el ACUERDO para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.

Así, el hecho de que el actual representante legal de CONFORT desde que asumió su cargo no tenga algún tipo de "vinculo" con los representantes de las otras agrupaciones emplazadas, no desvirtúa la existencia de la conducta imputada a CONFORT en el OPR, consistente en la celebración del ACUERDO que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran, pues tal como lo reconoce la propia emplazada, quien en su momento firmó el ACUERDO en dos mil once, (**A**) tenía las facultades legales para hacerlo.

Adicionalmente, se advierte en el argumento que nos ocupa que CONFORT refiere no tener vinculación con las demás agrupaciones emplazadas que prestan el SERVICIO DE TAXI (YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI), en ese sentido, dicha manifestación constituye una confesión respecto de que efectivamente las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI y en consecuencia se constituyen como competidores entre sí.

2.6.5 Los PERMISIONARIOS de CONFORT no fueron informados respecto de la realización del ESTUDIO TARIFARIO⁶⁰⁷

No se puede constatar si existió un arreglo, colusión o confabulación entre algunas de las agrupaciones prestadoras del SERVICIO DE TAXI y el AICM, cuyo objeto o efecto hubiera

⁶⁰² Folios 5457 a 6686.

⁶⁰³ Folios 5433 a 5438.

⁶⁰⁴ Folio 5462.

⁶⁰⁵ De conformidad con la Gaceta Oficial del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México), publicada el veintiocho de agosto de dos mil trece. Folios 17512 a 17514.

⁶⁰⁶ Página 22 de la contestación al OPR de CONFORT (folio 17348).

⁶⁰⁷ Página 22 (párrafo tercero), 25 (párrafo último) y 26 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CONFORT.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 17 palabra(s)"



35259

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

sido el transgredir a lo dispuesto por el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, ya que como se ha manifestado en el EXPEDIENTE, en el año dos mil once, cuando se realizó el ESTUDIO TARIFARIO, todos los PERMISIONARIOS que estuvimos agrupados a CONFORT, no fuimos informados ni tomados en cuenta respecto de la realización de dicho estudio, por parte de la anterior representante de CONFORT, quien concluyó su gestión en el dos mil trece.

Hago del conocimiento de la COFECE que los integrantes de CONFORT no fuimos convocados para ser informados de la pretensión de llevar a cabo el ESTUDIO TARIFARIO, y esta propuesta no fue sometida a votación de los integrantes de esta sociedad en asamblea para su aprobación o desechamiento, ni tampoco se hizo del conocimiento del anterior Consejo de Administración, como debió hacerlo la entonces Presidenta del mismo y anterior representante, quien solo después de la realización de dicho ESTUDIO TARIFARIO, comunicó a sus integrantes que tenían que pagar por el mismo, comentando que había sido por indicación del Subdirector de Terminal del AICM; situación que debe ser tomada en cuenta por la COFECE para su investigación y para efectos de lo previsto en el artículo 182, fracción II de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE.

Dicho argumento es inoperante por no combatir el OPR, pues en primer término se advierte que la conducta imputada en el OPR no es la existencia de un acuerdo entre las AGRUPACIONES y el AICM, sino que se trata de una conducta llevada a cabo únicamente entre las AGRUPACIONES en su carácter de competidoras entre sí.

En segundo lugar, el hecho de que los PERMISIONARIOS de CONFORT hayan sido o no convocados por la entonces representante de CONFORT para informarles respecto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO no tiene relación ni desvirtúa la existencia del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO. La emplazada se limita a señalar tal situación pretendiendo que no debe ser sancionado por el hecho de no haber sido informado respecto de la práctica monopólica llevada a cabo, sin embargo, dicha afirmación carece de sustento lógico-jurídico pues en el OPR quedó demostrado que la representante de ese entonces tenía las facultades legales suficientes para manifestar la voluntad de la asociación, firmando así el ACUERDO en nombre de CONFORT.

Aunado a lo anterior, el hecho de que **A** en su momento fuera la representante de CONFORT, en nada controvierte la imputación realizada en su contra; así, su señalamiento consistente en que era la entonces representante quien conocía las conductas anticompetitivas que se estaban cometiendo y no lo hizo del conocimiento de los demás también es inoperante porque no combate el OPR, en virtud de que la emplazada no establece argumentos o elementos de convicción que superen los hechos y razonamientos por los cuales fue emplazada al presente procedimiento; se trata de simples afirmaciones sin algún sentido lógico-jurídico vinculado con las imputaciones, ni demuestra cómo es que no participó en el ACUERDO.

Finalmente, la determinación sobre quién o quiénes son probables responsables es una atribución de quien emite el OPR; sin embargo, se señala a la emplazada que si considera que un agente económico



que refiere ha cometido prácticas monopólicas absolutas o cualquier otra conducta que sea considerada ilícita en términos de la LFCE, puede presentar su denuncia según lo establecido por la normativa de competencia. Asimismo, se le hace saber que las Disposiciones Regulatorias de la LFCE invocadas por ella no son aplicables al presente procedimiento pues dichas disposiciones fueron publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y el extracto del acuerdo de inicio de la investigación de este procedimiento se publicó en el DOF el tres de julio de dos mil catorce, por lo que la legislación de competencia aplicable al procedimiento es la normativa de competencia vigente en aquel momento. Para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "No es clara la Ley aplicable" de esta resolución.

2.6.6 Si me hubiera coludido habría modificado mis tarifas⁶⁰⁸

Si me hubiera encontrado en situación de arreglo, combinación o colusión con los otros agentes económicos competidores que participan en el MERCADO INVESTIGADO, con el objeto o efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta del SERVICIO DE TAXI, habría llevado a cabo la modificación de mis tarifas en los últimos siete años, es decir habría modificado las tarifas en el PERIODO INVESTIGADO. Ello no ha ocurrido como se puede apreciar de la información proporcionada por el AICM y consignada en el EXPEDIENTE en el folio 13363 y en el pie de página de la página 45 del OPR.

Reitero que desde el año dos mil ocho (cuando inicié operaciones para prestar el SERVICIO DE TAXI) y hasta el dos mil catorce (cuando fui bloqueada para operar) me he abstenido de modificar las tarifas de precios que ofrezco a los usuarios.

Lo anterior permite evidenciar que:

- 1) nunca existió arreglo, combinación o colusión con alguna de las demás agrupaciones, con el propósito, objeto o efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI;
- 2) aún después de haberse realizado el ESTUDIO TARIFARIO, mantuve la misma tarifa de precios; y no se actualiza la conducta prevista en el artículo 9º de la LFCE 2006 respecto a mí, en virtud de que por un lado no he modificado mis tarifas, y por el otro, a que **B**

B

En primer lugar, las manifestaciones de CONFORT resultan inoperantes, por partir de premisas falsas, ya que tal como se señaló en el numeral "No se acreditó que se haya obedecido el ESTUDIO TARIFARIO" de esta resolución no es necesario que la emplezada hubiera modificado sus tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI para considerar que se actualizó la conducta establecida en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, pues basta con que se acuerde la manipulación o elevación del precio, o se intercambie información con el mismo objeto o efecto, para que dicha práctica anticompetitiva se configure. En este sentido, aunque CONFORT no haya modificado sus tarifas

⁶⁰⁸ Página 24 (párrafos penúltimo y último) y 25 (párrafos primero a tercero) de la contestación al OPR de CONFORT.



36261

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

después de la realización del ESTUDIO TARIFARIO, el hecho de haber firmado el ACUERDO para la realización del mencionado estudio que tuvo efectos anticompetitivos, así como el intercambio de información con sus competidores a través de SEPSA, para elevar y manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, sería suficiente para actualizar el supuesto contenido en la fracción I, del artículo 9º de la LFCE 2006.

Asimismo, el hecho de que CONFORT actualmente [REDACTED] B resulta **inoperante** por **no combatir** el OPR, pues la práctica imputada en el OPR versa respecto de la existencia del ACUERDO el cual se celebró el once de abril de **dos mil once**, es decir, **dos años atrás** de que CONFORT [REDACTED] B, además de que quien en su momento firmó el ACUERDO ([REDACTED] A) en representación de CONFORT, tenía las facultades para ello. Así, el hecho de que actualmente CONFORT [REDACTED] B no desvirtúa la imputación presuntiva en su contra. En ese sentido, a fin de evitar repeticiones innecesarias, se remite al análisis de dicho argumento contenido en el apartado [REDACTED] B por lo que es evidente que no he transgredido la LFCE” de esta resolución.

En todo caso, se indica a la emplazada que dicha circunstancia -respecto a que [REDACTED] B [REDACTED] B- será considerada en la sección titulada “SANCIÓN” de esta resolución, al evaluar su participación en el mercado para calcular el daño causado al mercado respecto de la comisión de la práctica monopólica imputada en el OPR, de conformidad con el artículo 36 de la LFCE 2006, no obstante que, independientemente de dicha situación, el simple hecho de haber firmado el ACUERDO con sus competidores e intercambiado la información a través de SEPSA dio la pauta para que las demás agrupaciones emplazadas pudieran elevar sus precios a aplicar para el SERVICIO DE TAXI y registrar por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT tarifas más altas considerando la información que CONFORT aportó.

2.7. Otras manifestaciones

2.7.1 SEPSA no es competidora

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁶⁰⁹

En el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 se establece como práctica monopólica absoluta aquella que se realiza entre agentes económicos competidores entre sí; y en la página 36 del OPR claramente se lee, que se está pactando o acordando únicamente la realización de un ESTUDIO TARIFARIO entre las AGRUPACIONES (contratantes) y SEPSA (prestadora del servicio), quien de ninguna manera puede ser considerado como competidor en el MERCADO INVESTIGADO. Dicho documento solo sería demostrativo de una celebración formal (comercial-mercantil) para la prestación de un servicio, sin ninguna otra connotación adicional.

Por lo anterior, se objeta la interpretación del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 toda vez que no es aplicable al ACUERDO pues dicho documento se suscribió y firmó únicamente

⁶⁰⁹ Páginas 5 (párrafo último) de la contestación al OPR de CONFORT.



con fines de realizar el ESTUDIO TARIFARIO. En consecuencia, se objeta que dicho documento sea tomado en cuenta por esa COFECE para la imputación de responsabilidades, o bien, para fundamentar una resolución sancionadora.

Este argumento es inoperante por no combatir el OPR, toda vez que en ningún momento en el OPR se señala que SEPSA es competidor de alguna de las AGRUPACIONES, ni se le emplazó al presente procedimiento.

Por otro lado, es incorrecto que la imputación contenida en el OPR en su contra verse sobre el hecho de haber acordado con SEPSA la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, pues tal como se desprende de dicho oficio, la conducta imputada es que “[...] las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO [...] cuyo objeto y efecto fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO en el MERCADO INVESTIGADO [énfasis añadido]”.⁶¹⁰ Así, precisamente en la página 36 del OPR se encuentra una transcripción del ACUERDO, y de la cual la AI concluyó que: “[l]as AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES firmaron un ACUERDO que tenía como objeto y efecto elaborar el ESTUDIO TARIFARIO y a partir de éste fijar, elevar, concertar o manipular mediante sus recomendaciones de tarifas, el precio del SERVICIO”.⁶¹¹ En ese sentido, se advierte que parte de la imputación recae en el hecho de que las AGRUPACIONES acordaron entre sí, contratar la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO, con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar y manipular el precio del SERVICIO DE TAXI y no en el hecho de haber contratado con SEPSA.

En efecto, para acreditar una práctica monopólica absoluta basta que se acrediten los siguientes extremos: (i) la existencia de contratos, convenios, arreglos o combinaciones; (ii) que se den entre agentes económicos competidores entre sí, y (iii) que el objeto o efecto de éstos sea cualquiera de las conductas previstas en las fracciones I a IV del artículo 9º de la LFCE 2006.

En ese sentido, de la evidencia que se encuentra en el EXPEDIENTE se puede afirmar que: (i) las AGRUPACIONES acordaron (a través de sus REPRESENTANTES) la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO con sus competidores; (ii) que las AGRUPACIONES son competidores entre sí, afirmación que se desprende de lo analizado en el apartado “La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación” de esta resolución; y (iii) que el ACUERDO tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar y manipular el precio del SERVICIO DE TAXI (los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 aumentaron las tarifas ante la SCT en atención a las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO, lo que incluso se reflejó en aumentos en los precios de boletos de los puntos de venta en los cuales se ofreció dicho servicio), por lo que la conducta cometida por las empleadas es suficiente para acreditar los supuestos normativos del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 siendo irrelevante si SEPSA es o no competidor de las AGRUPACIONES, ya que eso en nada implicaría que

⁶¹⁰ Página 65 del OPR (folio 16406).

⁶¹¹ Página 35 del OPR (folio 16376).



39263

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

no se llevó a cabo un acuerdo entre las AGRUPACIONES quienes efectivamente son competidoras entre sí.

2.7.2 Si quisiéramos fijar una tarifa en la prestación del SERVICIO DE TAXI lo habríamos hecho de manera directa, sin necesidad de contratar a un tercero

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁶¹²

Si en verdad fuera del interés de las AGRUPACIONES la realización de un contrato con el objeto de fijar una tarifa, esto se hubiera realizado en forma directa, sin necesidad de contratar a algún tercero y menos de pagar una contraprestación onerosa por ello.

El argumento es **inoperante**, por partir de una **premisa falsa** al considerar que para que se cometa una práctica monopólica absoluta forzosamente el acuerdo colusorio tiene que llevarse a cabo únicamente de manera directa entre los responsables, sin la injerencia de ningún tercero. Lo anterior, toda vez que de conformidad con el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, únicamente se requiere que: (i) existan contratos, convenios, arreglos o combinaciones (como el ACUERDO); (ii) los agentes económicos que las lleven a cabo sean competidores entre sí (las AGRUPACIONES que compiten en el mercado del SERVICIO DE TAXI); y (iii) tengan como objeto o efecto alguno o varios de los establecidos en las fracciones del propio artículo 9º de la LFCE 2006 (elevar el precio a que se ofrece el SERVICIO DE TAXI), sin que se advierta señalamiento en el referido artículo respecto a la participación de un tercero en el acuerdo colusorio, por lo que resulta claro que para que se configure una práctica monopólica absoluta no es necesario que se lleve a cabo de manera directa, sin la participación de tercero alguno.

En ese sentido, se señala a la emplazada que el hecho de haberse puesto de acuerdo con sus competidores para que SEPSA les elaborara un ESTUDIO TARIFARIO a través del cual elevarían las tarifas del SERVICIO DE TAXI; y que posteriormente los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN registraron las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO, y como consecuencia de ello, las AGRUPACIONES hubieren elevado y manipulado el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, es suficiente para que se configure una práctica monopólica absoluta, pues se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 9º de la LFCE 2006 señalados en el párrafo anterior.

2.7.3 Respecto a las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES

2.7.3.1 *Es natural que para la realización de un contrato se den negociaciones previas*

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁶¹³

La COFECE pretende justificar como acuerdos entre las AGRUPACIONES y SEPSA las reuniones previas (durante y hasta que dicha empresa entregó el ESTUDIO TARIFARIO a cada agrupación); sin embargo, pasa por alto que es lógico y natural que para la

⁶¹² Páginas 14 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

⁶¹³ Páginas 16 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

realización de un contrato, se den negociaciones previas antes de que la voluntad conste por escrito, lo que es considerado doctrinalmente como “*Relaciones Precontractuales*”, lo cual no está prohibido por la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, dado que las reuniones anteriores a la existencia de un contrato, no es sancionable, por lo que el hecho de que la COFECE inserte en su OPR el historial de reuniones celebradas entre las AGRUPACIONES y SEPSA es del todo intrascendente, ya que es una prueba indirecta que para el caso no aporta nada para determinar si se cometió o no una práctica monopólica absoluta, pues de ésta solo se desprende que se reunieron para en su momento contratar a SEPSA, pero no con el fin de fijar un precio del SERVICIO DE TAXI.

El argumento es inoperante, toda vez que **no combate** las imputaciones presuntivas que fueron realizadas en su contra. Se señala a la emplazada que la imputación contenida en el OPR no versa respecto de las reuniones previas llevadas a cabo entre las AGRUPACIONES antes de la firma del ACUERDO, sino que la imputación se sustentó en las reuniones que sucedieron una vez firmado dicho documento.

Ahora bien, si bien es cierto que existe evidencia de reuniones llevadas a cabo por las AGRUPACIONES antes de la firma del ACUERDO, también lo es que contrario a lo que señala la emplazada, dichas reuniones son trascendentales para el presente procedimiento pues derivado de las mismas, fue que se materializó el intercambio de información a través de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, que derivó en una manipulación y aumento de precios en el SERVICIO DE TAXI, por lo que si bien las reuniones antes del ACUERDO no forman parte de la imputación, lo cierto es que son parte fundamental del análisis llevado a cabo en el OPR, pues son el origen de la práctica imputada.

Asimismo, se observa que en el OPR se encuentra un análisis respecto de los elementos de convicción que le permitieron suponer que en las reuniones llevadas a cabo entre las AGRUPACIONES hubo un intercambio de información con el objeto y/o efecto de elevar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI; en ese sentido, a fin de evitar repeticiones innecesarias se remite al apartado “*LAS REUNIONES ENTRE SEPSA Y LAS AGRUPACIONES SE CONSIDERARON DE FORMA AISLADA*” de esta resolución, en donde se describen los elementos de convicción utilizados en el OPR para concluir que “[...] las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO [...] [énfasis añadido]”.⁶¹⁴

2.7.3.2 *Las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES se consideraron de forma aislada*

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁶¹⁵

Del registro de reuniones contenido en la tabla expuesta en las páginas 39 y 40 del OPR no puede deducirse o inferirse de manera sólida y consistente, si efectivamente se ha configurado la conducta establecida en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006. Dicho registro fue tomado de forma aislada y sin soportes adicionales (ya sea minutas u otros

⁶¹⁴ Página 41 del OPR.

⁶¹⁵ Página 6 (párrafos primero a cuarto) de la contestación al OPR de CONFORT.



36265

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

escritos o documentos) que pudieran haberle dado apoyo, fuerza y valor probatorio, ya que no fueron descritos en el OPR.

Asimismo, las transcripciones de las declaraciones de CARLOS TEPALE (representante legal de NUEVA IMAGEN) y [REDACTED] A [REDACTED] (representante legal de SITIO 300) ubicadas en las páginas 40 y 41 del OPR, no coinciden en cuanto a los tiempos referidos en la tabla señalada en el párrafo anterior; CARLOS TEPALE manifestó que las reuniones entre representantes de NUEVA IMAGEN y las demás AGRUPACIONES “[h]an sido en múltiples lugares, como restaurantes y en las oficinas de NUEVA IMAGEN, nos hemos reunido una vez por semana desde que tuvimos conocimiento de la situación de Servicios de Excelencia S.A. de C.V.; es decir, a partir del mes de noviembre de dos mil trece” y [REDACTED] A [REDACTED] afirmó que sí han existido reuniones entre representantes de SITIO 300 y las demás AGRUPACIONES, las cuales tuvieron lugar “[e]n un café del aeropuerto, no recuerdo el mes, pero la última fue en el transcurso de este año dos mil catorce”.

Asimismo, de la declaración de CARLOS TEPALE se observa que hizo referencia a EXCELENCIA y no a SEPSA, por lo que no se demuestra la vinculación entre SEPSA y las AGRUPACIONES.

En ese sentido, las manifestaciones anteriores no demuestran que nos hubiéramos reunido para configurar la conducta establecida en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, respecto del ESTUDIO TARIFARIO que se realizó en el año dos mil once.

El argumento es **infundado** en razón de las siguientes consideraciones:

El registro de reuniones al que se refiere la emplazada fue proporcionado por SEPSA en su desahogo⁶¹⁶ al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁶¹⁷ emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, y contrario a lo señalado por la emplazada, dicho registro no se consideró de manera aislada para llegar a la conclusión de que las AGRUPACIONES presuntamente habían cometido la conducta establecida en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

Existen en el EXPEDIENTE otros elementos de convicción para efectos del análisis de la conducta investigada y los cuales, administrados, sirvieron de base para concluir en el OPR que: “[...] mediante el ACUERDO que firmaron sus REPRESENTANTES, las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí junto con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO. El ESTUDIO TARIFARIO, el cual fue contratado por las AGRUPACIONES, con la participación directa de sus REPRESENTANTES, es resultado del ACUERDO el cual tiene por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO [...] [énfasis añadido]”,⁶¹⁸ a saber: i) el desahogo⁶¹⁹ al requerimiento de información número

⁶¹⁶ Folios 5457 a 6686.

⁶¹⁷ Folios 5433 a 5438.

⁶¹⁸ Página 41 del OPR.

⁶¹⁹ Folios 6853 a 6872.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 4 palabra(s)"

COFECE-AI-DGIPMA-2014-084⁶²⁰ por parte de NUEVA IMAGEN;⁶²¹ ii) el desahogo⁶²² al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-083⁶²³ por parte de SITIO 300;⁶²⁴ iii) el desahogo⁶²⁵ al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086⁶²⁶ por parte de YELLOW CAB;⁶²⁷ y iv) el desahogo⁶²⁸ al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-087⁶²⁹ por parte de PORTO TAXI,⁶³⁰ de los cuales se advierte que los representantes de dichas AGRUPACIONES se reunieron para tratar temas relativos a la operación del SERVICIO DE TAXI, entre ellos, la contratación de SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO (cuya finalidad era determinar las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI). Asimismo, el ACUERDO fue firmado por los REPRESENTANTES el once de abril de dos mil once, fecha que coincide con la reunión referida en la tabla proporcionada por SEPSA en la que señaló que su propósito fue “el arranque de los trabajos

⁶²⁰ Emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, folios 5449 a 5456.

⁶²¹ En dicho desahogo NUEVA IMAGEN manifestó: “[...] **PUNTO 22 Los directivos de Nueva Imagen sí han tenido y tienen comunicación con los representantes de otras agrupaciones relacionadas con la prestación del servicio, con el objeto de tratar asuntos de interés común [...].**

De igual manera, Nueva Imagen y los representantes de las agrupaciones Sitio 300, Porto Taxi, Yellow Cab y Confort, llevamos a cabo reuniones de trabajo con la finalidad de evaluar que una empresa especializada realizara un estudio del esquema tarifario de cada una de las agrupaciones, con la finalidad de disponer de un sustento técnico para la determinación de las tarifas aplicables al servicio.

Lo anterior, por razones de eficiencia y economía, ya que la información individual de las agrupaciones parte de un tronco común en lo que se refiere únicamente a las características aplicables al servicio, pero guarda diferencias respecto de los costos de operación de cada agrupación, por lo que al contratar de manera conjunta la realización de dicho estudio, se obtuvo el mejor precio posible [...] [énfasis añadido]”. Folio 6865.

⁶²² Folios 7047 a 7557.

⁶²³ Emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, folios 5442 a 5448.

⁶²⁴ En dicho desahogo SITIO 300 manifestó: 23.- **En términos de los estatutos de SITIO 300, dicha asociación se encuentra representada por un Consejo Directivo y es el caso que dichos representantes sí [sic] han mantenido comunicación con los directivos de las otras personas morales que representan al resto de los permisionarios que prestan sus servicios en el AICM.**

La naturaleza de las comunicaciones que se han tenido, es de índole meramente operativo, puesto que se efectúan para tratar temas en común que atañen a la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de taxi, con origen o destino en el AICM [...] [énfasis añadido]”. Folio 7051.

⁶²⁵ Folios 7561 a 7950.

⁶²⁶ Emitido por el DGIPMA el quince de octubre dos mil catorce en el EXPEDIENTE, folios 6693 a 6700.

⁶²⁷ En dicho desahogo YELLOW CAB manifestó: 23. **Mi representada sí [sic] tiene y ha tenido comunicación con los representantes de las otras agrupaciones que coinciden en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y han sido para tratar temas de interés común como lo son [...] la conveniencia en la realización de un estudio técnico para la implementación de las tarifas a aplicar al servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; etc. El objeto de las comunicaciones ha sido en todo momento, que precisamente al tratarse de temas de interés común, se busquen las mejores condiciones de mercado en todo lo que tenga que ver con la prestación del referido servicio, en el entendido de que cada agrupación determina lo que a su interés y el de sus representados convenga o corresponda, según sea el caso** [énfasis añadido]”. Folio 7567.

⁶²⁸ Folios 7951 a 8686.

⁶²⁹ Emitido por el DGIPMA el quince de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, folios 6701 a 6708.

⁶³⁰ En dicho desahogo PORTO TAXI manifestó: 23. [Respecto de si PORTO TAXI ha tenido comunicaciones con sus competidores] **Sí como prestador del servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de transportación terrestre de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, en el aeródromo civil al público denominado Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ha tenido comunicación en las reuniones a las cuales mi representada ha sido requerida por las autoridades del aeropuerto y dicha comunicación se ha limitado exclusivamente a temas relacionados con la calidad del servicio.** [énfasis añadido]”. Folio 7976.



36267

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[del ESTUDIO TARIFARIO] y *solicitud de información*". Por lo anterior, resulta evidente que el referido registro de reuniones no se consideró aisladamente para asumir que CONFORT, en conjunto con el resto de las AGRUPACIONES, mantuvieron reuniones y comunicaciones entre sí, relacionadas con el ACUERDO y la consecuente elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, los cuales tuvieron como efecto la elevación y manipulación de las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Por su parte, respecto a que las transcripciones de las declaraciones realizadas por CARLOS TEPALE⁶³¹ y **A** en las comparecencias realizadas los días veintiséis y veinticinco de agosto de dos mil catorce, respectivamente, no coinciden con lo señalado en el registro de reuniones proporcionado por SEPSA, la emplazada deja de observar que se trata de hechos distintos y respecto de los cuales en el OPR no se dijo que eran los mismos; los extractos de las declaraciones de CARLOS TEPALE y **A** que transcribe la emplazada se refieren a las reuniones que tuvieron sus respectivas agrupaciones **con otros competidores**, y en el OPR se señaló las mismas eran **adicionales** a las reuniones respecto de las cuales SEPSA había proporcionado información. Lo anterior se hace patente en el hecho de que, una vez insertada la tabla de los registros de la agenda de dos mil once proporcionada por SEPSA en las páginas 38 y 39 del OPR, en esta última se dijo que: "Además, los REPRESENTANTES, y personas relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, aceptaron la existencia de reuniones y comunicaciones en las que participaron directamente los representantes de las AGRUPACIONES, a saber [...]", y entonces se transcribieron algunas declaraciones.

Así, en la tabla proporcionada por SEPSA en su desahogo se refiere a las reuniones entre dicho agente económico y los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES (mismas que la emplazada no combate), entre las cuales se refleja la reunión del once de abril de dos mil once, en la que los REPRESENTANTES y SEPSA firmaron el ACUERDO, así como otras reuniones previas (preparatorias) a la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; y en los extractos de las declaraciones que se transcribieron posteriormente, consta la existencia de reuniones y comunicaciones entre los REPRESENTANTES con la finalidad de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, mismas que fueron referidas en el OPR y la emplazada tampoco combate.

Por lo anterior, las circunstancias de lugar y tiempo que la emplazada refiere no son coincidentes.

Finalmente, la emplazada confiesa la existencia del ESTUDIO TARIFARIO, refiriendo que el mismo se realizó en dos mil once, confesión que contrario a las pretensiones de la emplazada abona para considerar la existencia de la conducta imputada en el OPR, consistente en la celebración del ACUERDO que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

⁶³¹ En el OPR se determinó que: "[CARLOS TEPALE] [...] señaló que [...]: '[h]an sido en múltiples lugares, como restaurantes y en las oficinas de NUEVA IMAGEN, nos hemos reunido aproximadamente una vez por semana desde que tuvimos conocimiento de la situación de Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.; es decir, a partir del mes de noviembre de dos mil trece'. [...] **A** [...] señaló que: "[e]n un café del aeropuerto, no recuerdo el mes, pero la última reunión fue en el transcurso de este año dos mil catorce". Folios 16381 y 16382.



2.7.3.3 El objeto de las reuniones

NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁶³²

Las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES fueron con el objeto de que SEPSA conociera la problemática del asunto; que presentara una propuesta preliminar de trabajo; que presentara la propuesta de trabajo y aceptación del mismo; que informara sobre el arranque de los trabajos y solicitara información de carácter general; que informara avances en el estudio respecto a recorridos y costos directos asociados a tales recorridos; posteriormente y conforme a la metodología y compromiso adoptados en el ACUERDO, solo existieron reuniones entre SEPSA y cada una de las AGRUPACIONES sin intervención de ninguna otra agrupación, puesto que se comenzó a entregar en lo individual la información confidencial que le correspondía cada una y para conocer sobre los avances del ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, respecto a las reuniones con las otras AGRUPACIONES, el objeto fue tratar asuntos de interés común en la industria como lo son la situación de Excelencia, operadores problemáticos, accidentes, servicios ilegales, etc., más no para acordar la fijación, elevación, concertación o manipulación del precio del SERVICIO, lo cual claramente se demuestra con las declaraciones realizadas durante la etapa de investigación, a través de mi representada, así como del resto de los comparecientes en el EXPEDIENTE, sin que en momento alguno señale que se hayan realizado manifestaciones que indiquen lo contrario y equivocadamente presupone que por el solo hecho de haber existido diversas reuniones, entre SEPSA y las AGRUPACIONES y entre los representantes de éstas entre sí, se hayan configurado los supuestos a que se refiere el artículo 9º fracción I de la LFCE 2006, lo cual es evidente que se trata de una afirmación carente de fundamento y motivación y que en consecuencia resulta improcedente.

El argumento es infundado en razón de lo siguiente:

Contrario a lo señalado por las emplazadas, en el EXPEDIENTE existen elementos que permiten afirmar que el objeto de las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES fue para acordar intercambiar información a través de SEPSA para que a través de este intercambio se pudieran tener elementos para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, el cual, derivó del ACUERDO que tuvo como objeto y efecto fijar, concertar, elevar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI. Al respecto, a efectos de evitar repeticiones innecesarias, se remite a las emplazadas al apartado "*Las reuniones entre*

⁶³² Respecto a YELLOW CAB, página 43 (párrafos tercero y cuarto); NUEVA IMAGEN, páginas 40 (párrafo séptimo) 41, 42 y 43 (párrafo primero); SITIO 300, páginas 44 (párrafo último) y 45 (párrafos primero y segundo); ENRIQUE RUVALCABA, página 36 (párrafos penúltimo y último); CARLOS TEPALE, página 38 (párrafos penúltimo y último) y JORGE ESPINOSA (párrafos tercero y cuarto), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36267

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SEPSA y las AGRUPACIONES se consideraron de forma aislada” de esta resolución, en lo referente a los elementos de convicción contenidos en el EXPEDIENTE, los cuales se tomaron con base en el OPR.

Por lo anterior, carece de sustento la afirmación de las emplazadas respecto a que la imputación contenida en el OPR carece de debida fundamentación y motivación.

2.7.4 Sobre la investigación

2.7.4.1 Los planteamientos de la AI se contraponen

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁶³³

Los supuestos en los que se basa la AI en el OPR respecto de la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO, se contraponen a lo manifestado por SEPSA.

Según el OPR, SEPSA dijo que 1) El representante legal y Director General de SEPSA señaló que SEPSA sí prestó sus servicios a algunos de los prestadores del SERVICIO DE TAXI; que las AGRUPACIONES fueron quienes contrataron sus servicios, y que el objeto para el cual fue contratado fue para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

Luego, en las páginas 42 y 65 del OPR, la AI señala que: 2) En la página 42 del OPR refiere: “Así, las AGRUPACIONES mediante los REPRESENTANTES, firmaron el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. EL ESTUDIO TARIFARIO implica el proceso y análisis de la información de costos y operación de las AGRUPACIONES, y concluye con las recomendaciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO, resultado y fin central del propio ESTUDIO TARIFARIO”; y que 3) En la página 65: “III. El ESTUDIO TARIFARIO es el resultado del ACUERDO entre las AGRUPACIONES, cuyo objeto o efecto fue fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO en el MERCADO INVESTIGADO”, respectivamente.

El argumento es **infundado**.

Contrario a lo señalado por la emplazada, las manifestaciones del Director General de SEPSA a las que hace referencia en su argumento no se contraponen con las transcripciones del OPR que posteriormente cita. Si bien los argumentos de la AI citados abundan en el objeto y/o efecto del ESTUDIO TARIFARIO, ello no quiere decir que exista una contradicción con lo declarado por el Director General de SEPSA. De hecho, las manifestaciones de éste último lo que hacen es corroborar que SEPSA prestó sus servicios a las AGRUPACIONES para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, reforzando lo afirmado en el OPR en las páginas 42 y 65 respecto a que las AGRUPACIONES celebraron el ACUERDO para contratar a SEPSA a fin de que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO y a partir de éste, poder elevar y manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, por lo que la contradicción que alega no existe, en tanto los párrafos que indica tienen relación entre sí.

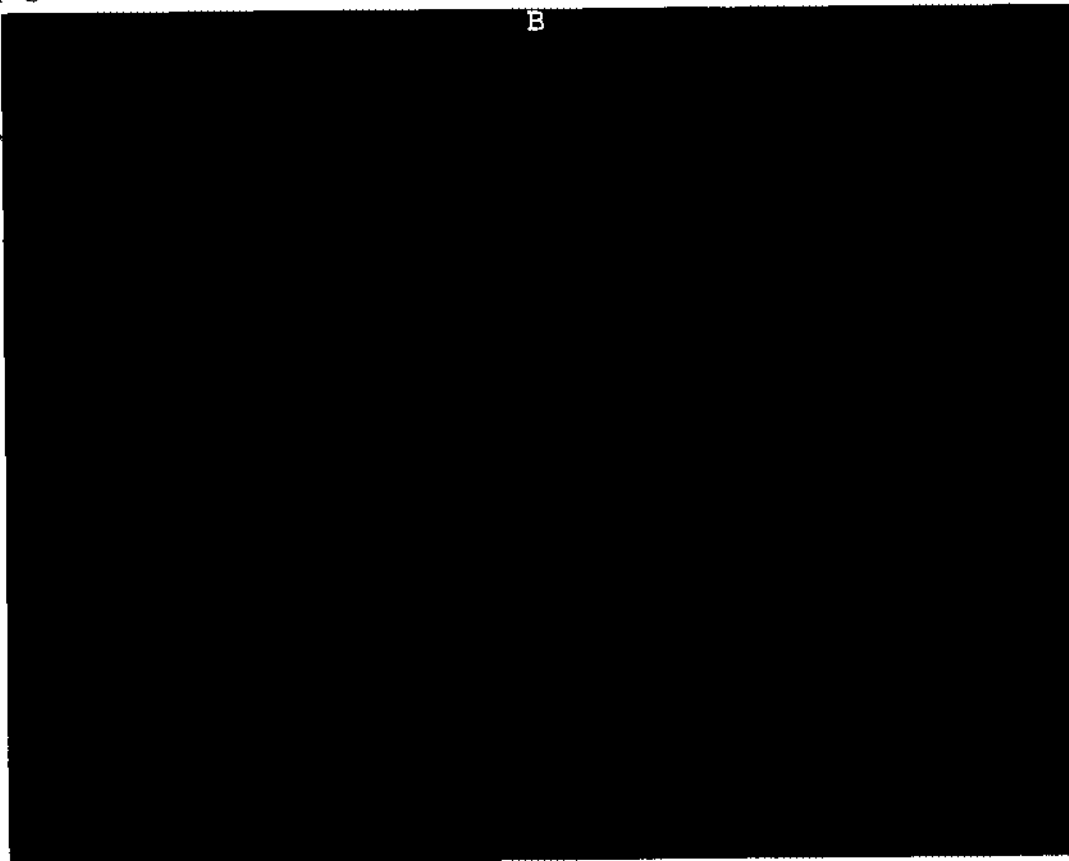
⁶³³ Página 8 (párrafos tercero a último) y 9 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Confort.



2.7.4.2 *Los elementos de convicción reunidos durante la investigación se utilizaron de manera parcial y fuera de contexto, además se obtuvieron de agentes económicos que no participan en el MERCADO INVESTIGADO*

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, que:⁶³⁴

En el OPR se realizaron transcripciones parciales que alteraron el sentido real del ACUERDO, ya que la COFECE omitió señalar que en el Anexo Único del ACUERDO (páginas números 4, 5, 6 y 7) se especifica lo siguiente:

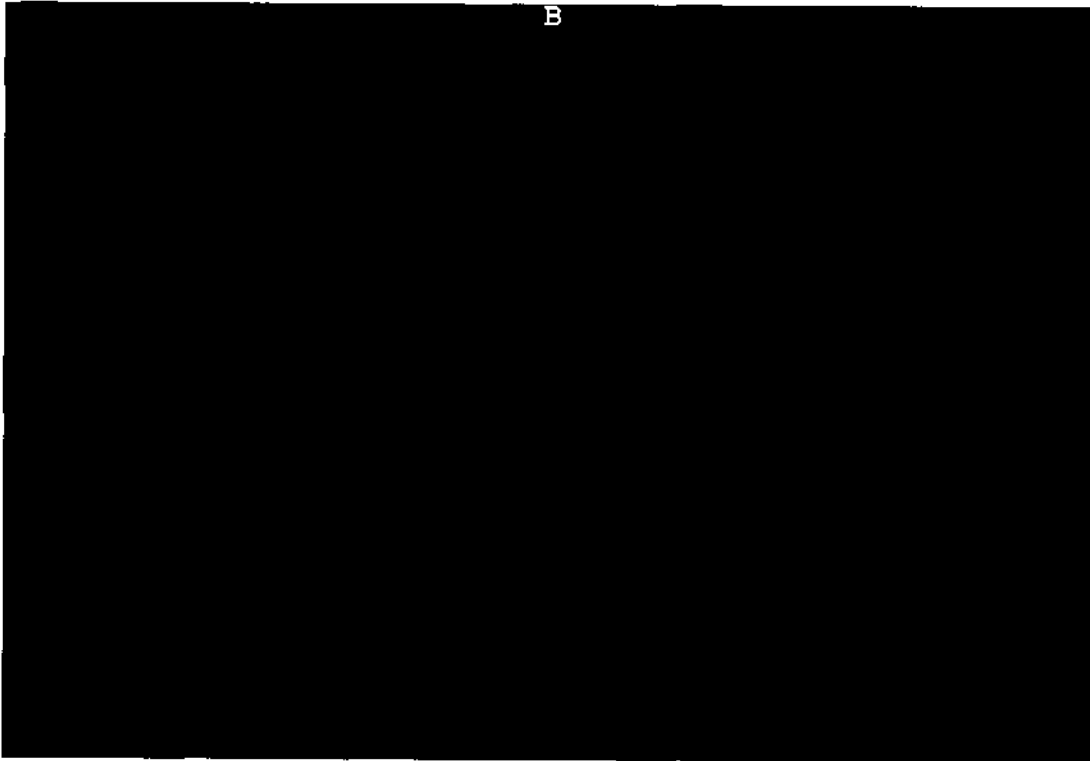


⁶³⁴ Página 40 (párrafo último), 41, 42 (párrafos primero a cuarto) 55 (párrafo último) y 56 (primer párrafo) de la contestación al OPR de Yellow Cab; 38 (párrafos segundo a último), 39 (párrafos primero a penúltimo) 52 (párrafo último) y 53 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Nueva Imagen; 42 (párrafo tercero a último), 43, 56 (párrafo último) y 57 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Sitio 300; 34 (párrafos tercero a último), 35 (párrafos primero a quinto) y 47 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de Enrique Ruvalcaba; 36 (párrafos segundo a último), 37 (párrafos primero a tercero) y 49 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Carlos Tepale; 36 (párrafos segundo a último), 37 (párrafos primero a cuarto) y 49 (párrafo primero) de la contestación al OPR de Jorge Espinosa.



36273

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

De la transcripción anterior se desprende que dicha autoridad sacó de contexto la información parcial que invocó, puesto que la misma en realidad hace referencia a la metodología que SEPSA aplicaría para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.

La presentación, explicación y relación de los elementos presuntamente de convicción reunidos mediante requerimientos, solicitudes de información y documentación, así como comparencias, en primer lugar no fueron analizadas conforme a derecho, ya que solamente se utilizaron de manera parcial y fuera de contexto, lo que claramente les da un sentido diferente y totalmente ajeno de la realidad e implica que se asuma una posición incorrecta, de ahí que se nos pretenda imputar responsabilidades totalmente ajenas; en segundo lugar, se aclara que los elementos que refiere esa COFECE no fueron reunidos de agentes económicos relacionados en el MERCADO INVESTIGADO, sino que en efecto se encuentran relacionados pero en un mercado totalmente diferente y ajeno al que fue investigado en el presente procedimiento. Baste recordar que el MERCADO INVESTIGADO dentro del EXPEDIENTE es el de la prestación del SERVICIO DE TAXI, mismo que única y exclusivamente le corresponde a los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES y no el mercado de la prestación de servicios administrativos, que son las actividades que les corresponden a las AGRUPACIONES o a los representantes de las mismas en tal carácter.



36277

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Este argumento resulta **infundado**, en razón de las siguientes consideraciones.

Contrario a lo señalado por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RIVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, los elementos de convicción reunidos por la AI y plasmados en el OPR no fueron utilizados de manera parcial ni fuera de contexto. La imputación presuntiva realizada en contra de las emplazadas, tomó en cuenta diversos elementos de convicción reunidos durante la etapa indagatoria del EXPEDIENTE, los cuales no fueron objetados, principalmente:

- a) El ACUERDO, presentado por el Director General de SEPSA como anexo en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,⁶³⁵ en el cual se observan las firmas del Director General de SEPSA, así como de los REPRESENTANTES, del cual se desprende que el once de abril de dos mil once las AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES, celebraron dicho acuerdo con la finalidad de que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO.
- b) El ESTUDIO TARIFARIO⁶³⁶ presentado por cada una de las AGRUPACIONES (por NUEVA IMAGEN el nueve de septiembre de dos mil catorce; por SITIO 300 el veintinueve de octubre de dos mil catorce; por YELLOW CAB el cinco de noviembre de dos mil catorce; por PORTO TAXI el cinco de noviembre de dos mil catorce; y por CONFORT el catorce de octubre de dos mil catorce; se trata del mismo ESTUDIO TARIFARIO en general y únicamente cambia la información confidencial de cada agrupación), de los cuales se desprende que el mismo fue elaborado por SEPSA a partir del análisis de elementos económicos-operativos de las AGRUPACIONES, y cuya finalidad era establecer un esquema tarifario que permitiera a las AGRUPACIONES planear y direccionar sus tarifas a diez años.
- c) El desahogo⁶³⁷ al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁶³⁸ presentado por SEPSA el catorce de octubre de dos mil catorce, del que se desprende, entre otras cuestiones, que: 1) SEPSA prestó sus servicios a las AGRUPACIONES, al ser contratada para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; 2) dicho estudio fue realizado mediante un análisis de los costos y gastos de operación y administración de cada una de las AGRUPACIONES y tuvo la finalidad de establecer un esquema de tarifas aplicables a la prestación del SERVICIO DE TAXI; y 3) existieron diversas reuniones entre SEPSA y los REPRESENTANTES, de manera conjunta y separada: reuniones preliminares, la reunión en la que se celebró el ACUERDO, reuniones posteriores en las que las AGRUPACIONES proporcionaron su información a SEPSA y a su vez SEPSA informaba el avance de los trabajos, así como las reuniones en las que SEPSA entregó el ESTUDIO TARIFARIO a cada una de las AGRUPACIONES.

⁶³⁵ Folios 5140 a 5168.

⁶³⁶ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); y 8536 a 8681 (PORTO TAXI); 5869 a 6021 (CONFORT).

⁶³⁷ Folios 5457 a 6686.

⁶³⁸ Emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE. Folios 5433 a 5438.



35273

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- d) La declaración⁶³⁹ de CARLOS TEPALE realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veintiséis de agosto de dos mil catorce,⁶⁴⁰ de la cual se desprende que: 1) dicha persona firmó el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO por parte de NUEVA IMAGEN, para lo cual NUEVA IMAGEN proporcionó a SEPSA diversa información relacionada a sus costos y operación; y 2) el ESTUDIO TARIFARIO tuvo la finalidad de establecer una tarifa para la prestación del SERVICIO DE TAXI y que las tarifas recomendadas en dicho estudio efectivamente fueron registradas ante la SCT.
- e) La declaración⁶⁴¹ de ENRIQUE RUVALCABA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113⁶⁴² emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, de la cual se desprende que dicha persona firmó el ACUERDO para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO por parte de YELLOW CAB, que mantuvo reuniones con representantes de otras agrupaciones para pactar la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO que tendría la finalidad de determinar las tarifas del SERVICIO DE TAXI
- f) La declaración⁶⁴³ de ALFONSO MÉNDEZ realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el quince de octubre dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-223⁶⁴⁴ emitido por el DGIPMA el veinticuatro de agosto de dos mil quince en el EXPEDIENTE, de la cual se desprende que hubo reuniones entre las AGRUPACIONES para determinar el precio de las zonas tarifarias en las que se presta el SERVICIO DE TAXI.
- g) La declaración⁶⁴⁵ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticinco de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-111⁶⁴⁶ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, de la cual se desprende que han existido reuniones entre SITIO 300 y sus competidores, y que los PERMISIONARIOS se basan en un estudio de costos para establecer las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- h) La declaración⁶⁴⁷ del Director General de SEPSA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-116⁶⁴⁸ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, de la cual se desprende que SEPSA elaboró el ESTUDIO

⁶³⁹ Folio 4933 a 5000.

⁶⁴⁰ Ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-112 emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE. Folios 391 a 394.

⁶⁴¹ Folios 5395 a 5410.

⁶⁴² Folios 395 a 399.

⁶⁴³ Folios 15647 a 15659.

⁶⁴⁴ Folios 14950 a 14953.

⁶⁴⁵ Folios 4919 a 4932.

⁶⁴⁶ Folios 386 a 390.

⁶⁴⁷ Folios 5140 a 5168.

⁶⁴⁸ Folios 409 a 413.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)"



TARIFARIO a las AGRUPACIONES, el cual consistió en un análisis de las condiciones del mercado dentro del que se presta el SERVICIO DE TAXI, que el resultado del ESTUDIO TARIFARIO fueron recomendaciones a cada una de las AGRUPACIONES, que las AGRUPACIONES entregaron a SEPSA diversa información respecto de su operación y costos para la elaboración del mencionado estudio, que existieron diversas reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES con la finalidad de comentar los avances del ESTUDIO TARIFARIO y que a dicho estudio le precede la firma del ACUERDO firmado por SEPSA y las AGRUPACIONES en el que se establece la elaboración del estudio así como la propuesta de los trabajos.

- i) La declaración⁶⁴⁹ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticuatro de febrero de dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DIPMA-2015-037⁶⁵⁰ emitido por el DGIPMA el veinte de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, de la cual se advierte la probable contratación de SEPSA por parte de CONFORT para la realización de un proyecto de tarifas.

Ahora bien, respecto a la manifestación que realizan las emplazadas del anexo único del ACUERDO, si bien en el OPR sólo se hace mención de una parte de dicha información, dicha situación no controvierte la conducta imputada en el OPR, pues aún y cuando se hubiera transcrito en su totalidad, la conclusión del OPR no cambiaría.

En la página 37 del OPR se señala que el objetivo del ACUERDO consistió en: “[e]stablecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir las tarifas competitivas que deben aplicarse por este servicio; [...] El esquema tarifario deberá derivar en un Modelo de Aplicación práctica, de forma tal que no sólo sirva para sustentar adecuadamente los próximos ajustes a registrarse, sino que permita planear y direccionar las tarifas a mediano y largo plazos [...]”⁶⁵¹.

Al respecto, dicha afirmación se transcribió del anexo único del ACUERDO que contiene la propuesta para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, sin transcribir de manera integral la metodología empleada por SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO, lo cual no influye o cambia el sentido del ACUERDO, en tanto que, con independencia de cuál hubiese sido la metodología utilizada por SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO, el objeto del ESTUDIO TARIFARIO seguiría siendo el mismo, es decir, establecer un esquema de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, el cual permitiera planear las tarifas a mediano y largo plazo y, en ese sentido, no modificaría la conducta imputada presuntamente a las emplazadas.

Por otra parte, las emplazadas refieren que la COFECE se allegó de los elementos de convicción de agentes económicos que no se encuentran relacionados con el MERCADO INVESTIGADO, sino en un mercado totalmente diferente. Al respecto, se reitera a las emplazadas lo señalado en el apartado “Las manifestaciones de las AGRUPACIONES están relacionadas con los servicios administrativos que prestan, no

⁶⁴⁹ Folios 11549 a 11575.

⁶⁵⁰ Folio 11547.

⁶⁵¹ Folio 16378.

“Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)”



35275

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

con el SERVICIO DE TAXI⁶⁵², en el cual se señala que la prestación del SERVICIO DE TAXI se encuentra íntimamente relacionada con el objeto de las AGRUPACIONES. Lo anterior, toda vez que los PERMISIONARIOS dependen de las AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues es necesario que se encuentren asociados a una organización o persona moral que los represente mediante el CONTRATO MORAL frente al AICM, de tal manera, que el conjunto de PERMISIONARIOS pertenecientes a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas, y son éstas las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación. Por lo anterior, son las AGRUPACIONES las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias ofrecen y prestan el SERVICIO DE TAXI. Así el objeto de las AGRUPACIONES también es la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues no se puede concebir a las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS de manera independiente.

Sin perjuicio de lo anterior, es **infundado** que esta autoridad deba limitar los medios de convicción que recabe a los agentes económicos que participen de manera directa en el mercado investigado, pues la COFECE puede allegarse de los medios de convicción que estime necesarios para emitir sus determinaciones independientemente del mercado en que participen los agentes económicos, tal como se advierte del artículo 34 bis 2 de la LFCE 2012.⁶⁵² Por su parte, el CFPC aplicable de manera supletoria tampoco establece como requisito que los elementos de convicción forzosamente deban ser proporcionados únicamente por agentes económicos que participen o estén relacionados con el MERCADO INVESTIGADO para que puedan ser utilizados dentro del procedimiento.

2.7.4.3 No se investigó a las personas directamente responsables del SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 señalaron, en síntesis, que:⁶⁵³

Llama la atención que no se hubiera investigado a ninguna persona física con permiso legalmente expedido por la DGAF, siendo que son éstas quienes prestan directamente el SERVICIO DE TAXI y quienes llevan a cabo todos los actos legales y administrativos que la autorización respectiva requiere para que estén en posibilidad de explotar la misma.

La investigación no se dirigió a los verdaderos agentes económicos del MERCADO INVESTIGADO pues no se investigó a ninguna persona física con permiso legalmente expedido por la DGAF, siendo que son éstas quienes prestan directamente el SERVICIO DE TAXI y quienes llevan a cabo todos los actos legales y administrativos que la autorización respectiva requiere para que estén en posibilidad de explotar la misma. Únicamente se citaron a diversas personas físicas, pero en su carácter de representantes o ex

⁶⁵² Dicho precepto en la parte conducente establece: “[...] Toda persona que tenga conocimiento o relación con algún hecho que investigue la Comisión o con la materia de sus procedimientos en trámite, tiene la obligación de proporcionar en el término de diez días la información, cosas y documentos que obren en su poder en el medio que le sean requeridos; de presentarse a declarar en el lugar, fecha y hora en que sea citada, y de permitir que se realicen las diligencias de verificación que ordene la Comisión [...]”.

⁶⁵³ Respecto a YELLOW CAB, páginas 6 (párrafo último) y 7 (párrafos primero y tercero); JORGE ESPINOSA, páginas 5 (párrafo último) y 6 (párrafo segundo); SITIO 300, páginas 10 (párrafo penúltimo) y 11 (párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, página 7 (párrafos segundo y quinto); CARLOS TEPALE, páginas 6 (párrafo penúltimo) y 7 (párrafo segundo), y ENRIQUE RUVALCABA, páginas 6 (párrafos tercero y último) y 7 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36276

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

representantes de las AGRUPACIONES, más no como PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI.

La manifestación de los emplazados resulta **infundada** toda vez que como se ha señalado, las AGRUPACIONES son las que prestan el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO (pues son quienes lo ofrecen y lo operan en el contexto que no hay independencia entre PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES), y por ende, la investigación se dirigió a las personas correctas. En este aspecto, se advierte que la determinación sobre quién o quiénes son sujetos de investigación y/o probables responsables es una atribución de quien emite el OPR; sin embargo, se señala a los emplazados que si consideran que las personas que refieren han cometido prácticas monopólicas absolutas o cualquier otra conducta que sea considerada ilícita en términos de la normativa de competencia, pueden presentar su denuncia según lo establecido por ésta.

2.7.5 Sobre la zonificación tarifaria

2.7.5.1 La zonificación tarifaria obedece a contar con un sistema homogéneo para el cobro del SERVICIO DE TAXI

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁶⁵⁴

El sistema de zonas tarifarias solo obedece a contar con un sistema homogéneo para el cobro del SERVICIO DE TAXI.

Para la prestación del SERVICIO DE TAXI se utilizan zonas tarifarias, toda vez que se requiere de una zonificación para identificar los destinos de los usuarios y establecer una tarifa al respecto, siendo claros que tal determinación le corresponde a los PERMISIONARIOS que son quienes prestan el SERVICIO DE TAXI y no así a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y SITIO 300].

Este argumento es **inoperante**, por ser una manifestación **gratuita** con la cual las emplazadas, además, **no combaten** las imputaciones del OPR ni los elementos de convicción que sustentaron las mismas, pues las emplazadas se limitan a señalar la razón por la que las zonas tarifarias son homogéneas para todas las AGRUPACIONES, sin que justifiquen cómo es que dicha situación podría cambiar las conclusiones a las que llegó el OPR, por las que fueron emplazadas. De hecho, las manifestaciones de las emplazadas son contradictorias, pues, por una parte, tal como se verá en el numeral "*No hay prueba de que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO hubiera sido homologar las tarifas*", las emplazadas indicaron que no hay prueba que la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO era obtener un resultado homogéneo, similar o idéntico para todas las AGRUPACIONES y, por otra parte, indican que "[...] *el sistema de zonas tarifarias, solo obedece a contar con un sistema homogéneo para el cobro del*

⁶⁵⁴ Respecto a YELLOW CAB, página 32 (párrafo segundo); NUEVA IMAGEN, página 30 (párrafo penúltimo); SITIO 300, página 34 (párrafos segundo y tercero); ENRIQUE RUVALCABA, páginas 27 (párrafo último) y 28 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, página 29 (párrafos segundo y tercero); JORGE ESPINOSA, página 25 (párrafos segundo y tercero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



35277

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SERVICIO [...]”⁶⁵⁵ No obstante dicha contradicción, tal como se señaló en el numeral referido, no sólo se comete una práctica monopólica absoluta con la fijación de un precio homogéneo o similar al de sus competidores, sino que se configura una violación a la normativa de competencia si se manipula o eleva el precio del servicio e incluso con el simple intercambio de información entre competidores que tenga por objeto o efecto la elevación o manipulación del precio. Lo anterior, sin perjuicio de que, en un mercado en competencia, el precio al que se ofrezca un servicio debe ser independiente entre competidores con el objeto de ganar la preferencia de los consumidores.

Asimismo, se advierte que la manifestación de las emplazadas no hace más que confirmar lo señalado en el OPR respecto a que existe una “[...] coincidencia territorial del espacio en el que las AGRUPACIONES ofrecen el SERVICIO [...]”⁶⁵⁶ elemento que, aunado a que las AGRUPACIONES son quienes ofrecen el SERVICIO DE TAXI al tener como una de sus funciones principales la venta de boletos y la administración de los recursos obtenidos de dicha venta, permite considerar que las AGRUPACIONES son competidores entre sí, en el MERCADO INVESTIGADO, esto es, en el servicio de autotransporte de pasajeros, en la modalidad de taxi, el cual incluye prestación, oferta y comercialización del servicio.

2.7.5.2 Las AGRUPACIONES participaron en la zonificación tarifaria

CONFORT señaló, en síntesis, que:⁶⁵⁷

La zonificación tarifaria en círculos concéntricos referida en las páginas 30 y 31 del OPR, se estableció alrededor de por lo menos veinte años atrás, por ASA para ser observadas para su cobro por los pasajeros de SITIO 300; NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT, no tuvimos participación en la conformación y delimitación de dicha zonificación tarifaria.

Hago del conocimiento de la COFECE el planteamiento presuntivo de que una vez que el AICM se hizo cargo de la administración y supervisión de la transportación terrestre de pasajeros desde y hacia el AEROPUERTO, adoptó o heredó esa zonificación tarifaria proveniente de ASA.

Este argumento es inoperante debido a que **no combate** el OPR.

Si bien es cierto en el apartado “A. Agentes económicos competidores entre sí” del OPR⁶⁵⁸ se hizo referencia a la zonificación tarifaria que las AGRUPACIONES emplean para la prestación del SERVICIO DE TAXI, únicamente fue con la finalidad de demostrar que las AGRUPACIONES concurren en el mismo espacio geográfico y que, en consecuencia, son agentes económicos competidores entre sí. El OPR en ningún momento imputó responsabilidad presuntiva por quién o quiénes hayan establecido dicha zonificación tarifaria; en ese sentido, aun cuando se acreditara el “planteamiento presuntivo” de la

⁶⁵⁵ Páginas 32, de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16616); 25 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA (folio 16720); 29 de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE (folio 16847); 27 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA (folio 16979); 30 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17077); 34 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17275).

⁶⁵⁶ Página 32 del OPR (folio 16373).

⁶⁵⁷ Página 19 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de CONFORT.

⁶⁵⁸ Páginas 30 a 32 del OPR (folios 16371 a 16373).

β

Wuy



36278

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

emplazada, en nada cambiaría la conclusión a la que llegó el OPR, pues independientemente de si el establecimiento de las zonas tarifarias es atribuible a ASA, al AICM o a algún otro agente económico, lo cierto es que las AGRUPACIONES coinciden en el territorio en el que ofrecen el SERVICIO DE TAXI y en ese sentido se constituyen como competidores entre sí.

2.7.6 No es clara la Ley aplicable

PORTO TAXI señaló, en síntesis, que:⁶⁵⁹

Solicito a la COFECE funde y motive cuál es la LFCE que se aplicará en el presente procedimiento seguido en forma de juicio, ya que del OPR se desprende que se desplegaron probables conductas violatorias del artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, pero en el "RESOLUTIVO QUINTO" hace alusión a la LFCE 2012, solo en cuanto a presumir que los agentes económicos involucrados cuentan con capacidad económica en caso de no cumplir con la exhibición de los documentos requeridos, por lo que para no quedar en indefensión resulta menesteroso que la COFECE aclare ese punto.

Este argumento resulta **infundado**, toda vez que tal como se señaló en el acuerdo emitido por el DGAJ el diecisiete de junio de dos mil dieciséis en el EXPEDIENTE⁶⁶⁰ en el OPR, específicamente en la página 4, se señala claramente que la LFCE 2012 resulta "[...] **aplicable procedimentalmente** al presente procedimiento conforme al artículo Segundo Transitorio del 'Decreto por el que se expide la Ley Federal de Competencia Económica, y se reforman y adicionan diversos artículos del Código Penal Federal', publicado en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce [énfasis añadido]".⁶⁶¹ En ese sentido, al quedar sustentada la imputación en la LFCE 2006, queda claro que la ley aplicable para la sustanciación del procedimiento es la LFCE 2012, por ser dicha ley la que se encontraba vigente al momento en que la AI dio inicio al procedimiento indagatorio.

Así, la diferencia radica en que la LFCE 2012 es aplicable al proceso conforme a su artículo 33 y la LFCE 2006 es aplicable únicamente para el análisis de la probable responsabilidad de los emplazados respecto de las conductas que les fueron imputadas en el OPR y, en su caso, para la determinación del monto de la sanción que corresponda. Lo anterior, debido a que las conductas investigadas se realizaron bajo la vigencia temporal de este último ordenamiento legal. En consecuencia, la supuesta indefensión alegada no se actualiza.

2.7.7 Es falso que EXCELENCIA tenga B unidades

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA señalaron, en síntesis, que:⁶⁶²

⁶⁵⁹ Páginas 17 (párrafo último) y 18 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

⁶⁶⁰ Folios 17615 a 17629.

⁶⁶¹ Folio 16345.

⁶⁶² Páginas 17 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 15 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 19 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 14 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 15 (párrafo primero) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 12 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de



36278

Es falso que al mes de febrero de dos mil quince EXCELENCIA prestara el SERVICIO DE TAXI con [REDACTED] unidades, puesto que desde el inicio de su relación contractual con el AICM y a la fecha en que se señala, nunca ha dispuesto de esa cantidad de unidades.

Asimismo, CONFORT señaló, en síntesis, que:⁶⁶³

Con referencia al planteamiento de la AI plasmado en el párrafo quinto de la página 23 del OPR, respecto de la oferta del SERVICIO DE TAXI al mes de febrero de dos mil quince, preciso que 1.-EXCELENCIA cuenta con un permiso de la SCT para [REDACTED] unidades y aunque en el padrón y registros vehiculares aparecía dicha cantidad, [REDACTED]

El argumento de las emplazadas resulta inoperante toda vez que **no combate** el OPR, pues el presente asunto versa sobre la probable responsabilidad de las AGRUPACIONES y sus REPRESENTANTES por la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006; por lo tanto, la imputación no se refiere ni se basa en el parque vehicular de EXCELENCIA, quien ni siquiera fue emplazada al presente procedimiento; aunado a que las emplazadas no explican por qué esa situación es relevante o de qué forma cambiaría las conclusiones a las que llegó el OPR.

2.7.8 El OPR no señala un estudio de costos y no fundamenta por qué las tarifas son similares o cercanas

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, que:⁶⁶⁴

En el OPR se indicó que: “[...] se observa que prácticamente todas las tarifas recomendadas por el ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES guardan una similitud manifiesta o muy cercana”. Al respecto, se aclara que tales tarifas no están dirigidas a las AGRUPACIONES por el solo hecho de que fueron quienes contrataron los servicios de SEPSA, sino a los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES.

Asimismo, se señala que la COFECE no indica y menos aún fundamenta ni motiva, cuál es la contravención a la LFCE o a cualquier otro ordenamiento legal aplicable, por el hecho de que las tarifas recomendadas guarden alguna similitud o sean muy cercanas, ni tampoco precisa si de la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que alguna o algunas AGRUPACIONES o PERMISIONARIOS, incurren en mayores o menores costos, directos o indirectos, y que por consiguiente el resultado del ESTUDIO TARIFARIO sea falso.

JORGE ESPINOSA.

⁶⁶³ Página 17 (párrafos primero y último) de la contestación al OPR de CONFORT.

⁶⁶⁴ Respecto de YELLOW CAB, página 52 (párrafo primero); NUEVA IMAGEN, página 49 (párrafo primero); SITIO 300, página 53 (párrafo primero); ENRIQUE RUVALCABA, 43 (párrafo último) y 44 (párrafo primero); CARLOS TEPALE, 45 (párrafo penúltimo); y JORGE ESPINOSA, 38 (párrafo último) y 39 (párrafo primero), de sus respectivos escritos de contestación al OPR.



36280

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Más aún, deja de analizar y valorar la similitud que existe en la operación del SERVICIO DE TAXI por parte de los PERMISIONARIOS y que se desprende de la información y documentos que obran en el EXPEDIENTE en que se actúa, sin fundamentar ni motivar si el resultado del ESTUDIO TARIFARIO es congruente o incongruente con la información y documentación analizada, por lo que dicha autoridad solamente emite juicios de valor sin sustento y claramente improcedentes.

Algunas manifestaciones son **infundadas** y otras **inoperantes**, en virtud de que no combaten el OPR, en virtud de los siguientes razonamientos:

Resulta **infundada** la manifestación de las emplazadas respecto a que las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO estaban dirigidas a los PERMISIONARIOS pues como se señaló en el apartado "El ESTUDIO TARIFARIO estuvo dirigido a los PERMISIONARIOS, no a las AGRUPACIONES" de esta resolución, de los elementos probatorios contenidos en el OPR se desprende que el ESTUDIO TARIFARIO fue creado para las AGRUPACIONES directamente. Asimismo, tal como se señaló en el apartado "La competencia entre AGRUPACIONES no se da en el MERCADO INVESTIGADO, sino respecto de los servicios administrativos y de representación", no puede haber una separación entre PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES, en tanto que, las tarifas por la prestación del SERVICIO DE TAXI son establecidas por agrupación, y es ésta, quien frente al consumidor final (pasajero) funge como el prestador del SERVICIO DE TAXI, independientemente de que sean los PERMISIONARIOS quienes materialmente llevan a cabo dicha actividad y registran las tarifas ante la SCT, por lo que las propuestas de tarifas estuvieron dirigidas a las AGRUPACIONES, por ser ellas quienes precisamente las cobran.

Ahora bien, resulta **infundado** que no se haya indicado cómo es que el hecho de que las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO guarden una similitud transgrede la LFCE o cualquier otro ordenamiento legal, pues basta leer en su conjunto el contenido de las páginas 47 a 65 del OPR para entender por qué es importante el comparativo de las tarifas recomendadas.

Asimismo, se advierte que el argumento de las emplazadas es **inoperante** por **gratuito** en razón de que únicamente afirman la necesidad de un estudio de costos, sin hacer señalamiento alguno respecto a por qué es necesario, cómo es que tendría que haberse analizado o en caso de que efectivamente se hubiera elaborado, en qué forma cambiarían las conclusiones del OPR.

Por otro lado, resulta **inoperante** el hecho de que debió valorarse la similitud en la operación del SERVICIO DE TAXI por parte de los PERMISIONARIOS o debió fundamentarse si el resultado del ESTUDIO TARIFARIO es congruente con la información analizada pues **no combate** la imputación contenida en el OPR, la cual versa respecto a la firma de un ACUERDO entre las AGRUPACIONES con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI en su carácter de competidoras entre sí para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, por lo que si se hubiera analizado lo que la emplazada señala en nada habría cambiado la imputación del OPR, pues la práctica monopólica absoluta imputada radica en la firma del ACUERDO y no en la operación del SERVICIO DE TAXI o la congruencia de los resultados contenidos en el ESTUDIO TARIFARIO.



36201

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Finalmente, se advierte que las emplazadas hacen un señalamiento **gratuito** y por tanto **inoperante** respecto a que la COFECE emite juicios de valor sin sustento y claramente improcedentes pues las emplazadas no ofrecen algún argumento lógico-jurídico o prueba que en realidad tienda a demostrar tal señalamiento.

2.7.9 La declaración de ALFONSO MÉNDEZ es contradictoria

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA refirieron, en síntesis, que:⁶⁶⁵

Las manifestaciones de ALFONSO MÉNDEZ en la comparecencia efectuada ante la COFECE el quince de octubre de dos mil quince son contradictorias y carentes de sentido, toda vez que en un primer momento refiere que "[...] [n]ormalmente nos sentamos los representantes de todas las agrupaciones prestadoras del Servicio para definir el precio de cada una de las zonas tarifarias [...]", para en un segundo momento señalar que "[...] **A** **A** con los demás presidentes de las AGRUPACIONES prestadoras del Servicio llevan a cabo los acuerdos de precios y nos avisan dónde, cómo y en qué zona aplican [...]", lo cual hace totalmente falsas e improcedentes sus manifestaciones, puesto que resultan inverosímiles y temerarias, al hablar primero de que él participó en supuestas reuniones y después manifestar que era un tercero el que participaba en esas supuestas reuniones; sin dejar de considerar que le atribuye a **A** facultades y atribuciones que no le corresponden, ya que como se ha explicado, para que los PERMISIONARIOS estén en posibilidad de aplicar una tarifa para el SERVICIO DE TAXI, primero la tienen que registrar ante SCT, lo que de acuerdo a su dicho, no hacen así y que obviamente es irreal e ilegal.

El argumento resulta **infundado**.

Las emplazadas refieren una supuesta contradicción en las manifestaciones de ALFONSO MÉNDEZ debido a que en su comparecencia ante esta autoridad llevada a cabo el quince de octubre de dos mil quince, en un primer momento en respuesta a la pregunta "10) Señale cómo determina SITIO 300 los precios o tarifas del SERVICIO que ofrece"⁶⁶⁶ señaló que "nos sentamos los representantes de todas las agrupaciones prestadoras del Servicio para definir el precio de cada una de las zonas tarifarias[...]",⁶⁶⁷ mientras que posteriormente señaló en respuesta a la pregunta "18) Manifieste, ¿tiene conocimiento de acuerdos para el establecimiento de precios, horarios, zonas tarifarias y organización del Servicio entre SITIO 300 y los demás prestadores del SERVICIO?"⁶⁶⁸ que **A** lleva a cabo con los demás representantes de las AGRUPACIONES los acuerdos de precios; sin embargo, se indica a las emplazadas que no existe contradicción alguna, ya que de la declaración de ALFONSO MÉNDEZ en ninguna parte

⁶⁶⁵ Páginas 54 (párrafo último) y 55 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB; 51 (párrafo último) y 52 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; 55 (párrafo último) y 56 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 46 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA; 48 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de CARLOS TEPALE; 41 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA.

⁶⁶⁶ Folio 15650.

⁶⁶⁷ Ídem.

⁶⁶⁸ Folio 15652.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 7 palabra(s)"

13

my



36282

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

se desprende que en las reuniones hubiera participado **únicamente** él o, en su caso, únicamente **A**. En todo caso, la declaración de ALFONSO MÉNDEZ no fue el único elemento de convicción considerado en el OPR para realizar la imputación presuntiva en contra de las emplazadas, sino que fueron tomados en cuenta otros elementos probatorios, principalmente, el ACUERDO, el ESTUDIO TARIFARIO, así como las declaraciones de los REPRESENTANTES y los desahogos presentados por las AGRUPACIONES durante la etapa indagatoria, mismos que ya fueron analizados en el capítulo "IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de ésta resolución, los cuales permitieron a la AI concluir que las emplazadas habían realizado la conducta descrita en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.

Asimismo, las emplazadas señalan que ALFONSO MÉNDEZ en su declaración le atribuye a **A** facultades y atribuciones que no le corresponden refiriéndose al establecimiento de tarifas, argumentando que los PERMISIONARIOS son quienes tienen que ir ante la SCT a registrar una nueva tarifa para después estar en posibilidad de aplicarla; no obstante, los emplazados soslayan que no necesariamente las tarifas que los PERMISIONARIOS registran ante la SCT, son los precios que se aplican a la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues tal como los mismos emplazados lo señalan en sus escritos de contestación al OPR, las tarifas registradas son los montos máximos que pueden ser cobrados en cada una de las zonas tarifarias, mientras que las tarifas efectivamente aplicadas en la prestación de dicho servicio pueden tener descuentos. En ese sentido, no resulta inverosímil que los representantes o dirigentes de las AGRUPACIONES se pongan de acuerdo para determinar las tarifas que serán aplicadas homogéneamente por los PERMISIONARIOS agremiados a sus respectivas AGRUPACIONES, independientemente de que corresponda a dichos PERMISIONARIOS realizar el registro de tarifas ante la SCT.

IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS

En la presente sección se analizarán las pruebas existentes en el EXPEDIENTE, cuyo análisis se dividirá en: [i] los elementos de convicción que dieron sustento a las imputaciones hechas en el OPR en contra de los emplazados; y [ii] las pruebas que fueron admitidas y desahogadas durante el procedimiento seguido en forma de juicio. Asimismo, se analizarán los argumentos formulados por las emplazadas en contra de los elementos utilizados en el OPR.

Por otra parte, se indica que se considerará lo dispuesto en los artículos 34 bis 2 de la LFCE 2012 y 62 del RLFCE, en el sentido de que se tendrán por ciertas las cuestiones con base en la mejor información disponible en el EXPEDIENTE salvo prueba en contrario, respecto de las preguntas que los agentes económicos, directa o indirectamente involucrados en el presente procedimiento, no contestaron o sobre las cuales no proporcionaron la información o los documentos que obraban en su poder.

Reglas para la valoración de las pruebas

En términos de lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE 2012, es aplicable supletoriamente el CFPC, por lo que en los casos en que no exista alguna disposición en la normativa de competencia que establezca reglas para valorar las pruebas, se realiza la valoración con base en



36283

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

dicho ordenamiento. Asimismo, conforme al artículo 197 del CFPC, esta COFECE goza de la más amplia libertad para hacer el análisis de las pruebas, para determinar el valor de las mismas y para fijar el resultado final de dicha valoración.

En consecuencia, se precisa que en lo que concierne a la valoración que se da respecto de los elementos de convicción enunciados en el presente capítulo, deberá entenderse a efecto de evitar repeticiones innecesarias que éstos son valorados de la siguiente manera, teniéndose por señalados en cada uno de ellos los artículos y los criterios judiciales referidos en este apartado, dependiendo de la clasificación que se haya dado a los mismos, haciendo hincapié que aquellos obtenidos durante la etapa indagatoria, adicionalmente serán valorados en términos del artículo 42 del RLFCE:

Documentales públicas

Respecto de las pruebas valoradas en el presente capítulo que constituyen documentales públicas en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, se les otorga el valor probatorio que otorgan los artículos 130 y 202 de ese ordenamiento y constituye prueba plena respecto de los hechos legalmente afirmados por la autoridad de que proceden. En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una **documental pública** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

Documentales privadas

En cuanto a las pruebas valoradas en el presente capítulo, que en términos de los artículos 93, fracción III y 133 del CFPC constituyen documentales privadas, se les da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del CFPC. En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una **documental privada** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

Copias simples o impresiones, y elementos aportados por la ciencia que constan o que obran en medios electrónicos

Respecto de las pruebas valoradas en el presente capítulo, que constituyen copias simples o impresiones, en términos de lo establecido por el artículo 93, fracciones VII y 188 CFPC, les corresponde el valor probatorio que otorgan los artículos 197 y 217 del CFPC. Para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de **copias simples o impresiones** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

En este aspecto, además, diversas pruebas existentes en el EXPEDIENTE se refieren a elementos aportados por la ciencia correspondientes a información generada o comunicada que consta en medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, cuya valoración debe hacerse también considerando lo establecido en el artículo 210-A del CFPC. Para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de un **elemento aportado por la ciencia que consta o que obra en medios electrónicos** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dicho artículo. En este sentido, en términos del artículo 210-A del CFPC, para valorar la fuerza probatoria de la información contenida en medios electrónicos deberá considerarse lo siguiente: [i] la fiabilidad

WJ



del método por el que fue generada, comunicada, recibida o archivada; [ii] si es posible atribuir a las personas obligadas el contenido de la información relativa; y [iii] la posibilidad de que la información sea accesible para su ulterior consulta. Por lo tanto, si se trata de archivos que no cumplan con los requisitos que establece el artículo 217 del CFPC para constituir prueba plena, tendrán que ser administrados con otros elementos del EXPEDIENTE, a fin de que se confirme la veracidad de la información en él contenida, razón por la cual constituye un mero indicio, salvo que resulte contrario a los intereses de las emplazadas.

Comparecencias y testimoniales

Esta autoridad advierte que parte del caudal probatorio se refiere a las declaraciones realizadas por diversas personas durante la investigación y durante el procedimiento seguido en forma de juicio. Dichas declaraciones serán valoradas aplicando de forma prudente una analogía con la prueba testimonial, toda vez que se refirieron a hechos de terceros en los términos previstos por el artículo 215 del CFPC. Por tanto, esas declaraciones tienen el valor que establecen los artículos 93, fracción VI, 165, 197 y 215 del CFPC. El último precepto normativo en comento prescribe que la prueba testimonial quedará para su valoración al prudente arbitrio de quien resuelve, debiendo tener en consideración lo establecido en las siguientes fracciones; específicamente, señala que los testigos:

- I. Convengan en lo esencial del acto que refieran, aunque difieran en los accidentes;
- II. Declaren haber oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre que depongan;
- III. Por su edad, capacidad o instrucción, tengan el criterio necesario para juzgar el acto;
- IV. Por su probidad, por la independencia de su posición o por sus antecedentes personales, tengan completa imparcialidad;
- V. Por sí mismos conozcan los hechos sobre que declaren, y no por inducciones ni referencias de otras personas;
- VI. Su declaración sea clara, precisa, sin dudas ni reticencias, sobre la substancia del hecho y sus circunstancias esenciales.
- VII. No hayan sido obligados por fuerza o miedo, ni impulsados por engaño, error o soborno, y
- VIII. Den fundada razón de su dicho.

Confesiones expresas

Varias de las pruebas que se analizan en el presente caso implican una confesión respecto de quienes las presentaron, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, se les confiere el valor probatorio pleno descrito en los artículos 96, 197, 199, 200 y 210 del CFPC, respecto de los hechos que resulten contrarios a los intereses de los mismos.⁶⁶⁹ En este aspecto, para evitar

⁶⁶⁹ Sirven de apoyo los siguientes criterios judiciales: i) "COPIAS



36285

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una **confesión** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

Hechos notorios

Por último, por economía procesal y a fin de evitar repeticiones innecesarias, deberá entenderse que al referir que una probanza es un **hecho notorio** para esta autoridad deberá estarse a lo señalado en el artículo 88 del CFPC. Asimismo, deberá entenderse que el contenido del documento o la página de Internet es un hecho cuya demostración no requiere mayor discusión ni debate y, por tanto, hacen

FOTOSTÁTICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE. No es válido negar el carácter de prueba a las copias fotostáticas simples de documentos, puesto que no debe pasar inadvertido que conforme a diversas legislaciones, tales instrumentos admiten ser considerados como medios de convicción. Así el Código Federal de Procedimientos Civiles previene, en su artículo 93, que: "La ley reconoce como medios de prueba: ... VII. Las fotografías, escritos y notas taquigráficas y, en general, todos aquellos elementos aportados por los descubrimientos de la ciencia..." El artículo 278 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal establece a su vez que para conocer la verdad sobre los puntos controvertidos, el juzgador puede valerse, entre otros elementos probatorios, "... de cualquier cosa..." Dentro de estas disposiciones es admisible considerar comprendidas a las copias fotostáticas simples de documentos, cuya fuerza probatoria mayor o menor, dependerá del caso concreto y de las circunstancias especiales en que aparezcan aportadas al juicio. De este modo, la copia fotostática simple de un documento hace prueba plena en contra de su oferente, porque cabe considerar que la aportación de tal probanza al juicio lleva implícita la afirmación de que esa copia coincide plenamente con su original. Esto es así porque las partes aportan pruebas con el objeto de que el juzgador verifique las afirmaciones producidas por aquéllas en los escritos que fijan la litis; por tanto, si se aporta determinado medio de convicción, es porque el oferente lo considera adecuado para servir de instrumento de verificación a sus afirmaciones. No es concebible que el oferente presente una prueba para demostrar la veracidad de sus asertos y que, al mismo tiempo, sostenga que tal elemento de convicción, por falso o inauténtico, carece de confiabilidad para acreditar sus aseveraciones. En cambio la propia copia fotostática simple no tendría plena eficacia probatoria respecto a la contraparte del oferente, porque contra ésta ya no operaría la misma razón y habría que tener en cuenta, además, que ni siquiera tendría la fuerza probatoria que producen los documentos simples, por carecer de uno de los elementos constitutivos de éstos, como es la firma autógrafa de quien lo suscribe y, en este caso, la mayor o menor convicción que produciría, dependería de la fuerza probatoria que proporcionarían otras probanzas que se relacionaran con su autenticidad" [Énfasis añadido]. Registro: 203516. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; III, Enero de 1996; Pág. 124; y ii) "**COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO.** De conformidad con lo dispuesto por el artículo 217 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 2o. de la Ley de Amparo, el valor de las pruebas fotográficas, taquigráficas y de otras cualesquiera aportadas por los descubrimientos de la ciencia, carácter que tienen las copias fotostáticas, por ser reproducciones fotográficas de documentos, quedan al prudente arbitrio del juzgador: por lo tanto, en ejercicio de dicho arbitrio debe otorgársele valor probatorio a la documental exhibida por el quejoso en el juicio de amparo, consistente en un escrito que dirigió a la autoridad responsable, si aquél la reconoció como veraz [énfasis añadido]". Registro: 192931. [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; X, Noviembre de 1999; Pág. 970.

prueba plena únicamente de que dicha información está publicada en esos términos.⁶⁷⁰ Asimismo, las publicaciones y el contenido del DOF son hechos notorios.⁶⁷¹

⁶⁷⁰ Al respecto, resultan aplicables, por analogía, las siguientes tesis: "**HECHO NOTORIO. LO CONSTITUYEN LOS DATOS QUE APARECEN EN LAS PÁGINAS ELECTRÓNICAS OFICIALES QUE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UTILIZAN PARA PONER A DISPOSICIÓN DEL PÚBLICO, ENTRE OTROS SERVICIOS, LA DESCRIPCIÓN DE SUS PLAZAS, EL DIRECTORIO DE SUS EMPLEADOS O EL ESTADO QUE GUARDAN SUS EXPEDIENTES Y, POR ELLO, ES VÁLIDO QUE SE INVOQUEN DE OFICIO PARA RESOLVER UN ASUNTO EN PARTICULAR.** Los datos que aparecen en las páginas electrónicas oficiales que los órganos de gobierno utilizan para poner a disposición del público, entre otros servicios, la descripción de sus plazas, el directorio de sus empleados o el estado que guardan sus expedientes, constituyen un hecho notorio que puede invocarse por los tribunales, en términos del artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo; porque la información generada o comunicada por esa vía forma parte del sistema mundial de disseminación y obtención de datos denominada "internet", del cual puede obtenerse, por ejemplo, el nombre de un servidor público, el organigrama de una institución, así como el sentido de sus resoluciones; de ahí que sea válido que los órganos jurisdiccionales invoquen de oficio lo publicado en ese medio para resolver un asunto en particular". [J]; 9a. Época: T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIX, Enero de 2009; Pág. 2470, y "**PÁGINAS WEB O ELECTRÓNICAS. SU CONTENIDO ES UN HECHO NOTORIO Y SUSCEPTIBLE DE SER VALORADO EN UNA DECISIÓN JUDICIAL.** Los datos publicados en documentos o páginas situados en redes informáticas constituyen un hecho notorio por formar parte del conocimiento público a través de tales medios al momento en que se dicta una resolución judicial, de conformidad con el artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles. El acceso al uso de Internet para buscar información sobre la existencia de personas morales, establecimientos mercantiles, domicilios y en general cualquier dato publicado en redes informáticas, forma parte de la cultura normal de sectores específicos de la sociedad dependiendo del tipo de información de que se trate. De ahí que, si bien no es posible afirmar que esa información se encuentra al alcance de todos los sectores de la sociedad, lo cierto es que si es posible determinar si por el tipo de datos un hecho forma parte de la cultura normal de un sector de la sociedad y pueda ser considerado como notorio por el juzgador y, consecuentemente, valorado en una decisión judicial, por tratarse de un dato u opinión común indiscutible, no por el número de personas que conocen ese hecho, sino por la notoriedad, accesibilidad, aceptación e imparcialidad de este conocimiento. Por tanto, el contenido de una página de Internet que refleja hechos propios de una de las partes en cualquier juicio, puede ser tomado como prueba plena, a menos que haya una en contrario que no fue creada por orden del interesado, ya que se le reputará autor y podrá perjudicarlo lo que ofrezca en sus términos." [IA]; 10a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo II, Noviembre de 2013; Pág. 1373.

⁶⁷¹ Al respecto, es aplicable el siguiente criterio: "**DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. SU PUBLICACIÓN Y CONTENIDO ES HECHO NOTORIO, BASTA SU COPIA SIMPLE PARA OBLIGAR A CONSTATAR SU EXISTENCIA Y TOMARLA EN CUENTA.** Los artículos 2o. y 3o. de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales son claros al establecer que el Diario Oficial de la Federación es el órgano del gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, de carácter permanente e interés público, que tiene como función publicar en el territorio nacional, las leyes, decretos, reglamentos, acuerdos, circulares, órdenes y demás actos, expedidos por los Poderes de la Federación en sus respectivos ámbitos de competencia, a fin de que éstos sean aplicados y observados debidamente; asimismo, establecen cuáles actos son materia de publicación, a saber, las leyes y decretos expedidos por el Congreso de la Unión; los decretos, reglamentos, acuerdos y órdenes del Ejecutivo Federal que sean de interés general; los acuerdos, circulares y órdenes de las dependencias del Ejecutivo Federal, que sean de interés general; los tratados celebrados por el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos; los acuerdos de interés general emitidos por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación; los actos y resoluciones que la Constitución y las leyes ordenen que se publiquen en el Periódico Oficial; y aquellos actos o resoluciones que por propia importancia así lo determine el Presidente de la República. Luego, la circunstancia de que una parte dentro de un juicio aporte en copia simple un ejemplar del Diario Oficial de la Federación, por el que pretende acreditar una especial situación jurídica que le afecta, no puede considerarse en modo alguno como un documento que tiene valor indiciario del hecho que se pretende demostrar, porque ha quedado establecido que la naturaleza del Diario Oficial es la de ser un órgano de difusión de los actos que la propia ley señala, y en razón de su finalidad de dar publicidad a los mismos, es que ninguna autoridad puede desconocer su contenido y alcance; en tal virtud, es de colegirse que el acto de publicación en ese órgano de difusión consta de manera documental, por lo que su presentación en una copia simple ante la autoridad judicial, no puede justificar un desconocimiento del acto por aquélla, sino que tiene el deber de tomar en cuenta esa publicidad del acto patente en el documento presentado en copia simple que refleja la existencia del original del Diario Oficial de la Federación que es fácilmente constatable como hecho notorio, más aún cuando existe la presunción legal de conocerlo por parte de la autoridad judicial, porque atento a lo establecido por el artículo 8o. de la citada ley, el Diario Oficial debe ser distribuido gratuitamente a los tres Poderes de la Unión y



36287

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Señalado lo anterior, se procede al análisis de la evidencia que existe en el EXPEDIENTE.

l) Elementos existentes en el EXPEDIENTE con anterioridad a la emisión del OPR

En la presente sección se analizarán los elementos de convicción que fueron recabados durante la investigación en los cuales se sustentó la probable responsabilidad de las emplazadas, de acuerdo a la siguiente metodología: primero, se hará referencia a los elementos de convicción y pruebas relacionadas con el carácter de competidor de las AGRUPACIONES; después, se valorarán los elementos de convicción y pruebas vinculadas con el ACUERDO imputado en el OPR.

A. CARÁCTER DE COMPETIDORES ENTRE SÍ

En el apartado “Agentes económicos competidores entre sí”,⁶⁷² el OPR señaló que las AGRUPACIONES son competidoras entre sí de acuerdo a:

- a. La obligación de pertenecer a una organización para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.
- b. La actividad económica de las AGRUPACIONES.
- c. Los permisos de los agremiados a las AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI.
- d. La similitud en las características operativas y técnicas de las AGRUPACIONES que configuran la oferta del SERVICIO DE TAXI.
- e. La concurrencia de las AGRUPACIONES en las zonas en las que prestan el SERVICIO DE TAXI.
- f. El reconocimiento de las AGRUPACIONES como competidores entre sí.
- g. El objeto, sentido y alcance del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.

A continuación, se procede a realizar la valoración de los elementos de convicción del EXPEDIENTE con los cuales se concluye que las AGRUPACIONES son competidoras entre sí:

debe proporcionarse a los gobernadores de los Estados -incluido el Distrito Federal- una cantidad suficiente de ejemplares. Basta que la autoridad judicial tenga conocimiento del acto jurídico que invoca la parte interesada como publicado en el Diario Oficial de la Federación, que derivan del hecho material de haber sido difundido en una fecha precisa y su contenido, para que la autoridad judicial esté en condiciones de pronunciarse sobre ese aspecto, porque se trata de un acontecimiento notorio que deriva de fuentes de información que la ley garantiza le deben ser proporcionadas por otros órganos del Estado”. Época: Décima Época. Registro: 2003033. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro XVIII, Marzo de 2013, Tomo 3. Materia(s): Civil Tesis: 1.3o.C.26 K (10a.). Página: 1996. Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito. Amparo directo 302/2012. Novamedic Seguros de Salud, S.A. de C.V. 14 de junio de 2012. Unanimidad de votos. Ponente: Neófito López Ramos. Secretario: José Luis Evaristo Villegas.

⁶⁷² Páginas 25 a 34 del OPR, folios 16366 a 16375.



36280

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

A.1 DOCUMENTALES

1. **Documental pública**⁶⁷³ consistente en la copia certificada⁶⁷⁴ del instrumento notarial número ciento setenta mil cuatrocientos nueve de fecha cuatro de abril de mil novecientos ochenta y seis, pasado ante la fe del notario público número treinta y cinco del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el que consta la protocolización del acta constitutiva de SITIO 300,⁶⁷⁵ de la que se desprende lo siguiente:

"[...] ESTATUTOS -----
B. CAPÍTULO I.- DE LA ASOCIACIÓN -----
[...] ARTÍCULO 7.- El objeto social de de [sic] la Asociación, será: ----- I.- Prestar el servicio público de transportación terrestre en vehículos de alquiler, ya sean estos colectivos, semi-colectivos o individuales, en aquellas [sic] zonas en que se requiera este servicio. ----- II. Afiliar a esta Organización a aquellos prestadores de este tipo de servicio público, constituidos con los mismos principios y objeto social de ésta. [...] VIII. Adquirir los bienes muebles e inmuebles necesarios para satisfacer el objeto social de la Organización, así como la celebración de cualquier acto jurídico, convenios y contratos que se requieran para el logro [sic] de los objetivos ya señalados [...] [énfasis añadido]"⁶⁷⁶

De dicho instrumento, presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce,⁶⁷⁷ se desprende que SITIO 300 es una Asociación Civil que tiene como objeto social, entre otras cuestiones, prestar el servicio de transporte de pasajeros en vehículos de alquiler en diversas modalidades, afiliar a prestadores de dicho servicio y celebrar cualquier acto jurídico, convenios o contratos para cumplir su objeto social.

2. **Documental pública**⁶⁷⁸ consistente en la copia certificada⁶⁷⁹ del instrumento notarial número ciento veintinueve mil cincuenta y uno, pasado ante la fe del notario público número ciento tres del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el que consta la protocolización del acta constitutiva de "Sitio 300 Yellow Cab, A.C." (ahora YELLOW CAB),⁶⁸⁰ de la que se desprende lo siguiente:

"ESTATUTOS ----- DENOMINACIÓN, DOMICILIO, DURACIÓN Y OBJETO -----
[...] QUINTO.- El objeto de la Asociación será: -----
a) Prestar el servicio público de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en las modalidades necesarias como servicio individual, colectivo o servicios alternos en aquellas zonas en que se requiera el servicio de transportación de pasajeros; -----

⁶⁷³ Folios 7062 a 7094.

⁶⁷⁴ Copia certificada emitida el veintiocho de abril de dos mil catorce por el Secretario del Juzgado Décimo Cuarto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal (ahora Ciudad de México).

⁶⁷⁵ Celebrada el dieciséis de noviembre de mil novecientos ochenta y cinco.

⁶⁷⁶ Folios 7067 a 7070.

⁶⁷⁷ Folios 7047 a 7560.

⁶⁷⁸ Folios 7596 a 7526.

⁶⁷⁹ Copia certificada emitida el ocho de septiembre de dos mil once por el notario público número ciento tres de Distrito Federal (ahora Ciudad de México).

⁶⁸⁰ Celebrada el dieciséis de veintitrés de febrero de dos mil nueve.

Handwritten signature or mark.



36283

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

b) Afiliar a esta asociación a aquellos prestadores de este tipo de servicio público, constituidos con los mismos principios y objeto social de esta; [...] g) Celebrar y suscribir toda clase de actos, contratos, títulos y documentos que permitan llevar a cabo el cumplimiento de su objeto social [...] [énfasis añadido]”⁶⁸¹

De dicho instrumento, presentado por YELLOW CAB en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce,⁶⁸² se desprende que YELLOW CAB es una Asociación Civil que tiene como objeto social, entre otras cuestiones, prestar el servicio de transportación terrestre en el AEROPUERTO en diversas modalidades, afiliar a prestadores de dicho servicio y celebrar cualquier acto jurídico, convenios o contratos para cumplir su objeto social.

3. Documental pública⁶⁸³ consistente en la copia certificada⁶⁸⁴ de la póliza número siete mil doscientos veinticuatro de veintisiete de febrero de dos mil seis, pasada ante la fe del corredor público número catorce del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) en la que consta el acta constitutiva de PORTO TAXI, de la que se desprende lo siguiente:

“[...] ESTATUTOS -----
CAPITULO [sic] PRIMERO -----
DENOMINACION [sic], DURACION [sic], DOMICILIO Y OBJETO. -----
[...] ARTICULO [sic] CUARTO.- La sociedad tiene por objeto el siguiente: -----
A. La operación y explotación del servicio público federal de auto transporte de pasajeros de y hacia puertos marítimos y aeropuertos federales, autorizado mediante los permisos que para tal efecto le otorgue a la empresa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente. -----
B.- La administración, operación, explotación de las cajas expendedoras de boletos para la prestación del servicio de autotransporte público federal de pasajeros con origen o destino en puertos marítimos y aeropuertos federales [...]. D. La prestación del servicio público federal de transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal, aeropuerto y el interior de la república. [...] g) Representar a sus socios ante toda clase de autoridades y cualquier otra persona moral o física y la realización de las gestiones necesarias para el logro de los fines sociales. [...] j) En general, la celebración de todos los actos y contratos que le sean conexos o relacionados para el desarrollo del objeto social [...] [énfasis añadido]”⁶⁸⁵

De dicho instrumento, presentado por PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce,⁶⁸⁶ se desprende que PORTO TAXI es una sociedad mercantil que tiene como objeto social, entre otras cuestiones, operar y explotar el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia aeropuertos federales (autorizado mediante los permisos que al efecto otorga la SCT); administrar, operar y explotar las cajas expendedoras de boletos para la prestación del servicio de autotransporte

⁶⁸¹ Folios 7596 a 7598.

⁶⁸² Folios 7561 a 7950.

⁶⁸³ Folios 8002 a 8062.

⁶⁸⁴ Copia certificada emitida el veintiocho de octubre de dos mil catorce por el corredor público número catorce del Distrito Federal (ahora Ciudad de México).

⁶⁸⁵ Folio 8003.

⁶⁸⁶ Folios 7951 a 8686.

B.

Wey



36290

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

público federal de pasajeros con origen o destino en aeropuertos federales; representar a sus socios (PERMISIONARIOS) ante toda clase de autoridades y cualquier otra persona física o moral y realizar las gestiones necesarias para el logro de los fines sociales; y en general, celebrar todos los actos y contratos relacionados con el desarrollo del objeto social.

4. **Documental pública**⁶⁸⁷ consistente en la copia certificada⁶⁸⁸ del instrumento notarial número ochenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete, pasado ante la fe del notario público ciento veintiuno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en la que consta la constitución de NUEVA IMAGEN, de la que se desprende lo siguiente:

"ESTATUTOS -----
CAPITULO [sic] UNO.-----
DE LA ASOCIACIÓN -----
ARTÍCULO SÉPTIMO.- El Objeto Social de la Asociación será: -----
I.- Agremiar a los prestadores que cuenten con un Permiso para el servicio Público de Autotransporte Federal de pasajeros de y hacia los Puertos Marítimos y Aeropuertos Federales, expedido por la [SCT], en todas sus modalidades en que se presta el servicio, para representarlos ante toda o cualquier autoridad y ante terceros en lo que corresponde a la prestación del Servicio, de conformidad con la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y/o leyes reglamentarias. [...] IX.- Aceptar y conferir toda clase de mandatos de personas físicas morales relacionadas con el objeto social. [...] XV.- Adquirir los bienes muebles e inmuebles necesarios para satisfacer el objeto social de la Asociación, así como la celebración de cualquier otro acto jurídico, convenios y contratos que se requieran para el logro de los objetivos va señalados [...] [énfasis añadido]".

De dicho instrumento, presentado por NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil catorce,⁶⁸⁹ se desprende que NUEVA IMAGEN es una Asociación Civil que tiene como objeto social, entre otras cuestiones, agremiar a los PERMISIONARIOS para representarlos ante cualquier autoridad y ante terceros en lo que corresponde a la prestación del SERVICIO DE TAXI; aceptar y conferir toda clase de mandatos de personas físicas o morales relacionadas con el objeto social y celebrar cualquier otro acto jurídico, convenios y contratos que se requieran para el logro de los objetivos de su objeto.

5. **Documental pública**⁶⁹⁰ consistente en el quinto testimonio, quinto en su orden,⁶⁹¹ del instrumento notarial número trescientos quince mil novecientos sesenta y cuatro de ocho de julio de dos mil trece, pasado ante la fe de la notario público doscientos siete del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), actuando como asociada y en el protocolo del notario público número diez del Distrito Federal (ahora

⁶⁸⁷ Folios 5189 a 5244.

⁶⁸⁸ Copia certificada emitida por el notario público noventa y nueve del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México).

⁶⁸⁹ Folios 5188 a 5391.

⁶⁹⁰ Folios 15206 a 15249.

⁶⁹¹ Emitido por los notarios públicos número diez y doscientos siete el dieciocho de septiembre de dos mil quince.

Ciudad de México), en el que consta la protocolización del acta de asamblea general ordinaria y extraordinaria de socios de CONFORT,⁶⁹² de la que se desprende lo siguiente:

"[...] BASES CONSTITUTIVAS.-----
[...] ARTÍCULO CUARTO.- La referida sociedad tendrá por objeto: A).- La prestación del servicio de autotransporte público particular o público de pasajeros, con destino inicial y destino final o viceversa, en cualquiera de sus modalidades, en las rutas de jurisdicción federal o jurisdicción local, autorizadas mediante las concesiones y permisos que para el efecto le otorgue a la sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o el gobierno local correspondiente por conducto de las autoridades locales o municipales, o mediante concesiones o permisos que aporten sus propios socios [...] Para la consecución del objeto social antes señalado, la sociedad podrá realizar los siguientes actos: [...] II.- Realizar toda clase de actos y celebrar toda clase de convenios o contratos con personas físicas, asociaciones, sociedades, municipios, Estados y con la Federación, grupos políticos, gubernamentales o sus dependencias, de cualquier naturaleza jurídica, que sean necesarios para el logro de los fines sociales [...] [énfasis añadido]"⁶⁹³

De dicho instrumento, presentado por CONFORT en la OFICIALÍA el veintitrés de septiembre de dos mil quince,⁶⁹⁴ se desprende que CONFORT es una Sociedad Cooperativa que tiene como objeto social, entre otras cuestiones, prestar el servicio de autotransporte de pasajeros en las rutas de jurisdicción federal mediante las concesiones y permisos que para tal efecto le sean otorgadas a sus PERMISIONARIOS; así como celebrar todo tipo de convenios o contratos para cumplir con su objeto.

6. Documental privada⁶⁹⁵ consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086⁶⁹⁶ emitido por el DGIPMA el quince de octubre dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de YELLOW CAB en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, del que se desprende lo siguiente:

"3. [Respecto de su actividad económica] Mi representada es una asociación civil [...que...] agremia a los permisionarios del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, legalmente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Autotransporte Federal; en ese contexto inicio [sic] operaciones el 09 de [sic] marzo de 2009.

Dentro de los servicios que mi representada ofrece, se encuentran el representar a sus agremiados ante las diferentes instancias, autoridades y dependencias que tengan injerencia en la prestación del servicio público señalado con anterioridad, respecto de los diversos trámites que les corresponden y que impactan o afectan a la generalidad de los agremiados; formalizar a nombre y cuenta de los permisionarios, los contratos de arrendamiento con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para la venta de boletos y para la ocupación de sus oficinas administrativas; administrar los recursos que aportan los permisionarios agremiados; implementar actividades de planeación, organización y acciones para el mejor desarrollo de la operación del servicio; altas y bajas de permisionarios; etc.

⁶⁹² Celebrada el quince de junio de dos mil trece.

⁶⁹³ Folios 15217 y 15218.

⁶⁹⁴ Folios 15161 a 15433.

⁶⁹⁵ Folios 7561 a 7950.

⁶⁹⁶ Folios 6693 a 6700.

[Respecto de los requerimientos generales de infraestructura y servicios] *Mi representada requiere de diversos espacios para la instalación de cajas para la venta de los boletos que amparan el servicio de taxis y para la instalación de oficinas administrativas y toda vez que mi representada no presta el servicio en cuestión, sino los permisionarios que esta agremia, se contrataron con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, otros espacios para ser ocupados como estacionamiento, zonas de espera y abordaje.*

[...]

11. [Sobre las rutas en las que ofrece o ha ofrecido el SERVICIO DE TAXI] [...] *cabe aclarar que en el servicio que nos ocupa y que se presta en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, no existen rutas definidas, sino que el servicio se presta por zonas tarifarias que se encuentran delimitadas por colonias o municipios.*

[...]

20. [Respecto a sus competidores, YELLOW CAB identificó a]: [...]

- a).- Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.;
- b).- Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.;
- c).- Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.
- d).- Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.; y
- e).- Servicio de Excelencia, S.A. de C.V.

[...]

26.- [Respecto del objeto del ESTUDIO TARIFARIO] [...] d) *El objeto del "ESTUDIO TARIFARIO" fue obtener la información técnica, económica y operativa necesaria para poder determinar las tarifas que los permisionarios agremiados a mí [sic] representada aplicarían en la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y que las mismas fueran competitivas y suficientes para cubrir los gastos propios de la operación [...] [énfasis añadido].*⁶⁹⁷

De dicho instrumento se desprende que YELLOW CAB: [i] tiene dentro de sus actividades la de representar a los permisionarios que se encuentran agremiados en su agrupación y que tienen como finalidad prestar el SERVICIO DE TAXI, así como la de administrar los recursos que aporten los permisionarios agremiados e implementar actividades de planeación, organización y acciones para el mejor desarrollo de la operación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 3); [ii] necesita de una infraestructura específica para prestar el SERVICIO DE TAXI, y entre sus principales requerimientos se encuentran los espacios para la venta de boletos que amparan el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 3); [iii] reconoce como sus competidores a CONFORT, SITIO 300, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y EXCELENCIA (respuesta a la pregunta 20); y [iv] que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue obtener la información técnica, económica y operativa necesaria para poder determinar las tarifas que los permisionarios aplicarían en la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 26).

⁶⁹⁷ Folios 7562, 7564, 7567 y 7568.

7. **Documental privada**⁶⁹⁸ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-083⁶⁹⁹ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre del mismo año, mediante el cual indicó lo siguiente:

“3. [Respecto a su actividad económica] agremiar y representar a personas físicas que son permisionarios en términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Los servicios que SITIO 300 ofrece a los permisionarios que agremia, incluyen la venta de los boletos del servicio, así como la administración de los recursos que por ese concepto se generan, siempre por cuenta y orden de dichos permisionarios; a través del personal contratado para el efecto, proporciona los servicios administrativos necesarios, la operación y organización del servicio de recolección de pasajeros a domicilio, operación y organización en las zonas de estacionamiento y zonas de abordaje (modulación); la representación de los permisionarios agremiados ante terceros en los asuntos sobre su colectividad, sin más límite que el que cada permisionario tiene sobre sus permisos individuales y los derechos derivados de dichos permisos. Para la realización de sus actividades, SITIO 300 requiere de la infraestructura consistente en espacios para la venta de los boletos, para oficinas y talleres de mantenimiento automotriz. De igual forma, SITIO 300 requiere de los servicios de suministro de energía eléctrica, servicio de telefonía y de internet y los servicios de recursos humanos. Para desarrollar sus funciones, SITIO 300 requiere de equipo de computación, equipo de telefonía y de comunicación. Los permisos que SITIO 300 requiere para prestar sus servicios, son los contratos de arrendamiento respectivos, el convenio con el aeropuerto para establecer las reglas generales de operación, el Registro Federal de Contribuyentes, registro ante el IMSS y el registro ante el INFONAVIT.

[...]

12. [Sobre la determinación de las rutas en la que ofrece o ha ofrecido el SERVICIO DE TAXI] [...] las zonas tarifarias que se adjuntan al presente como ANEXO 7, fueron determinadas mediante un sistema de círculos concéntricos trazados sobre el plano de la zona metropolitana de la Ciudad de México, con un radio que partía del antiguo edificio Torre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que desapareció en la remodelación del año 2005; y desde 2009, no se han registrado cambios en esta clasificación de zonas tarifarias a las cuales esa Autoridad denomina “rutas”.

13. Se reitera que SITIO 300 no es prestador del servicio [...] sino que como parte de sus actividades económicas y por cuenta y orden de los permisionarios agremiados, vende los boletos del servicio [...]

[...]

20. [Respecto a quiénes son los competidores, SITIO 300 señaló que]: los competidores de los permisionarios agremiados a Sitio 300, son los permisionarios agremiados a las personas morales denominadas Yellow Cab Sitio 300, Asociación Civil; Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, Sociedad Anónima de Capital Variable; Transportación Terrestre Nueva Imagen, Asociación Civil; Confort y Servicios en Transportación Terrestre, Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada de Capital Variable [...].

[...]

⁶⁹⁸ Folios 7047 a 7557.

⁶⁹⁹ Folios 5442 a 5448.

26.- [Respecto del objeto del ESTUDIO TARIFARIO] *d) El objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue el de analizar los gastos de operación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de taxi, con origen o destino en el AICM, la operación misma de dicho servicio y los requerimientos de los usuarios, con la finalidad de conocer y valorar los elementos necesarios para determinar las tarifas a aplicar a la prestación del referido servicio, buscando que con las mismas los permisionarios pudieran sufragar los gastos propios de la operación como son, entre otros, refacciones, aditivos, gasolina, cuotas, percepciones, etc [...]* [énfasis añadido].⁷⁰⁰

De dicho instrumento se desprende que SITIO 300: [i] tiene dentro de sus actividades la de representar a los permisionarios que se encuentren agremiados en su agrupación y que tengan como finalidad prestar el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 3); [ii] necesita de una infraestructura específica para prestar el SERVICIO DE TAXI, y entre sus principales requerimientos se encuentran los espacios para la venta de boletos (respuesta a la pregunta 3); [iii] vende los boletos de los permisionarios que agrupa (respuesta a la pregunta 13) [iv] reconoce como competidores de sus permisionarios a los permisionarios de CONFORT, SITIO 300, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 20); y [v] que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue determinar las tarifas a aplicar para la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 26).

8. **Documental privada**⁷⁰¹ consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-087⁷⁰² emitido por el DGIPMA el quince de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, por medio del cual señaló:

“3. [Respecto de su actividad económica] La sociedad Porto Taxi Terrestre Ejecutivo S.A. de C.V., tiene por objeto la operación y explotación del servicio público federal de autotransporte de pasajeros, autorizado mediante los permisos que para tal efecto le otorgue a la empresa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente [...].

[Respecto de los requerimientos generales de infraestructura y servicios] La empresa cuenta con una oficina propiedad del AICM la cual tiene el servicio de agua, luz, telefonía e internet así como el equipo de oficina necesario para llevar a cabo el funcionamiento de la empresa, de igual forma cuenta con áreas de estacionamiento propiedad del AICM para los taxis autorizados de la empresa, áreas que forman parte del acceso a zona federal [...].

4. [Respecto a los servicios que ofrece] [...] Mi representada únicamente ofrece el servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad terrestre de y hacia los puertos marítimos y aeropuerto.

[...]

11. [Sobre la determinación de las rutas en la que ofrece o ha ofrecido el SERVICIO DE TAXI] [...] en relación a la prestación de nuestro servicio se han establecido diez (10) zonas dentro del Distrito Federal, 6 en el área Metropolitana y las foráneas hacia los estados [sic] de Cuernavaca, Puebla, Querétaro, Toluca y Pachuca.

⁷⁰⁰ Folios 7047 a 7557.

⁷⁰¹ Folios 7951 a 8686.

⁷⁰² Folios 6701 a 6708.

[...]

20. [Respecto a sus competidores, PORTO TAXI identificó a]: [...]

1) Transporte Terrestre Nueva Imagen A.C [sic]

2) Sitio 300 [sic]

3) Yellow Cab A.C [sic]

4) Servicio de Excelencia S.A. de C.V.,

5) Taxis Confort [sic]

[...]

26.- [Respecto del objeto del ESTUDIO TARIFARIO] la realización de un diagnóstico para que cada empresa contratante contara con un esquema individual que al considerar las condiciones de operación de los servicios que se proporcionan para la transportación de y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, permitiera construir tarifas competitivas para cada empresa de manera que pueda generar ingresos y no pérdidas [sic] como desafortunadamente ha ocurrido y que dichos ingresos sean suficientes para cubrir los costos directos de operación de las unidades, los gastos indirectos que implica la administración y control de la prestación del servicio, mantener el empleo y la derrama económica que conlleva la prestación del servicio, además de asegurar los recursos necesarios para la sustitución oportuna de las unidades y obtener una utilidad que represente un negocio rentable [...]

 [énfasis añadido].⁷⁰³

De dicho instrumento se desprende que PORTO TAXI: [i] tiene por objeto la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 3 y 4); [ii] necesita de una infraestructura específica para prestar el SERVICIO DE TAXI, y entre sus principales requerimientos se encuentra un espacio de estacionamiento dentro del AEROPUERTO (respuesta a la pregunta 3); [iii] presta el SERVICIO DE TAXI por zonas tarifarias (respuesta a la pregunta 11); [iv] reconoce como sus competidores a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y CONFORT (respuesta a la pregunta 20); y [v] señala que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue construir tarifas competitivas para cada empresa de manera que la prestación del SERVICIO DE TAXI pudiera generar ingresos (respuesta a la pregunta 26).

9. Documental privada⁷⁰⁴ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-084⁷⁰⁵ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre del mismo año, por medio del cual señaló:

"PUNTO 2. [Respecto de su actividad económica] Transportación Terrestre Nueva Imagen, es una asociación civil sin fines de lucro, su objeto es agremiar a los prestadores que cuenten con un permiso para el servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. [...]

Servicios que ofrece: Representa a sus agremiados ante autoridades y terceros, en lo que corresponde a sus asuntos de interés general respecto de la prestación del servicio, con limite de lo que representa el

⁷⁰³ Folios 7955, 7957, 7963, 7966 y 7975.

⁷⁰⁴ Folios 6853 a 6872.

⁷⁰⁵ Folios 5449 a 5456.

permiso que individualmente les ha sido expedido; por cuenta y orden de los permisionarios, realiza la venta de los boletos del servicio y administra los recursos; proporciona persona para logística de operación; realiza el registro de permisionarios y operadores que prestan directamente el servicio.

[...]

[Respecto de los requerimientos generales de infraestructura y servicios] *espacios de venta, oficinas. - - - - Los permisionarios, requieren la siguiente infraestructura: espacios de estacionamiento y zonas de abordaje. [...] energía eléctrica, agua, teléfono fijo, teléfonos móviles, internet, radios de comunicación de dos vías, una base de radio frecuencia, servicios personales. [...] derecho de acceso y estacionamiento que se contrata con la administración aeroportuaria; suministro de combustibles y lubricantes, [...].*

PUNTO 6. [Respecto de las funciones de CARLOS TEPALE] CARLOS TEPALE ALONSO.-
Presidente del Consejo Directivo, cuyas funciones son:

a).- Representar con el uso de la firma social a la asociación en juicio o fuera de el ante toda clase de funcionarios y autoridades, ya sean civiles, administrativas, judiciales, penales, del trabajo o militares, del fuero común o del federal, organismos públicos descentralizados, así como ante particulares, sociedades, corporaciones, instituciones de crédito, etcétera.

b).- Otorgar y firmar toda clase de documentos públicos y privados y celebrar toda clase de contratos civiles y mercantiles a nombre de la asociación, así como otorgar y firmar títulos de crédito.

c).- Facultades generales para para [sic] pleitos y cobranzas y actos de administración.

[...]

PUNTO 10 [Sobre la determinación de las rutas en la que ofrece o ha ofrecido el SERVICIO DE TAXI] [...] se remiten las zonas tarifarias ("rutas") identificando las colonias y/o municipios y/o localidades más representativas de cada una de ellas, y que corresponden a los servicios que prestan los permisionarios agremiados a Nueva Imagen, señalando la colonia y/o lugar, Delegación o municipio, zona tarifaria correspondiente y coordenadas de localización en el plano Guía Roji.

[...]

PUNTO 19. [Respecto a sus competidores, NUEVA IMAGEN refirió que:] *La competencia que existe en la prestación del servicio a cargo de los permisionarios agremiados a Nueva Imagen, es la siguiente:*

- *Los permisionarios asociados a la moral Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Yellow Cab Sitio 300, A.C.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.*
- *Los permisionarios asociados a la moral Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.*
- *La moral Servicio de Excelencia, S.A. de C.V.*

[...]

PUNTO 24 [...] d) [respecto del objeto del ESTUDIO TARIFARIO] Establecer un esquema que permita, a partir tanto de las condiciones de operación de los servicios que se proporcionen para la transportación desde y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público



36297

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

usuario, construir las tarifas competitivas que deban aplicarse por este servicio [...] [énfasis añadido]".⁷⁰⁶

De dicho instrumento se desprende que NUEVA IMAGEN: [i] tiene por objeto agremiar a los prestadores que cuenten con un permiso para el servicio de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, expedido por la SCT (respuesta al punto 2); [ii] necesita de una infraestructura específica para prestar el SERVICIO DE TAXI, y entre sus principales requerimientos se encuentra el espacio de estacionamiento dentro del AEROPUERTO (respuesta al punto 2); [iii] presta el SERVICIO DE TAXI por zonas tarifarias (respuesta al punto 10); [iv] reconoce como competidores de sus permisionarios a los permisionarios agremiados a SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT (respuesta al punto 19); [v] que la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO era, entre otras, construir las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI.

10. Documental privada⁷⁰⁷ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021⁷⁰⁸ emitido por el DGIPMA el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año, por medio del cual señaló:

"8. [Respecto de si una persona física, titular de un permiso otorgado por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI, puede prestar dicho servicio sin la necesidad de pertenecer a alguna de las agrupaciones] Se establece, como un requisito indispensable, que para el caso de la transportación terrestre se lleve a cabo un contrato con una sociedad mercantil. No puede ser de manera personal; no puede ser de manera individual, tiene que ser mediante una sociedad mercantil [...] [énfasis añadido]".⁷⁰⁹

Del dicho del AICM se desprende que para que una persona física pueda prestar el SERVICIO DE TAXI, aunado al permiso correspondiente de la SCT, necesariamente debe pertenecer a una agrupación, pues de manera independiente el AICM no lo permite.

11. Documental privada⁷¹⁰ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁷¹¹ emitido el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SEPSA el catorce de octubre de dos mil catorce, mediante el cual indicó:

"b) [Respecto del objeto y finalidad del ESTUDIO TARIFARIO] El objetivo del estudio fue establecer un esquema que permitiera, a partir tanto de las condiciones de operación de cada una de las agrupaciones prestadoras de los servicios para la transportación desde y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir tarifas competitivas a aplicar por

⁷⁰⁶ Folios 6854, 6864, 6865 y 6882 a 6891.

⁷⁰⁷ Folios 11584 a 13320.

⁷⁰⁸ Folios 11536 a 11542.

⁷⁰⁹ Folio 11588.

⁷¹⁰ Folios 5457 a 6686.

⁷¹¹ Folios 5433 a 5438.



35298

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

este servicio; de tal forma que, con una base sólida, los permisionarios pudieran lograr ingresos [...] [énfasis añadido]".

De dicho desahogo se desprende que el objeto, sentido y alcance del ESTUDIO TARIFARIO implican la construcción de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI entre las AGRUPACIONES.

12. Documental privada⁷¹² consistente en las copias certificadas⁷¹³ de veintidós (22) "CONVENIO[S] [INDIVIDUALES] DE ACCESO A ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACION [sic] DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS [...]",⁷¹⁴ celebrados entre el AICM y diversos PERMISIONARIOS, los cuales fueron integrados al EXPEDIENTE mediante acuerdos emitidos por el DGIPMA de veintiuno de enero de dos mil quince y trece de enero de dos mil dieciséis.

La redacción de los convenios es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada PERMISIONARIO. Así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente un convenio suscrito por

⁷¹² Folios 11423 a 11438 Bis; 11445 a 11462; 15983 a 16000; 16001 a 16015; 16016 a 16028; 16034 a 16048; 16049 a 16063; 16064 a 16081; 16082 a 16099; 16100 a 16114; 16115 a 16133; 16134 a 16151; 16152 a 16166; 16167 a 16184; 16186 a 16202; 16203 a 16220; 16221 a 16238; 16239 a 16257; 16258 a 16280; 16304 a 16326 y 16327 a 16339.

⁷¹³ Copias certificadas emitidas el veintiuno de enero de dos mil quince y el trece de enero de dos mil dieciséis por el titular de la Autoridad Investigadora de la COFECE, respecto de diversos contratos que obran en original en el expediente DE-015-2013.

⁷¹⁴ A saber:

Agrupación	Numero de convenios	Fecha de celebración	Vigencia	Folios
			B	16001 a 16015
				16034 a 16048
				16049 a 16063
				16100 a 16114
				16115 a 16133
				15983 a 16000
NUOVA IMAGEN	5			16064 a 16081
				16082 a 16099
				16115 a 16133
				16134 a 16151
				16016 a 16033
				16167 a 16184
				16186 a 16202
				16203 a 16220
				16221 a 16238
				16239 a 16257
				16258 a 16280
PORTO TAXI	5			16281 a 16303
				16304 a 16326
				16327 a 16339
				11423 a 11438 Bis
				11445 a 11462
Total	22			



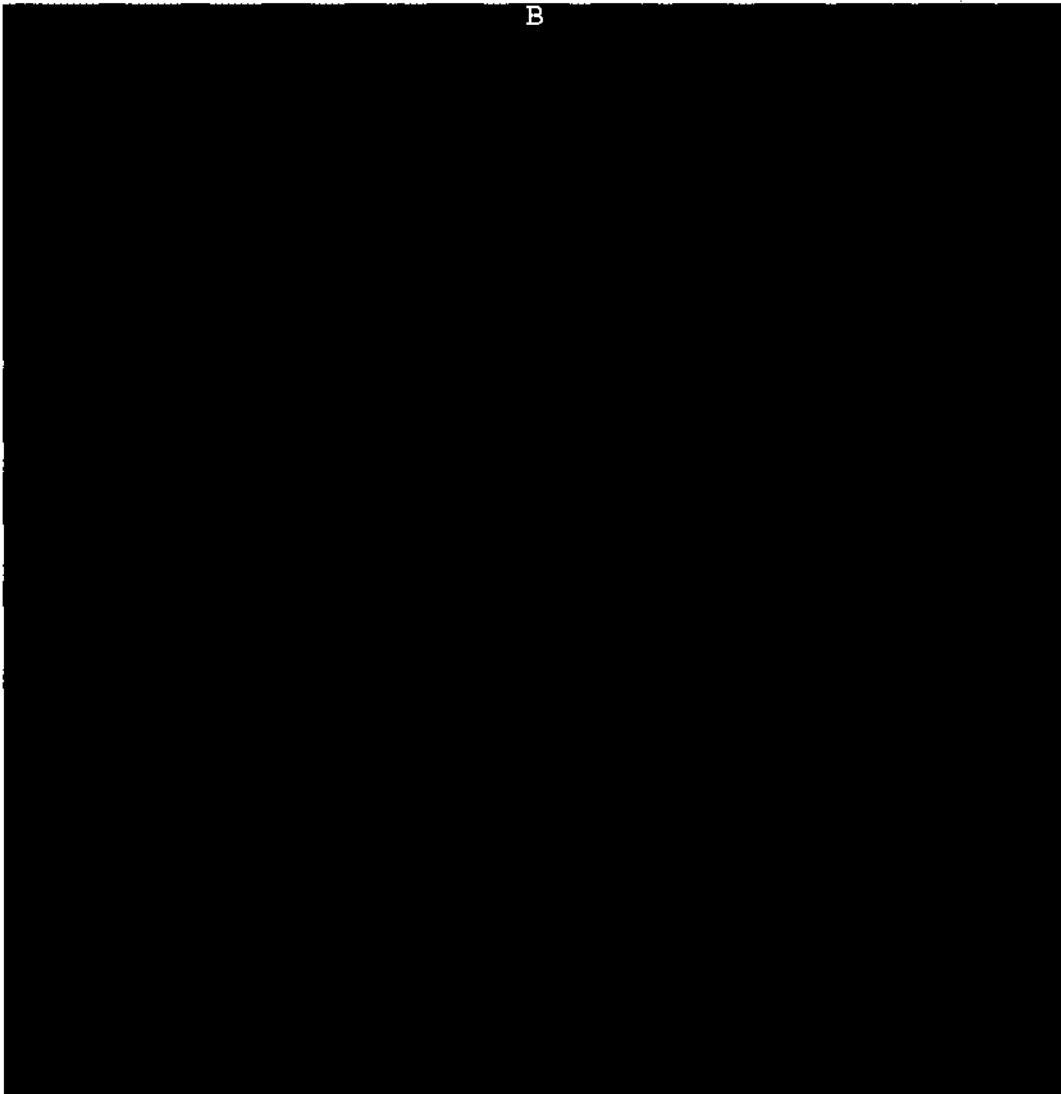
36299

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

un permisionario perteneciente a cada una de las AGRUPACIONES; y a continuación se procede a analizar el cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos de conformidad con lo siguiente:

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT, en el "Contrato No. 128"⁷¹⁵ celebrado el B se advierte lo siguiente:



⁷¹⁵ Folios 11423 a 11438 Bis.

"Eliminado: 7 párrafo(s), 1 renglón(es) y 1 palabra(s)"



35300

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [énfasis añadido]".

De dicho documento se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI, forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; (ii) el PERMISIONARIO se encuentra asociado a CONFORT; (iii) CONFORT actúa en representación de sus PERMISIONARIOS; (iv) los PERMISIONARIOS se comprometieron a cumplir con todo lo dispuesto por el CONTRATO MORAL; (v) CONFORT en colaboración con AICM tiene la facultad de revisar, verificar y supervisar a los PERMISIONARIOS; y (vi) una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, por lo que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, en el "Contrato No. 784"⁷¹⁶ celebrado B se advierte lo siguiente:

B

"Eliminado: 6 párrafo(s), 2 renglon(es) y 16 palabra(s)"

⁷¹⁶ Folios 15983 a 16000.



16001

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [énfasis añadido]”.

De dicho documento se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI, forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; (ii) el PERMISIONARIO se encuentra asociado a NUEVA IMAGEN; (iii) NUEVA IMAGEN actúa en representación de sus PERMISIONARIOS; (iv) los PERMISIONARIOS se comprometieron a cumplir con todo lo dispuesto por el CONTRATO MORAL; (v) NUEVA IMAGEN, en colaboración con AICM, tiene la facultad de revisar, verificar y supervisar a los PERMISIONARIOS; y (vi) una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, por lo que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, en el “Contrato No. 795”⁷¹⁷ celebrado el B, se advierte lo siguiente:

B

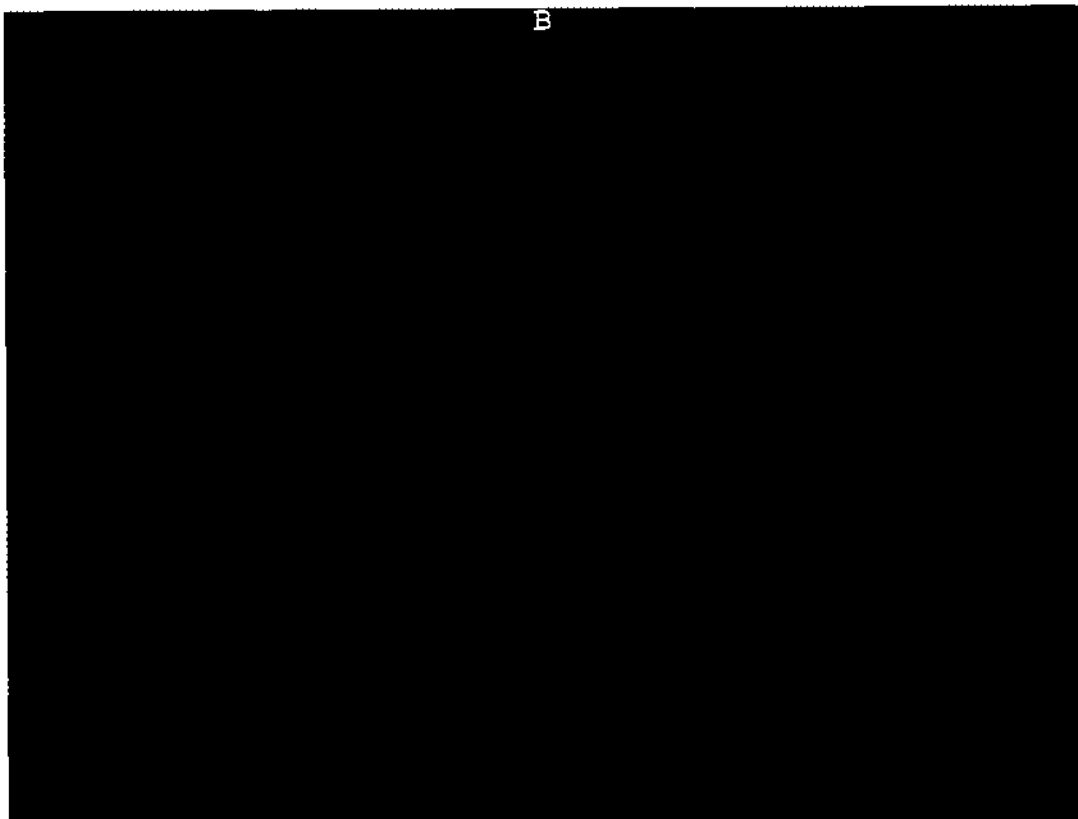
⁷¹⁷ Folios 16001 a 16015.

“Eliminado: 3 párrafo(s), 9 renglon(es) y 15 palabra(s)”



36302

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B [...] [énfasis añadido]”.

De dicho documento se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; (ii) el PERMISIONARIO se encuentra asociado a SITIO 300; (iii) SITIO 300 actúa en representación de sus PERMISIONARIOS; (iv) los PERMISIONARIOS se comprometieron a cumplir con todo lo dispuesto por el CONTRATO MORAL; (v) SITIO 300 en colaboración con AICM tiene la facultad de revisar, verificar y supervisar a los PERMISIONARIOS; y (vi) una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, por lo que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, en el “Contrato No. 586”⁷¹⁸ celebrado el B se advierte lo siguiente:

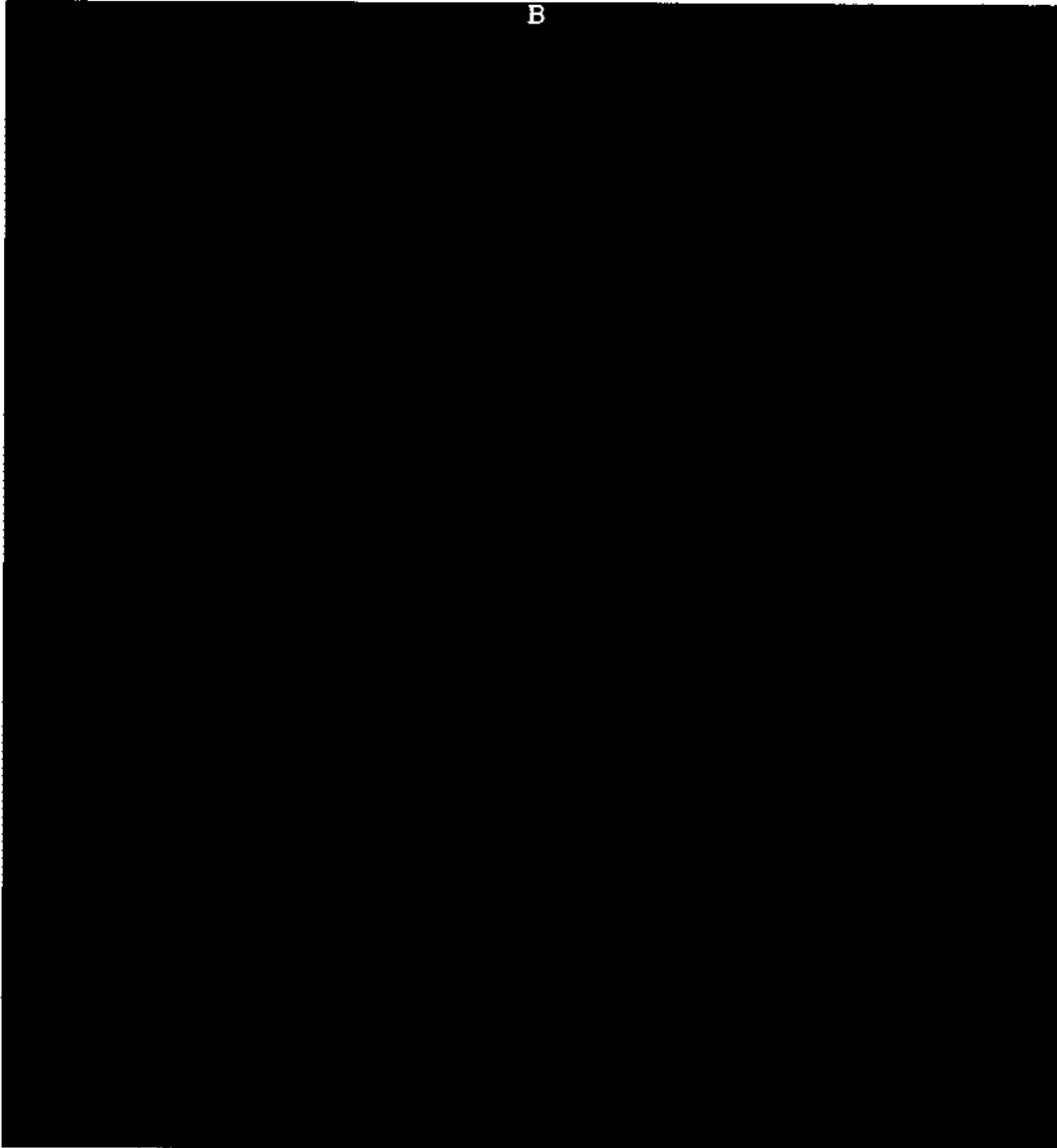
⁷¹⁸ Folios 16016 a 16033.

“Eliminado: 6 párrafo(s), 0 renglon(es) y 18 palabra(s)”



36303

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



De dicho documento se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; (ii) el PERMISIONARIO se encuentra asociado a YELLOW CAB; (iii) YELLOW CAB actúa en representación de sus PERMISIONARIOS; (iv) los PERMISIONARIOS se comprometieron a cumplir con todo lo dispuesto por el CONTRATO MORAL; (v) YELLOW CAB, en colaboración con AICM, tiene la facultad de revisar, verificar y supervisar a los PERMISIONARIOS; y (vi) una causal de

p.

WJ



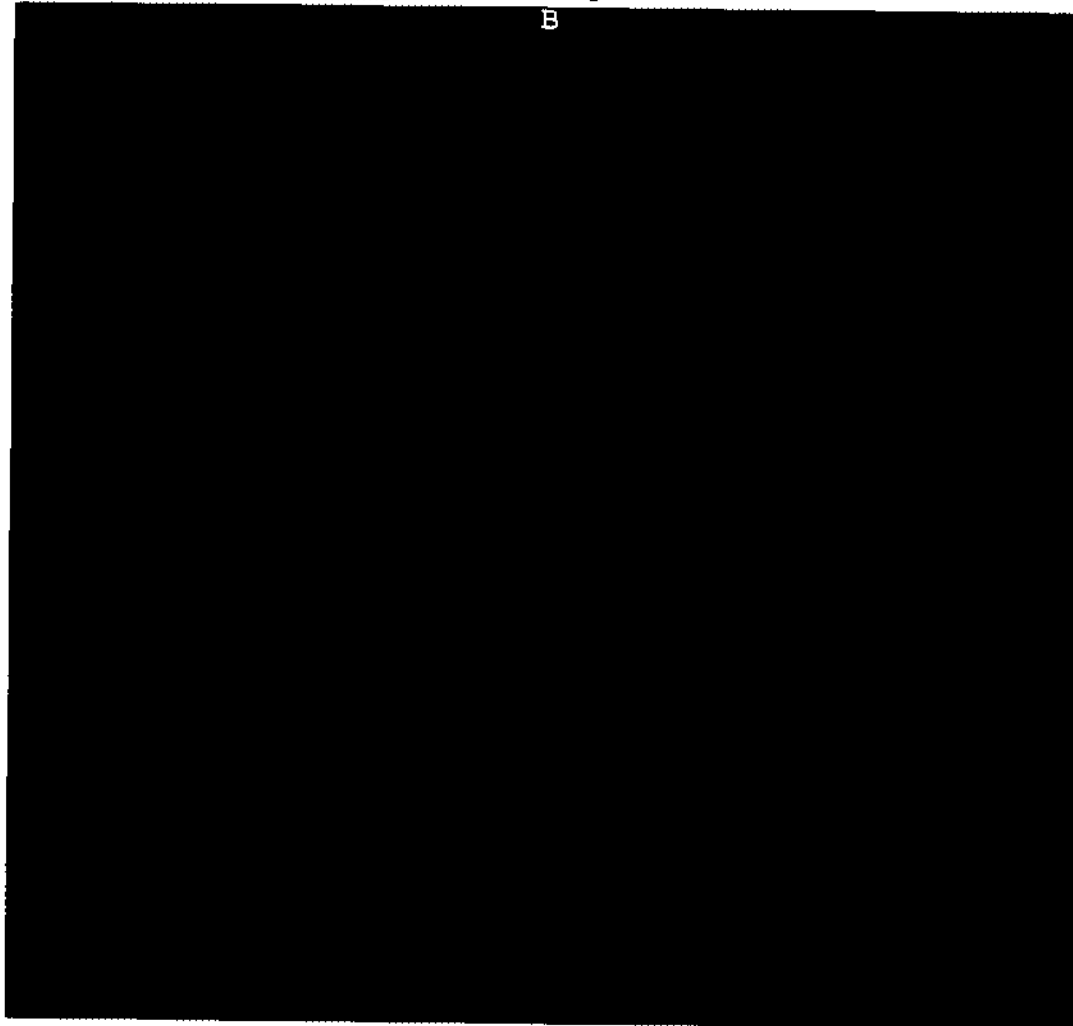
36304

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, por lo que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI, en el "Contrato No. 1329"⁷¹⁹ celebrado el [REDACTED] se advierte lo siguiente:



[...]

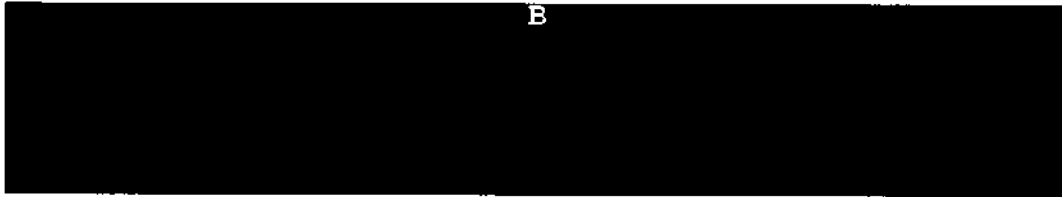
"Eliminado: 4 párrafo(s), 5 renglon(es) y 10 palabra(s)"

⁷¹⁹ Folios 16239 a 16255.



36305

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

B

[...] [énfasis añadido]".

De dicho documento se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; y (ii) los PERMISIONARIOS son socios de PORTO TAXI, pues para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, deben serlo.

A.1.1 VALORACIÓN DE LAS DOCUMENTALES

Las documentales públicas señaladas en los numerales 1 a 5 constituyen prueba plena respecto de la existencia y objeto social de SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI, CONFORT y NUEVA IMAGEN, respectivamente.

El hecho de que los representantes de las AGRUPACIONES hayan signado los documentos enlistados en los numerales 6 a 9 de este apartado, implica que los mismos prueban en contra de sus representadas en términos de los artículos 205 y 210 del CFPC y tienen valor probatorio pleno respecto del objeto, sentido y alcance de los mismos. En este sentido, las manifestaciones transcritas contenidas en los documentos señalados, constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento, mismos que constituyen prueba plena en contra de YELLOW CAB, SITIO 300, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN respecto a que prestan el SERVICIO DE TAXI, ya sea por sí o a través de sus agremiados (PERMISIONARIOS) y que ofrecen el servicio, pues representan a sus miembros frente a terceros, incluso en la venta de los boletos; también prueban que dichos agentes económicos se reconocen como competidores entre sí. Por su parte, dichos documentos tienen valor probatorio para los demás emplazados entre sí, al no haberlos objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 10 y 11 de este apartado, al no haber sido objetadas por los emplazados, tienen valor probatorio pleno en términos del artículo 205 del CFPC. En consecuencia, la documental contenida en el numeral 10 acredita que para que una persona física pueda prestar el SERVICIO DE TAXI, aunado al permiso correspondiente de la SCT, necesariamente debe pertenecer a una agrupación, pues de manera independiente el AICM no lo permite. Asimismo, la documental 11 acredita que el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue para la construcción de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI entre las AGRUPACIONES.

Asimismo, en relación con las pruebas contenidas en el numeral 12 de este apartado y toda vez que se trata de documentos certificados por el titular de la AI, esta prueba cumple con el requisito previsto en el artículo 217 del CFPC, ya que cada uno de los documentos contiene una certificación de un

Handwritten mark

Handwritten mark



35306

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

servidor público que cuenta con fe pública que tuvo a la vista los documentos originales de los cuales se tomó la copia certificada, por lo que tienen valor probatorio pleno. Asimismo, toda vez que las AGRUPACIONES no objetaron las pruebas referidas, tienen valor probatorio pleno para ellas en términos del artículo 205 del CFPC. En consecuencia, dichas documentales acreditan que los PERMISIONARIOS celebran convenios de acceso a zona federal con el AICM, cuya relación jurídica está sujeta a la pertenencia, necesaria e indispensable, a alguna agrupación.

En este tenor, de la adminiculación de las pruebas descritas en los numerales 1 a 12 se acredita que la actividad económica de las AGRUPACIONES es primordialmente el SERVICIO DE TAXI (en su caso prestado por conducto de los PERMISIONARIOS a ellas asociados), y para ello, realizan una serie de actividades administrativas, como la de representar a sus agremiados ante las dependencias que tengan injerencia en el SERVICIO DE TAXI. Los PERMISIONARIOS deben estar necesariamente agremiados a alguna agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI; la consecuencia de dejar de ser parte de la agrupación que corresponda, es la rescisión del contrato de acceso a zona federal para prestar el SERVICIO DE TAXI celebrado con el AICM, por ello, la existencia de las AGRUPACIONES es indispensable para que se preste el SERVICIO DE TAXI. Aunado a lo anterior, las AGRUPACIONES administran los recursos aportados por los PERMISIONARIOS y coordinan la venta de los boletos del SERVICIO DE TAXI al público, con lo que se prueba que, ante el consumidor, quien presta el SERVICIO DE TAXI y quien lo ofrece es la agrupación (pues el boleto es expedido a nombre de ésta). Finalmente, las propias emplazadas se reconocieron como competidoras entre sí.

A.2 COPIAS SIMPLES O IMPRESIONES

13. Copia simple o impresión⁷²⁰ del documento signado por el apoderado legal del AICM el dos de marzo de dos mil quince,⁷²¹ como anexo 2 del desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021⁷²² emitido el once de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE, el cual contiene entre otra información, un listado denominado "CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS", en el que se hace referencia a las empresas autorizadas que prestan o han prestado el SERVICIO DE TAXI, como se observa a continuación:

CUADRO DE INFORMACIÓN SOBRE EMPRESAS DE TAXIS AUTORIZADOS		
Empresa	Razón Social	En qué consiste el servicio
SITIO 300	Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
NUEVA IMAGEN	Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
YELLOW CAB	Sitio 300 Yellow Cab, A.C.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
PORTO TAXI	Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.

⁷²⁰ Folio 11671.

⁷²¹ Folios 11584 a 13320.

⁷²² Folios 11536 a 11542.



36307

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

CONFORT	Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.
EXCELENCIA	Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.	Servicio público federal de Taxis autorizados para pasajeros con destino, de y hacia el Aeropuerto.

De lo anterior, se desprende que el AICM reconoce que las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI.

14. Copia simple o impresión⁷²³ de diversas tarjetas de circulación otorgadas por la DGAF a diversos PERMISIONARIOS. Dichos documentos fueron presentados por la SCT en la OFICIALÍA el trece de

⁷²³ Folios 448, 452, 456, 460, 464, 468, 472, 476, 480, 484, 488, 492, 496, 500, 504, 508, 512, 516, 520, 524, 528, 532, 536, 540, 544, 548, 552, 556, 560, 564, 568, 572, 573, 577, 581, 585, 589, 593, 595, 601, 605, 606, 608, 612, 616, 620, 624, 628, 632, 636, 640, 644, 645, 649, 650, 654, 655, 659, 663, 667, 671, 675, 676, 678, 681, 685, 689, 693, 697, 701, 705, 709, 713, 717, 721, 725, 729, 733, 737, 741, 745, 749, 750, 754, 758, 762, 766, 770, 774, 778, 779, 783, 784, 788, 792, 796, 800, 804, 808, 812, 813, 817, 821, 825, 829, 833, 837, 840, 844, 846, 850, 853 bis, 857, 861, 864, 868, 869, 873, 875, 881, 885, 889, 893, 897, 899, 903, 904, 908, 912, 916, 920, 921, 925, 929, 933, 937, 941, 945, 946, 950, 954, 958, 963, 967, 972, 973, 977, 981, 985, 989, 992, 997, 1001, 1005, 1009, 1013, 1017, 1021, 1025, 1029, 1033, 1037, 1041, 1045, 1049, 1053, 1057, 1061, 1065, 1069, 1073, 1077, 1081, 1085, 1089, 1093, 1097, 1098, 1102, 1107, 1111, 1115, 1116, 1120, 1121, 1125, 1129, 1133, 1137, 1141, 1145, 1149, 1153, 1157, 1161, 1165, 1169, 1173, 1177, 1181, 1185, 1189, 1193, 1197, 1201, 1205, 1209, 1213, 1217, 1221, 1225, 1229, 1233, 1237, 1241, 1245, 1249, 1253, 1257, 1261, 1265, 1269, 1273, 1277, 1278, 1279, 1283, 1287, 1291, 1295, 1299, 1303, 1307, 1311, 1315, 1319, 1320, 1324, 1328, 1332, 1336, 1340, 1344, 1345, 1349, 1353, 1357, 1361, 1365, 1369, 1373, 1377, 1381, 1383, 1386, 1389, 1392, 1395, 1398, 1402, 1407, 1410, 1413, 1416, 1417, 1420, 1423, 1426, 1429, 1432, 1435, 1440, 1443, 1446, 1449, 1452, 1455, 1458, 1461, 1464, 1467, 1470, 1471, 1474, 1477, 1480, 1483, 1486, 1489, 1492, 1495, 1498, 1501, 1504, 1505, 1506, 1507, 1513, 1514, 1515, 1521, 1524, 1527, 1530, 1533, 1536, 1539, 1542, 1545, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1563, 1566, 1569, 1572, 1575, 1578, 1579, 1582, 1585, 1588, 1591, 1594, 1597, 1600, 1603, 1606, 1609, 1612, 1616, 1620, 1623, 1626, 1629, 1632, 1635, 1638, 1642, 1645, 1648, 1652, 1655, 1656, 1659, 1663, 1667, 1670, 1671, 1675, 1676, 1680, 1681, 1685, 1686, 1690, 1691, 1695, 1698, 1701, 1704, 1707, 1708, 1712, 1715, 1718, 1721, 1724, 1727, 1730, 1733, 1736, 1739, 1742, 1745, 1748, 1751, 1754, 1757, 1760, 1763, 1766, 1769, 1772, 1775, 1778, 1781, 1784, 1787, 1788, 1791, 1794, 1798, 1799, 1800, 1802, 1806, 1809, 1813, 1815, 1818, 1821, 1824, 1827, 1830, 1833, 1836, 1837, 1841, 1842, 1847, 1848, 1849, 1850, 1856, 1857, 1861, 1864, 1867, 1870, 1873, 1874, 1877, 1880, 1883, 1884, 1889, 1890, 1891, 1896, 1897, 1901, 1902, 1906, 1907, 1911, 1912, 1916, 1917, 1921, 1922, 1926, 1927, 1931, 1934, 1937, 1940, 1944, 1947, 1950, 1953, 1956, 1959, 1962, 1965, 1968, 1971, 1974, 1977, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992, 1995, 1998, 2001, 2004, 2007, 2014, 2019, 2024, 2029, 2034, 2039, 2044, 2049, 2054, 2059, 2064, 2069, 2074, 2079, 2084, 2089, 2094, 2099, 2104, 2109, 2114, 2118, 2124, 2128, 2133, 2138, 2143, 2148, 2153, 2158, 2163, 2167, 2172, 2178, 2180, 2187, 2191, 2195, 2199, 2203, 2207, 2211, 2215, 2219, 2223, 2227, 2231, 2235, 2239, 2243, 2247, 2251, 2255, 2260, 2264, 2268, 2273, 2278, 2282, 2288, 2293, 2298, 2303, 2308, 2313, 2318, 2323, 2328, 2333, 2338, 2343, 2348, 2353, 2358, 2363, 2368, 2373, 2378, 2382, 2387, 2392, 2397, 2402, 2407, 2411, 2417, 2421, 2426, 2431, 2436, 2441, 2445, 2449, 2454, 2460, 2464, 2469, 2474, 2475, 2480, 2485, 2490, 2491, 2492, 2497, 2503, 2504, 2505, 2510, 2515, 2520, 2525, 2526, 2531, 2536, 2541, 2542, 2547, 2552, 2553, 2558, 2559, 2561, 2566, 2571, 2576, 2577, 2582, 2583, 2590, 2591, 2596, 2601, 2602, 2607, 2608, 2613, 2618, 2623, 2628, 2633, 2638, 2643, 2648, 2653, 2658, 2663, 2667, 2672, 2679, 2684, 2689, 2694, 2699, 2704, 2709, 2710, 2715, 2720, 2725, 2730, 2735, 2740, 2745, 2750, 2755, 2760, 2761, 2766, 2771, 2772, 2773, 2778, 2779, 2784, 2789, 2794, 2798, 2803, 2808, 2813, 2818, 2823, 2828, 2833, 2838, 2843, 2848, 2849, 2854, 2855, 2860, 2865, 2866, 2867, 2872, 2877, 2882, 2887, 2888, 2893, 2898, 2903, 2908, 2913, 2918, 2923, 2928, 2933, 2938, 2943, 2944, 2949, 2954, 2959, 2964, 2969, 2974, 2979, 2984, 2989, 2994, 2999, 3004, 3009, 3014, 3019, 3024, 3029, 3034, 3039, 3044, 3049, 3054, 3055, 3056, 3057, 3062, 3067, 3072, 3076, 3077, 3082, 3087, 3088, 3093, 3098, 3099, 3100, 3105, 3106, 3111, 3116, 3125, 3131, 3136, 3140, 3145, 3150, 3155, 3156, 3163, 3164, 3165, 3170, 3173, 3178, 3183, 3187, 3194, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3208, 3212, 3216, 3220, 3224, 3225, 3229, 3233, 3237, 3238, 3242, 3246, 3247, 3251, 3252, 3256, 3260, 3261, 3262, 3266, 3270, 3271, 3272, 3276, 3280, 3284, 3288, 3292, 3293, 3297, 3301, 3302, 3306, 3310, 3312, 3313, 3316, 3320, 3324, 3328, 3332, 3333, 3337, 3341, 3345, 3349, 3350, 3354, 3358, 3359, 3360, 3364, 3368, 3372, 3376, 3380, 3385, 3389, 3393, 3397, 3401, 3405, 3406, 3407, 3411, 3412, 3416, 3420, 3425, 3426, 3427, 3428, 3431, 3432, 3436, 3437, 3441, 3445, 3446, 3451, 3454, 3458, 3462, 3466, 3467, 3468, 3472, 3476, 3480, 3484, 3485, 3489, 3493, 3497, 3501, 3505, 3509, 3513, 3517, 3521, 3525, 3529, 3533, 3537, 3541, 3545, 3549, 3553, 3557, 3558, 3562, 3566, 3570, 3574, 3578, 3582, 3586, 3590, 3591, 3592, 3596, 3600, 3601, 3605, 3609, 3610, 3614, 3618, 3622, 3623, 3627, 3631, 3635, 3639, 3643, 3647, 3651, 3652, 3656, 3660, 3664, 3668, 3672, 3673, 3674, 3678.

[Handwritten signature]



36300

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

agosto de dos mil catorce, como anexo cuatro a su desahogo al oficio de requerimiento de información y documentos COFECE-AI-DGIPMA-2014-002⁷²⁴ emitido el quince de julio de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, consistentes en:

I. Copia simple de cuatrocientas ochenta y seis (486) tarjetas de circulación emitidas por la DGAF a favor de los PERMISIONARIOS de SITIO 300 que contienen la autorización para la operación del SERVICIO DE TAXI en viajes con origen o destino en el puerto o aeropuerto;⁷²⁵ de dichas tarjetas de circulación se advierte que doce (12)⁷²⁶ de ellas se encuentran repetidas; respecto de las restantes, se observa que:

i. Trescientas veintitrés (323) refieren ser para "caminos de jurisdicción federal".

3682, 3683, 3684, 3688, 3692, 3696, 3700, 3704, 3708, 3712, 3716, 3720, 3724, 3728, 3732, 3736, 3737, 3738, 3743, 3748, 3753, 3758, 3763, 3768, 3773, 3774, 3779, 3784, 3789, 3794, 3799, 3804, 3809, 3814, 3819, 3820, 3825, 3830, 3835, 3840, 3841, 3842, 3847, 3852, 3853, 3854, 3855, 3860, 3865, 3870, 3871, 3876, 3881, 3886, 3891, 3896, 3897, 3902, 3907, 3912, 3913, 3914, 3915, 3920, 3925, 3926, 3931, 3932, 3937, 3938, 3943, 3948, 3949, 3954, 3959, 3960, 3961, 3966, 3967, 3976, 3980, 3984, 3988, 3992, 3996, 4000, 4004, 4008, 4012, 4016, 4020, 4024, 4028, 4029, 4033, 4037, 4041, 4045, 4049, 4053, 4057, 4061, 4065, 4069, 4073, 4077, 4081, 4085, 4089, 4093, 4097, 4098, 4102, 4106, 4107, 4111, 4115, 4119, 4123, 4127, 4131, 4135, 4139, 4140, 4144, 4146, 4147, 4152, 4155, 4160, 4164, 4167, 4173, 4178, 4183, 4188, 4193, 4197, 4204, 4208, 4209, 4213, 4217, 4221, 4225, 4229, 4233, 4236, 4241, 4245, 4249, 4253, 4257, 4261, 4265, 4266, 4270, 4274, 4278, 4279, 4280, 4284, 4288, 4292, 4295, 4300, 4301, 4302, 4306, 4310, 4314, 4318, 4319, 4323, 4327, 4330, 4335, 4339, 4343, 4347, 4351, 4355, 4358, 4364, 4369, 4374, 4379, 4384, 4389, 4392, 4395, 4398, 4401, 4405, 4408, 4412, 4413, 4417, 4418, 4423, 4424, 4427, 4432, 4436, 4440, 4445, 4450, 4455, 4460, 4465, 4470, 4475, 4480, 4485, 4490, 4495, 4500, 4505, 4510, 4515, 4520, 4525, 4530, 4536, 4541, 4546, 4551, 4556, 4563, 4566, 4571, 4576, 4581, 4586, 4591, 4596, 4601, 4606, 4611, 4616, 4621, 4626, 4631, 4636, 4641, 4646, 4651, 4656, 4661, 4666, 4671, 4676, 4681, 4686, 4691, 4696, 4701, 4706, 4711, 4716, 4721, 4726, 4731, 4736, 4741, 4746, 4751, 4756, 4761, 4766, 4771, 4776, 4781 y 4786.

⁷²⁴ Folios 256 a 261.

⁷²⁵ Folios 448, 452, 456, 460, 464, 468, 472, 476, 480, 484, 488, 492, 496, 500, 504, 508, 512, 516, 520, 524, 528, 532, 536, 540, 544, 548, 552, 556, 560, 564, 568, 572, 573, 577, 581, 585, 589, 593, 595, 601, 605, 606, 612, 616, 620, 624, 628, 632, 636, 640, 645, 649, 650, 654, 655, 659, 663, 667, 671, 675, 676, 678, 681, 685, 689, 693, 697, 701, 705, 709, 713, 717, 721, 725, 729, 733, 737, 741, 745, 749, 750, 754, 758, 762, 766, 770, 774, 778, 779, 783, 784, 788, 792, 796, 800, 804, 808, 812, 813, 817, 821, 825, 829, 833, 837, 840, 844, 846, 850, 853 bis, 857, 861, 864, 868, 869, 873, 875, 881, 885, 889, 893, 899, 903, 904, 908, 912, 916, 920, 921, 925, 929, 933, 937, 941, 946, 950, 954, 958, 963, 967, 972, 973, 977, 981, 985, 989, 992, 997, 1001, 1005, 1009, 1013, 1017, 1021, 1025, 1029, 1033, 1037, 1041, 1045, 1049, 1053, 1057, 1061, 1065, 1069, 1073, 1077, 1081, 1085, 1089, 1093, 1097, 1098, 1102, 1107, 1111, 1115, 1116, 1120, 1121, 1125, 1129, 1133, 1137, 1141, 1145, 1149, 1153, 1157, 1161, 1165, 1169, 1173, 1177, 1181, 1185, 1189, 1193, 1197, 1201, 1205, 1209, 1213, 1217, 1221, 1225, 1229, 1233, 1237, 1241, 1245, 1249, 1253, 1257, 1261, 1265, 1269, 1273, 1279, 1283, 1287, 1291, 1295, 1299, 1303, 1307, 1311, 1315, 1319, 1320, 1324, 1328, 1332, 1336, 1340, 1344, 1345, 1349, 1353, 1357, 1361, 1365, 1369, 1373, 1377, 1381, 1383, 1386, 1389, 1392, 1395, 1398, 1402, 1407, 1410, 1413, 1416, 1417, 1420, 1423, 1426, 1429, 1432, 1435, 1440, 1443, 1446, 1449, 1452, 1455, 1458, 1461, 1464, 1467, 1470, 1474, 1477, 1480, 1483, 1486, 1489, 1492, 1495, 1498, 1501, 1504, 1506, 1507, 1513, 1514, 1515, 1521, 1524, 1527, 1530, 1533, 1536, 1539, 1542, 1545, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1563, 1566, 1569, 1572, 1575, 1578, 1582, 1585, 1588, 1591, 1594, 1597, 1600, 1603, 1606, 1609, 1612, 1616, 1620, 1623, 1626, 1629, 1632, 1635, 1638, 1642, 1645, 1648, 1652, 1655, 1656, 1657, 1663, 1667, 1670, 1675, 1676, 1680, 1681, 1685, 1686, 1690, 1691, 1695, 1698, 1701, 1704, 1707, 1708, 1712, 1715, 1718, 1721, 1724, 1727, 1730, 1733, 1736, 1739, 1742, 1745, 1748, 1751, 1754, 1757, 1760, 1763, 1766, 1769, 1772, 1775, 1778, 1781, 1784, 1787, 1788, 1791, 1794, 1798, 1799, 1800, 1802, 1806, 1809, 1813, 1815, 1818, 1821, 1824, 1827, 1830, 1833, 1836, 1837, 1841, 1842, 1847, 1848, 1849, 1850, 1856, 1857, 1861, 1864, 1867, 1870, 1873, 1877, 1880, 1883, 1884, 1889, 1890, 1891, 1896, 1897, 1901, 1902, 1906, 1907, 1911, 1916, 1917, 1921, 1922, 1926, 1927, 1931, 1934, 1937, 1940, 1944, 1947, 1950, 1953, 1956, 1959, 1962, 1965, 1968, 1971, 1974, 1977, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992, 1995, 1998, 2001, 2004, 2007, 4389, 4392, 4395, 4398, 4401, 4405, 4408, 4412, 4413, 4417, 4418, 4423, 4424 y 4436.

⁷²⁶ Folios 608, 644, 897, 945, 1277, 1278, 1471, 1505, 1579, 1671, 1874 y 1912.



35309

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- ii. Ciento cuarenta y dos (142) refieren ser para “*caminos de jurisdicción federal de y hacia el aeropuerto de la ciudad de México*”.
 - iii. Nueve (9) ilegibles o incompletas.
- II. Copia simple de cien (100) tarjetas de circulación emitidas por la DGAF a favor de los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB que contienen la autorización para la operación del servicio en viajes con origen o destino en el puerto o aeropuerto;⁷²⁷ de dichas tarjetas de circulación se advierte que una (1)⁷²⁸ de ellas se encuentran repetida; respecto de las restantes, se observa que:
- i. Veinticuatro (24) refieren ser para “*caminos de jurisdicción federal*”.
 - ii. Setenta y seis (76) refieren ser para “*caminos de jurisdicción federal de y hacia el aeropuerto de la ciudad de México*”.
- III. Copia simple de quinientas tres (503) tarjetas de circulación emitidas por la DGAF a favor de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN que contienen la autorización para la operación del servicio en viajes con origen o destino en el puerto o aeropuerto,⁷²⁹ entre las cuales:

⁷²⁷ Folios 2014, 2019, 2024, 2029, 2034, 2039, 2044, 2049, 2054, 2059, 2064, 2069, 2074, 2079, 2084, 2089, 2094, 2099, 2104, 2109, 2114, 2118, 2124, 2128, 2133, 2138, 2143, 2148, 2153, 2158, 2163, 2167, 2172, 2178, 2180, 2187, 2191, 2195, 2199, 2203, 2207, 2211, 2215, 2219, 2223, 2227, 2231, 2235, 2239, 2243, 2247, 2251, 2255, 2260, 2264, 2268, 2273, 2278, 2282, 2288, 2293, 2298, 2303, 2308, 2313, 2318, 2323, 2328, 2333, 2338, 2343, 2348, 2353, 2358, 2363, 2368, 2373, 2378, 2382, 2387, 2392, 2397, 2402, 2407, 2411, 2417, 2421, 2426, 2431, 2436, 2445, 2454, 2460, 2464, 4173, 4178, 4183, 4188 y 4193.

⁷²⁸ Folio 2449.

⁷²⁹ Folios 2441, 2469, 2474, 2475, 2480, 2485, 2490, 2491, 2492, 2497, 2503, 2504, 2505, 2510, 2515, 2520, 2525, 2526, 2531, 2536, 2541, 2542, 2547, 2552, 2553, 2558, 2559, 2561, 2566, 2571, 2576, 2577, 2582, 2583, 2590, 2591, 2596, 2601, 2602, 2607, 2608, 2613, 2618, 2623, 2628, 2633, 2638, 2643, 2648, 2653, 2658, 2663, 2667, 2672, 2679, 2684, 2689, 2694, 2699, 2704, 2709, 2710, 2715, 2720, 2725, 2730, 2735, 2740, 2745, 2750, 2755, 2760, 2761, 2766, 2771, 2772, 2773, 2778, 2779, 2784, 2789, 2794, 2798, 2803, 2808, 2813, 2818, 2823, 2828, 2833, 2838, 2843, 2848, 2849, 2854, 2855, 2860, 2865, 2866, 2867, 2872, 2877, 2882, 2887, 2888, 2893, 2898, 2903, 2908, 2913, 2918, 2923, 2928, 2933, 2938, 2943, 2944, 2949, 2954, 2959, 2964, 2969, 2974, 2979, 2984, 2989, 2994, 2999, 3004, 3009, 3014, 3019, 3024, 3029, 3034, 3039, 3044, 3049, 3054, 3055, 3056, 3057, 3062, 3067, 3072, 3076, 3077, 3082, 3087, 3088, 3093, 3098, 3099, 3100, 3105, 3106, 3111, 3116, 3125, 3131, 3136, 3140, 3145, 3150, 3155, 3156, 3163, 3164, 3165, 3170, 3173, 3178, 3183, 3187, 3194, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3208, 3212, 3216, 3220, 3224, 3225, 3229, 3233, 3237, 3238, 3242, 3246, 3247, 3251, 3252, 3256, 3260, 3261, 3262, 3266, 6270, 3271, 3272, 3276, 3280, 3284, 3288, 3292, 3293, 3297, 3301, 3302, 3306, 3310, 3312, 3313, 3316, 3320, 3324, 3328, 3332, 3333, 3337, 3341, 3345, 3349, 3350, 3354, 3358, 3359, 3360, 3364, 3368, 3372, 3376, 3380, 3385, 3389, 3393, 3397, 3401, 3405, 3406, 3407, 3411, 3412, 3416, 3420, 3425, 3426, 3427, 3428, 3431, 3432, 3436, 3437, 3441, 3445, 3446, 3451, 3454, 3458, 3462, 3466, 3467, 3468, 3472, 3476, 3480, 3484, 3485, 3489, 3493, 3497, 3501, 3505, 3509, 3513, 3517, 3521, 3525, 3529, 3533, 3537, 3541, 3545, 3549, 3553, 3557, 3558, 3562, 3566, 3570, 3574, 3578, 3582, 3586, 3590, 3591, 3592, 3596, 3600, 3601, 3605, 3609, 3610, 3614, 3618, 3622, 3623, 3627, 3631, 3635, 3639, 3643, 3647, 3651, 3652, 3656, 3660, 3664, 3668, 3672, 3673, 3674, 3678, 3682, 3683, 3684, 3688, 3692, 3696, 3700, 3704, 3708, 3712, 3716, 3720, 3724, 3728, 3732, 3736, 3737, 3738, 3743, 3748, 3753, 3758, 3763, 3768, 3773, 3774, 3779, 3784, 3789, 3794, 3799, 3804, 3809, 3814, 3819, 3820, 3825, 3830, 3835, 3840, 3841, 3842, 3847, 3852, 3853, 3854, 3855, 3860, 3865, 3870, 3871, 3876, 3881, 3886, 3891, 3896, 3897, 3902, 3907, 3912, 3913, 3914, 3915, 3920, 3925, 3926, 3931, 3932, 3937, 3938, 3943, 3948, 3949, 3954, 3959, 3960, 3961, 3966, 3967, 3976, 3980, 3984, 3988, 3992, 3996, 4000, 4004, 4008, 4012, 4016, 4020, 4024, 4028, 4029, 4033, 4037, 4041, 4045, 4049, 4053, 4057, 4061, 4065, 4069, 4073, 4077, 4081, 4085, 4089, 4093, 4097, 4098, 4102, 4106, 4107, 4111, 4115, 4119, 4123, 4127, 4131, 4135, 4139, 4140, 4144, 4146, 4147, 4152, 4155, 4160, 4164, 4167, 4197, 4204, 4208, 4209, 4213, 4217, 4221, 4225, 4229, 4233, 4236, 4241, 4245, 4249, 4253, 4257, 4261, 4265, 4266, 4270, 4274, 4278, 4279, 4280, 4284, 4288, 4292, 4295, 4300, 4301, 4302, 4306, 4310, 4314, 4318, 4319, 4323, 4327, 4330, 4335, 4339, 4343, 4347, 4351 y 4355.

Wey



36310

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- i. Ciento sesenta y dos (162) refieren ser para "camino de jurisdicción federal".
 - ii. Treientos treinta (330) refieren ser para "camino de jurisdicción federal de y hacia el aeropuerto de la ciudad de México".
 - iii. Una (1) refiere ser para "camino de jurisdicción federal de la Ciudad de México".
 - iv. Diez (10) ilegibles o incompletas.
- IV. Copia simple de setenta y ocho (78) tarjetas de circulación emitidas por la DGAF a favor de los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI que contienen la autorización para la operación del servicio en viajes con origen o destino en el puerto o aeropuerto,⁷³⁰ entre las cuales:
- i. Cuarenta y nueve (49) refieren ser para "camino de jurisdicción federal".
 - ii. Catorce (14) refieren ser para "camino de jurisdicción federal de y hacia el aeropuerto de la ciudad de México".
 - iii. Quince (15) ilegibles o incompletas.

De dichos documentos se desprende que los permisionarios agremiados a SITIO 300, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, respectivamente, cuentan con autorizaciones otorgadas por la DGAF (permisos) para prestar el SERVICIO DE TAXI en caminos de jurisdicción federal y en caminos de jurisdicción federal de y hacia el AEROPUERTO.

15. Copia simple o impresión⁷³¹ de cinco (5) "CONTRATO[S] [MORALES] DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y QUE PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN COMUN [sic] PARA LA PRESTACION [sic] DEL SERVICIO PUBLICO [sic] DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS [...]", y en su caso los convenios modificatorios a los mismos,⁷³² celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES, y que fueron presentados por el AICM como anexo a su escrito el veinte de marzo de dos mil quince,⁷³³ los cuales se resumen de la siguiente manera:

Convenios individuales

SITIO 300	1	0
NUEVA IMAGEN	1	3
YELLOW CAB	1	2
PORTO TAXI	1	1

⁷³⁰ Folios 4358, 4364, 4369, 4374, 4379, 4384, 4427, 4432, 4440, 4445, 4450, 4455, 4460, 4465, 4470, 4475, 4480, 4485, 4490, 4495, 4500, 4505, 4510, 4515, 4520, 4525, 4530, 4536, 4541, 4546, 4551, 4556, 4563, 4566, 4571, 4576, 4581, 4586, 4591, 4596, 4601, 4606, 4611, 4616, 4621, 4626, 4631, 4636, 4641, 4646, 4651, 4656, 4661, 4666, 4671, 4676, 4681, 4686, 4691, 4696, 4701, 4706, 4711, 4716, 4721, 4726, 4731, 4736, 4741, 4746, 4751, 4756, 4761, 4766, 4771, 4776, 4781 y 4786.

⁷³¹ Folios 13377 a 13391, 13529 a 13544, 13616 a 13653, 13759 a 13775 y 13856 a 13872.

⁷³² Folios 13707 a 13710, 13711 a 13724, 13842 a 13855, 13927 a 13940 y 13971 a 13975.

⁷³³ Folios 13362 a 14747.

644



36311.

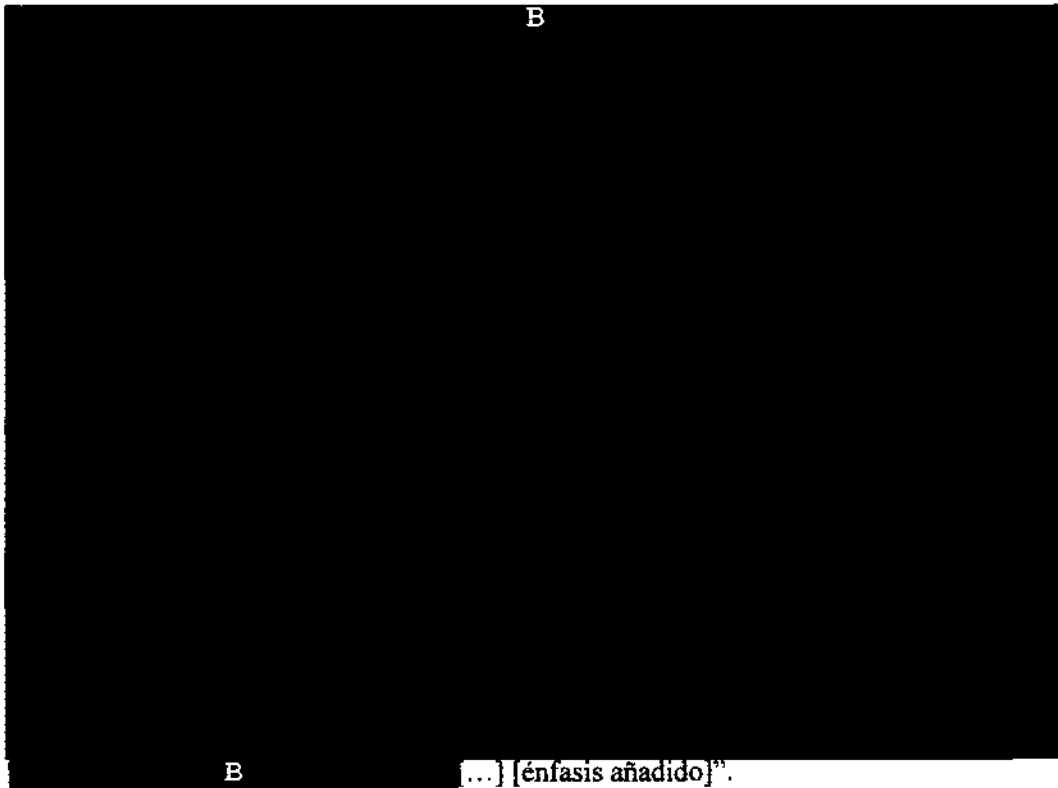
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

CONFORT	1	0
Total	5	6

A continuación, se procede a analizar el cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos, de los cuales se desprende lo siguiente:

Contenido del CONTRATO MORAL celebrado por CONFORT:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT, en el "Contrato No. 3088"⁷³⁴ celebrado el **B**, se advierte lo siguiente:



Contenido del CONTRATO MORAL celebrado por SITIO 300:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, en el Contrato 3256⁷³⁵ celebrado el **B**, se advierte lo siguiente:



⁷³⁴ Folios 13377 a 13391.
⁷³⁵ Folios 13377 a 13391.

"Eliminado: 6 párrafo(s), 1 renglon(es) y 23 palabra(s)"




76312

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [énfasis añadido]”.

Contenido del CONTRATO MORAL celebrado por PORTO TAXI:

En relación con PORTO TAXI, en el Contrato 2972⁷³⁶ celebrado el  se advierte lo siguiente:

B

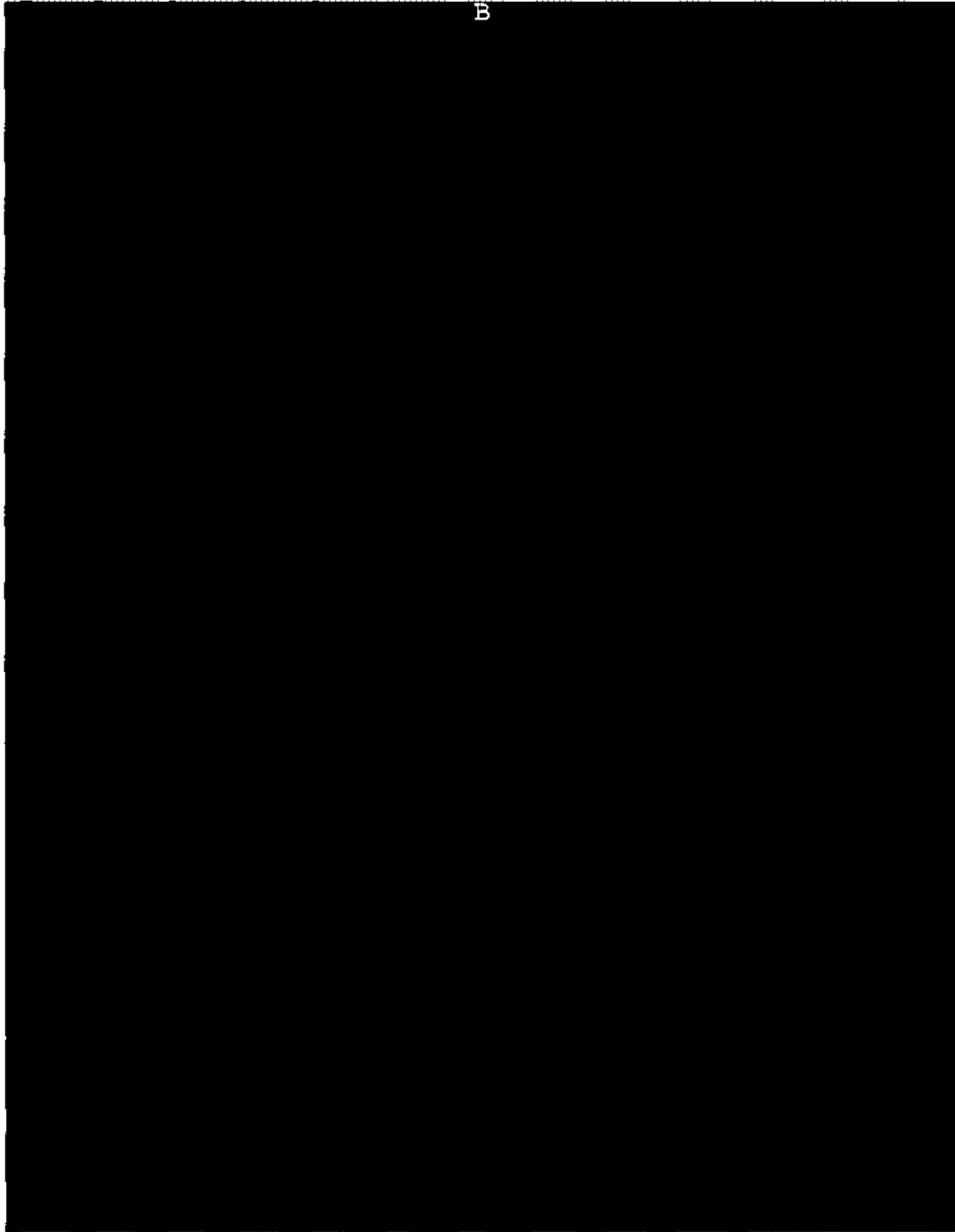
⁷³⁶ Folios 13616 a 13653.

"Eliminado: 8 párrafo(s), 3 rengion(es) y 14 palabra(s)"



36313

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



fb

luy



36314

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [Énfasis añadido]”.

Ahora bien, B PORTO TAXI suscribió con el AICM un segundo convenio modificadorio al convenio de acceso a zona federal.⁷³⁷ el cual se celebró: B

B [...]”;⁷³⁸ en este tenor, se establecieron las siguientes condiciones:

B

⁷³⁷ Folios 13711 a 13724.
⁷³⁸ Folio 13712.

“Eliminado: 7 párrafo(s), 4 renglon(es) y 22 palabra(s)”

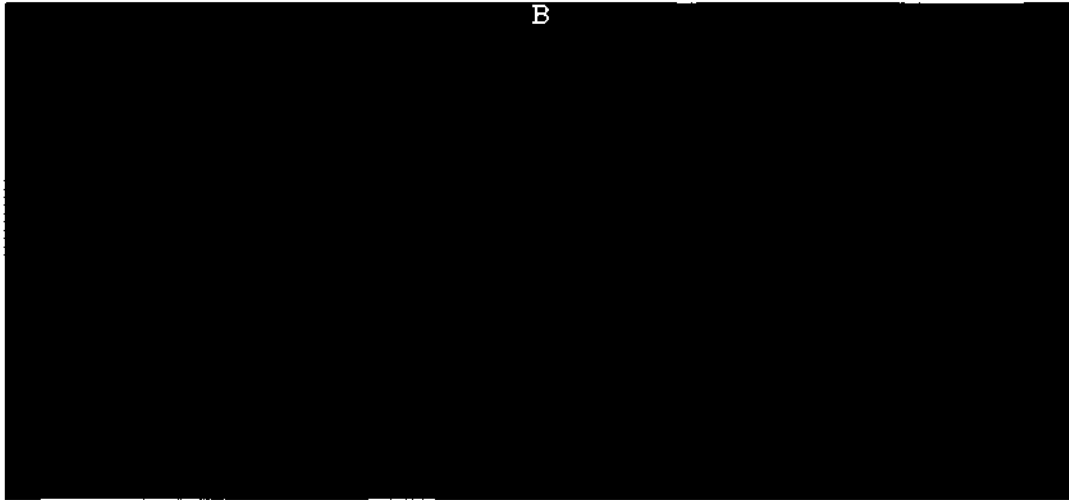
[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



30315

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B [...] [énfasis añadido]”.

Contenido del CONTRATO MORAL celebrado por NUEVA IMAGEN:

En relación con NUEVA IMAGEN, en el Contrato 3063⁷³⁹ celebrado el **B**
B se advierte lo siguiente:



3

⁷³⁹ Folios 13759 a 13775.

"Eliminado: 9 párrafo(s), 2 renglon(es) y 10 palabra(s)"

Wuy



36316

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [énfasis añadido]".

Ahora bien, NUEVA IMAGEN suscribió con el AICM tres convenios modificatorios al Anexo 3 del convenio de acceso a zona federal celebrado el B; sin embargo, las modificaciones se hicieron respecto a B las cuales no están relacionadas con los temas analizados en el OPR, por lo que su análisis resultaría ocioso.

Contenido del CONTRATO MORAL celebrado por YELLOW CAB:

En relación con YELLOW CAB, en el Contrato 3105⁷⁴⁰ celebrado el B se advierte lo siguiente:

B

"Eliminado: 7 párrafo(s), 2 renglon(es) y 35 palabra(s)"

⁷⁴⁰ Folios 13856 a 13872.



36317

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[REDACTED]

[REDACTED] [...] [énfasis añadido]".

Ahora bien, YELLOW CAB, suscribió con el AICM dos convenios modificatorios al Anexo 3 del convenio de acceso a zona federal, sin embargo, las modificaciones se hicieron [REDACTED]

[REDACTED] las cuales no están relacionadas con los temas analizados en el OPR, por lo que su análisis resultaría ocioso.

Conclusiones del CONTRATO MORAL signado por las AGRUPACIONES

- Que los PERMISIONARIOS se encuentran asociados a las AGRUPACIONES.
- Que el objeto del CONTRATO MORAL es establecer las condiciones para que las AGRUPACIONES, respectivamente, presten el SERVICIO DE TAXI.
- En el momento en que la SCT le cancele a alguno de los PERMISIONARIOS el permiso, AICM dará por terminado automáticamente el CONTRATO INDIVIDUAL.
- Que las AGRUPACIONES tienen facultades de vigilar y verificar a los PERMISIONARIOS en la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- Que las AGRUPACIONES por cuenta y orden de los PERMISIONARIOS son quienes venden los boletos a los usuarios del SERVICIO DE TAXI.

Conclusiones del CONTRATO MORAL signado por CONFORT

- Que CONFORT actúa en representación de sus PERMISIONARIOS.

Conclusiones del CONTRATO MORAL signado por PORTO TAXI

- Que PORTO TAXI funge como administrador de los PERMISIONARIOS.
- Que el uso de la Bolsa de Taxis está pactado con PORTO TAXI, y no así con los PERMISIONARIOS, por lo que es la empresa la que tiene el derecho de uso.
- Que el responsable solidario frente a la SCT junto con el AICM es PORTO TAXI y no así los PERMISIONARIOS.
- Que corre a cargo de PORTO TAXI llevar a cabo los actos necesarios a fin de garantizar la prestación del SERVICIO DE TAXI.

"Eliminado: 2 párrafo(s), 2 renglon(es) y 21 palabra(s)"

Wuy



36318

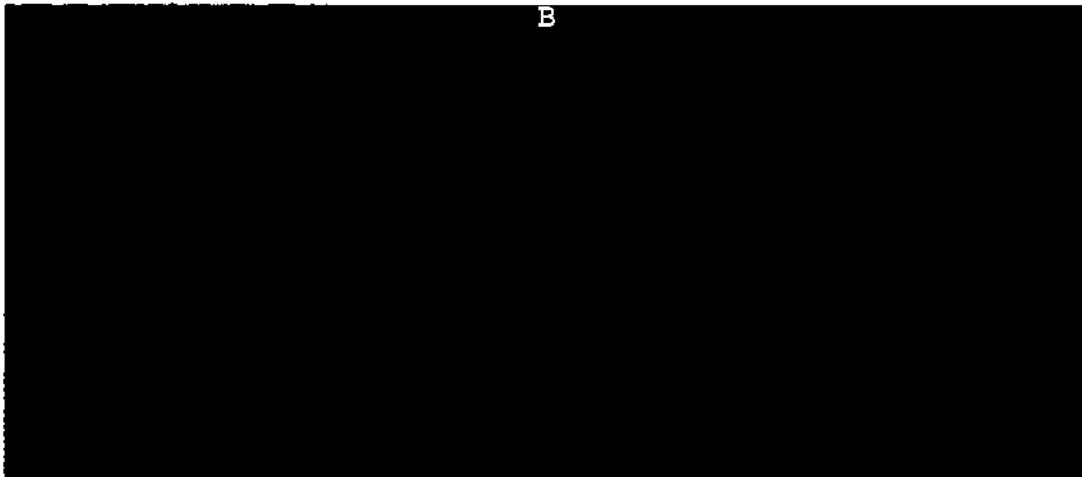
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Que PORTO TAXI es quien tiene la obligación de hacer los pagos respectivos al AICM, no así los PERMISIONARIOS.
- Que PORTO TAXI es la obligada a aplicar las tarifas registradas ante la SCT.
- Que los PERMISIONARIOS tienen la facultad de determinar la tarifa para la prestación del SERVICIO DE TAXI, sin embargo, también se desprende que los PERMISIONARIOS en su conjunto establecen una misma tarifa para todos los miembros de la empresa, pues del CONTRATO MORAL se desprende que el usuario tiene la posibilidad de elegir la modalidad que prefiera, más no la tarifa por permisionario.

16. **Copia simple o impresión**⁷⁴¹ de cinco (5) documentos denominados: "[...] *LAS CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO [sic] DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ [sic] CIUDAD DE MÉXICO*", anexos al CONTRATO MORAL que cada una de las AGRUPACIONES celebró con el AICM, y que fueron presentados por esta última el veinte de marzo de dos mil quince como anexo a su escrito de desahogo al reiteramiento al requerimiento de información⁷⁴² de seis de marzo de dos mil quince.⁷⁴³

Respecto de las características que deben cumplir las unidades de cada uno de los PERMISIONARIOS, el cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos contiene lo siguiente:

Contenido de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a CONFORT.⁷⁴⁴



⁷⁴¹ Respecto de CONFORT, folios 13396 a 13426; respecto de SITIO 300, folios 13547 a 13575; respecto de PORTO TAXI, folios 13725 a 13753; respecto de NUEVA IMAGEN, folios 13778 a 13813 y respecto de YELLOW Cab, folios 13878 a 13915.

⁷⁴² Folios 13362 a 14747.

⁷⁴³ Folios 13333 a 13337.

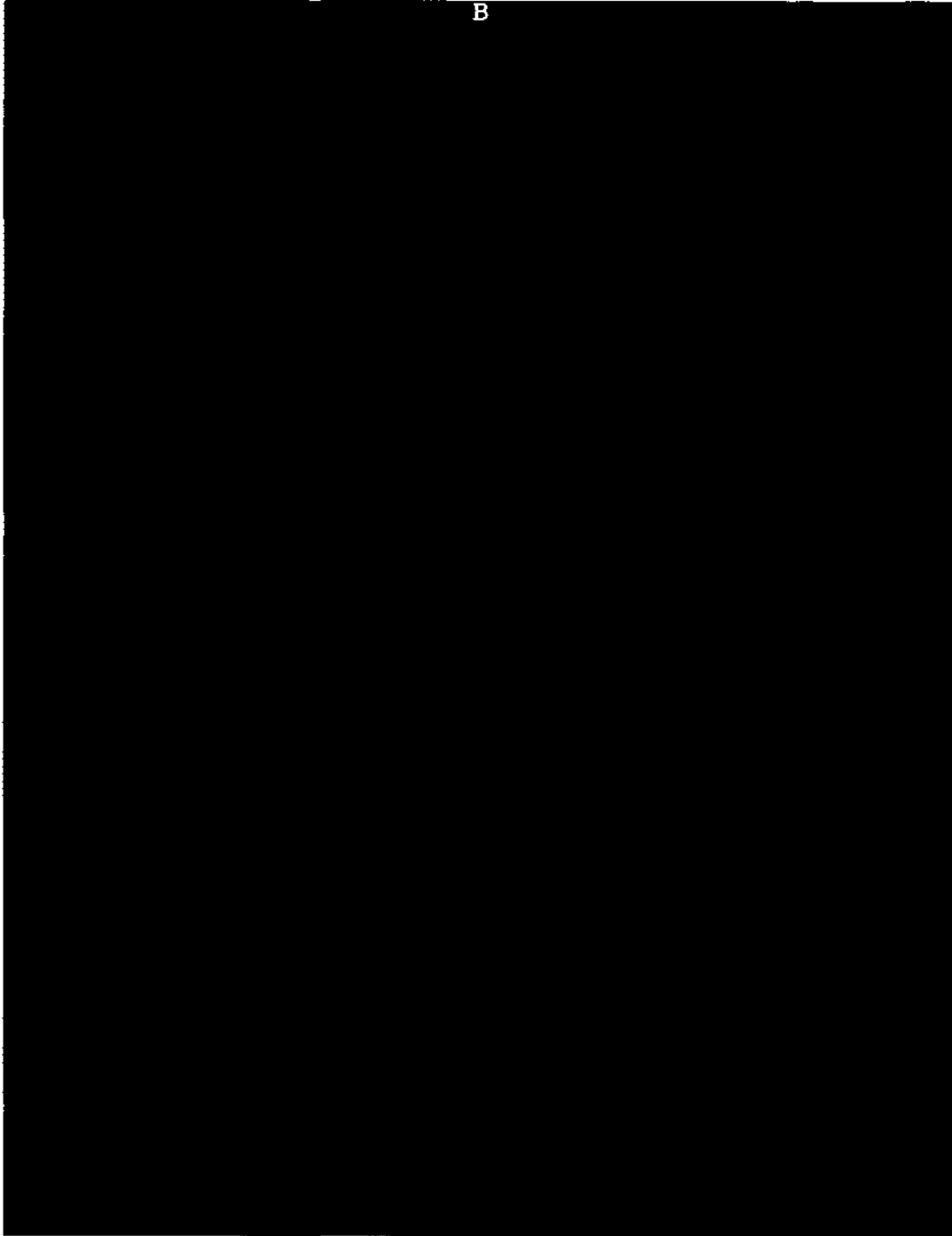
⁷⁴⁴ El CONTRATO MORAL fue celebrado entre el AICM y CONFORT el [REDACTED] B

Handwritten signature or initials.



36317

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



"Eliminado: 4 párrafo(s), 13 renglon(es), 1 palabra(s) y 1 tabla(s)."

Wey



36320

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B



13

283

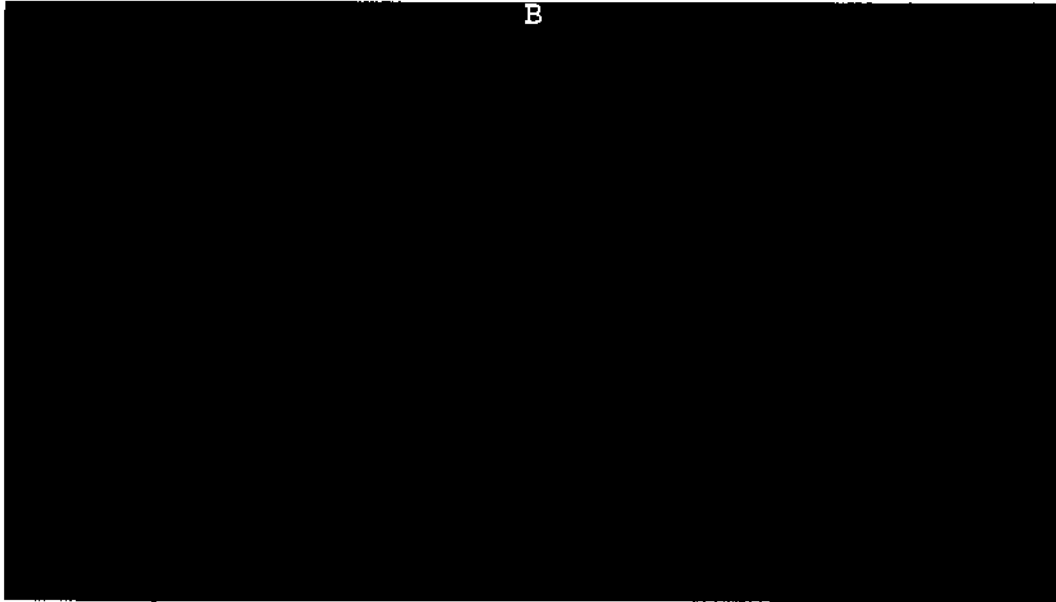
Uey

"Eliminado: 3 párrafo(s), 22 renglon(es) y 0 palabra(s)"



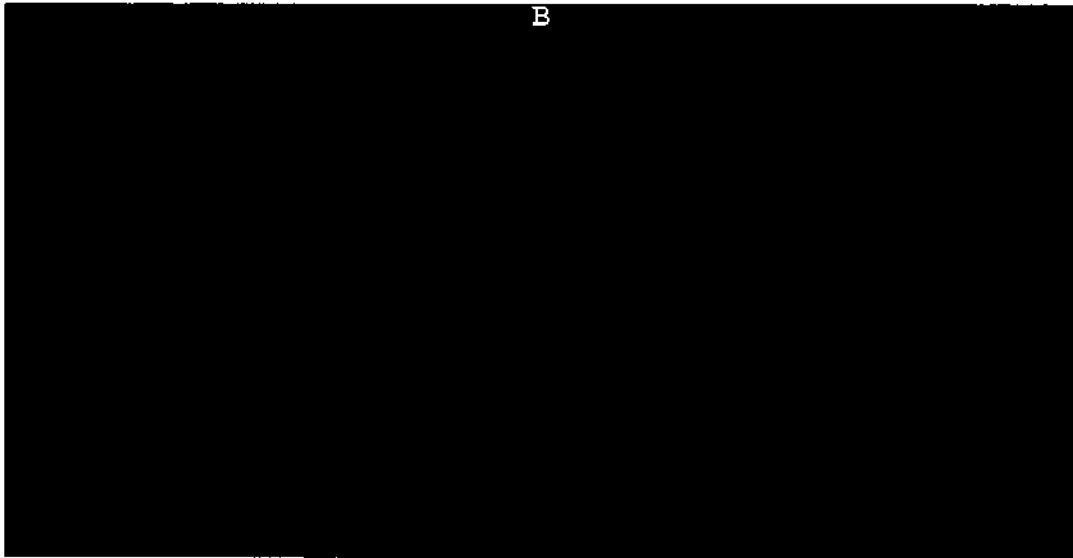
36323.

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



[...]⁷⁴⁵

Contenido de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a SITIO 300:⁷⁴⁶



⁷⁴⁵ Páginas 1, 6 a 10, 12, 13, 18, 20, 22 23, 27 y 28 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a CONFORT (folios 13396, 13401 a 13405, 13407, 13408, 13413, 13415, 13417, 13418, 13422 y 13423).

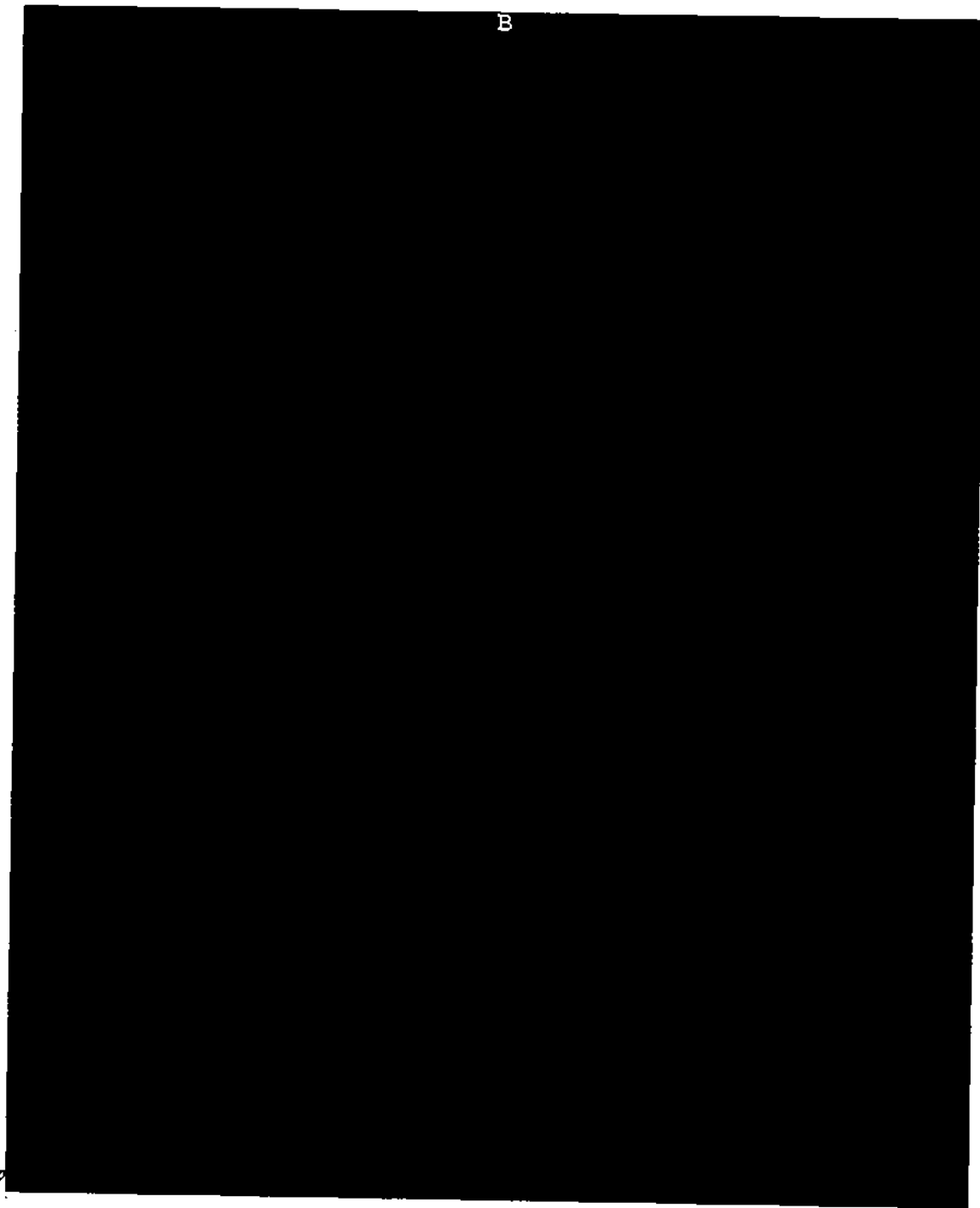
⁷⁴⁶ El CONTRATO MORAL fue celebrado entre el AICM y SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez.

13

Wey



36322 Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



285

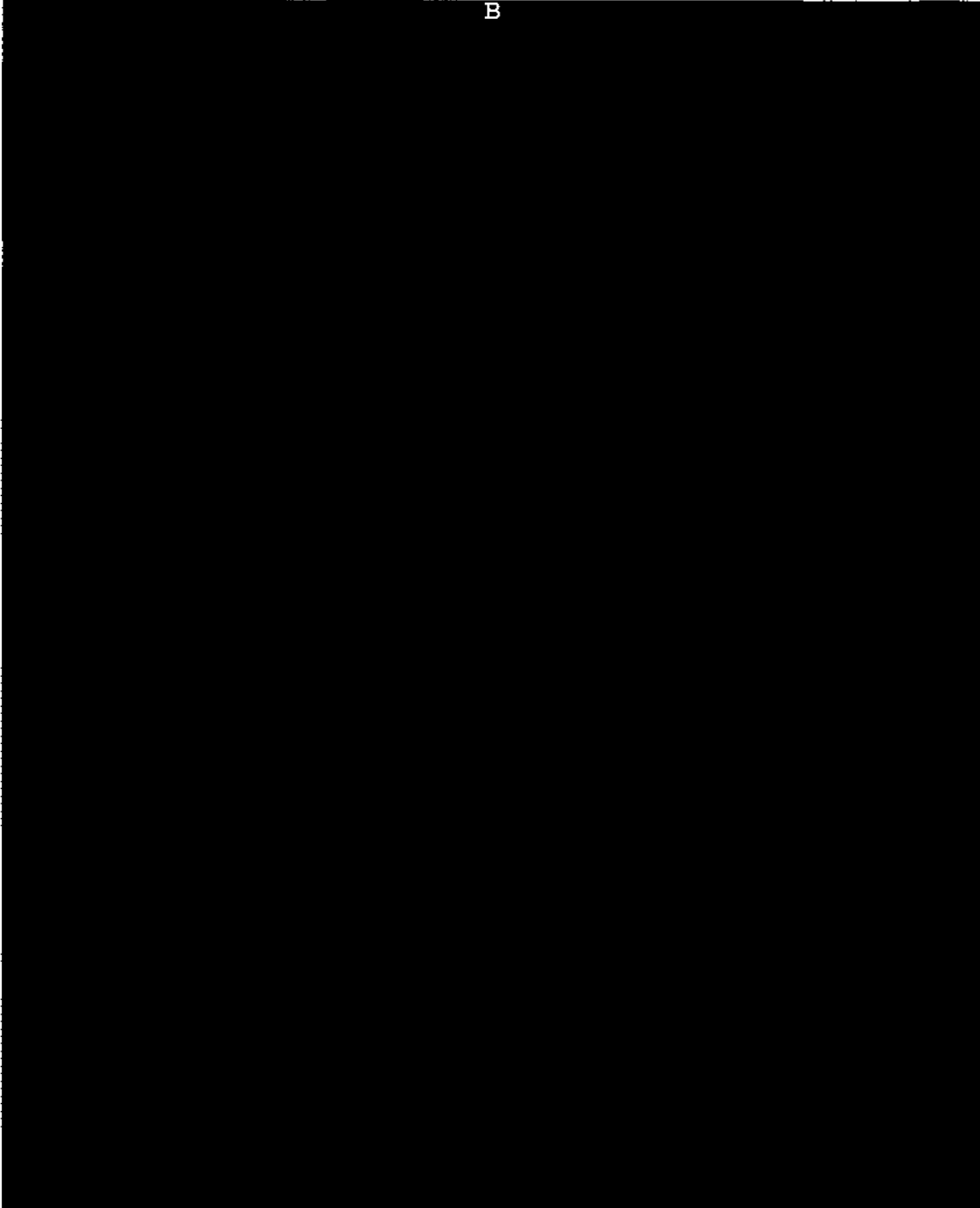
"Eliminado: 4 párrafo(s), 14 renglon(es), 0 palabra(s) y 1 tabla(s)."

luy



06323

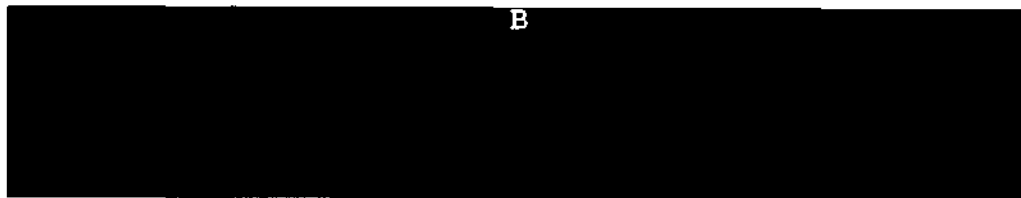
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



286

"Eliminado: 4 párrafo(s), 24 renglón(es) y 0 palabra(s)"

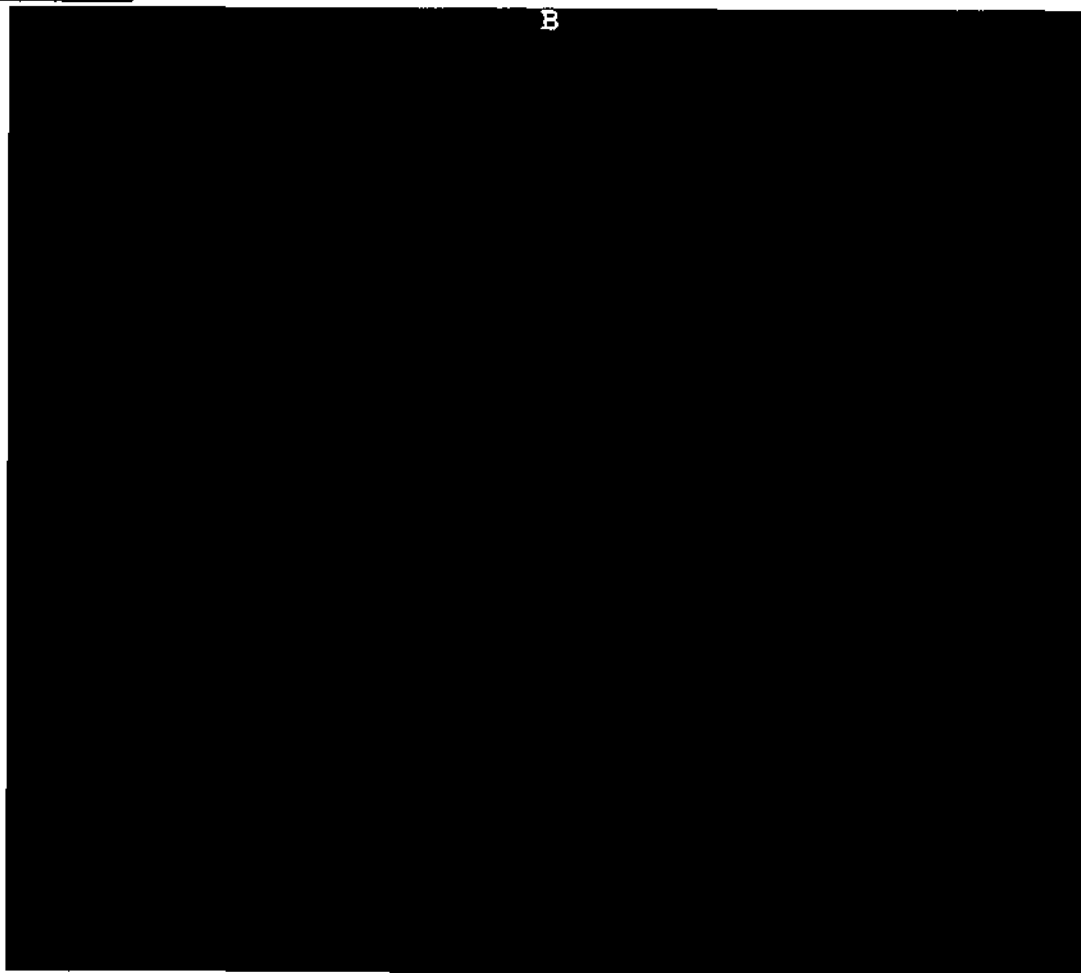
Wey



B

[...]⁷⁴⁷

Contenido de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a PORTO TAXI.⁷⁴⁸



B

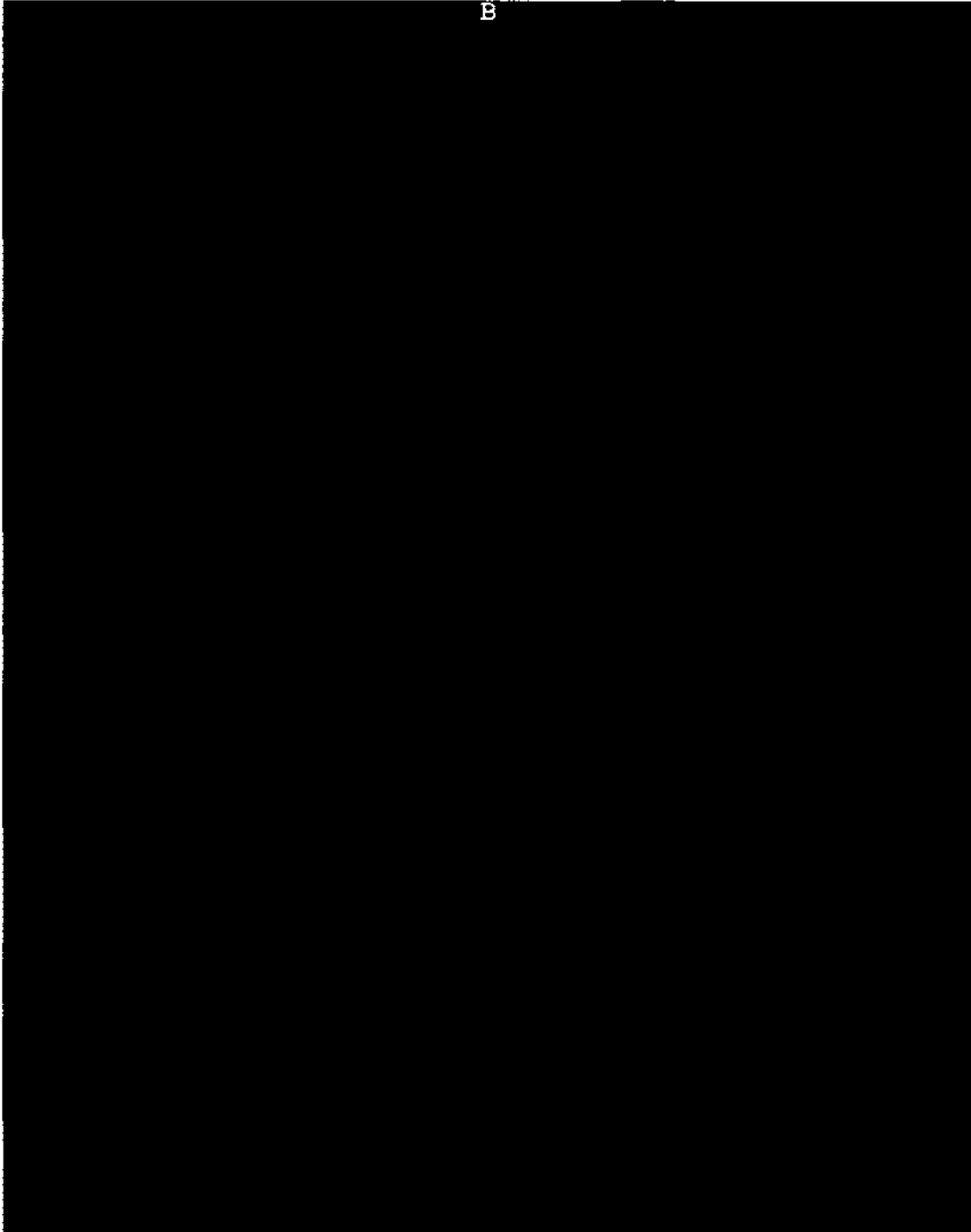
⁷⁴⁷ Páginas 6, 8 a 11, 18, 19, 21, 22, 24 y 26 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a SITIO 300 (folios 13552, 13554 a 13557, 13562, 13563, 13565, 13566, 13568, 13570 y 13571).

⁷⁴⁸ El CONTRATO MORAL fue celebrado entre el AICM y PORTO TAXI el primero de junio de dos mil doce.



36325

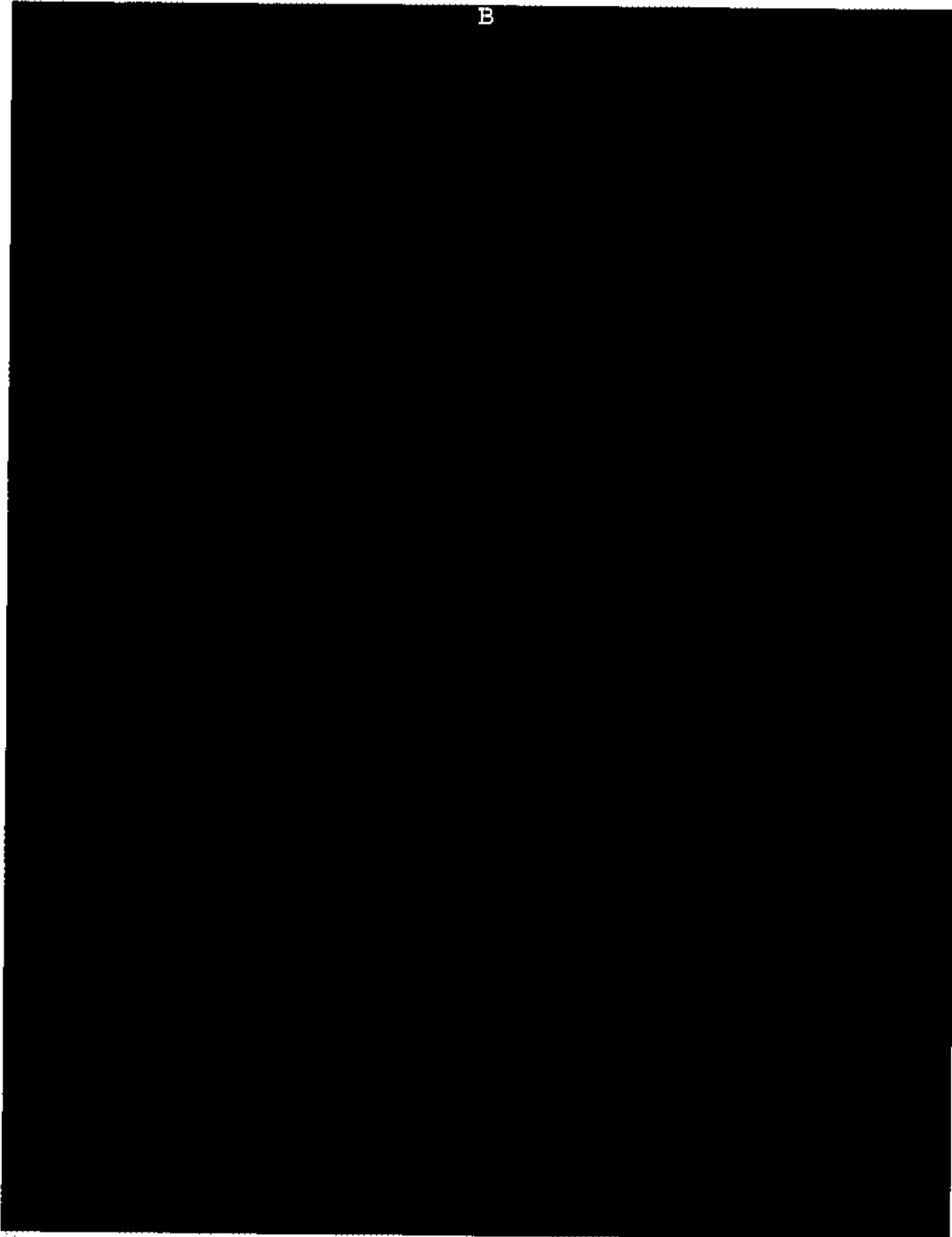
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



Handwritten signature or initials.



36328 Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

6.

289

"Eliminado: 4 párrafo(s), 25 renglón(es) y 0 palabra(s)"

WJ



38327

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B [...] [énfasis añadido]”⁷⁴⁹

Contenido de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a NUEVA IMAGEN:⁷⁵⁰

B

⁷⁴⁹ Páginas 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 17, 19, 21, 22, 25 y 26 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a PORTO TAXI (folios 13729, 13731, 13732, 13733, 13734, 13736, 13737, 13741, 13743, 13745, 13746, 13749 y 13750).

⁷⁵⁰ El CONTRATO MORAL fue celebrado entre el AICM y NUEVA IMAGEN el

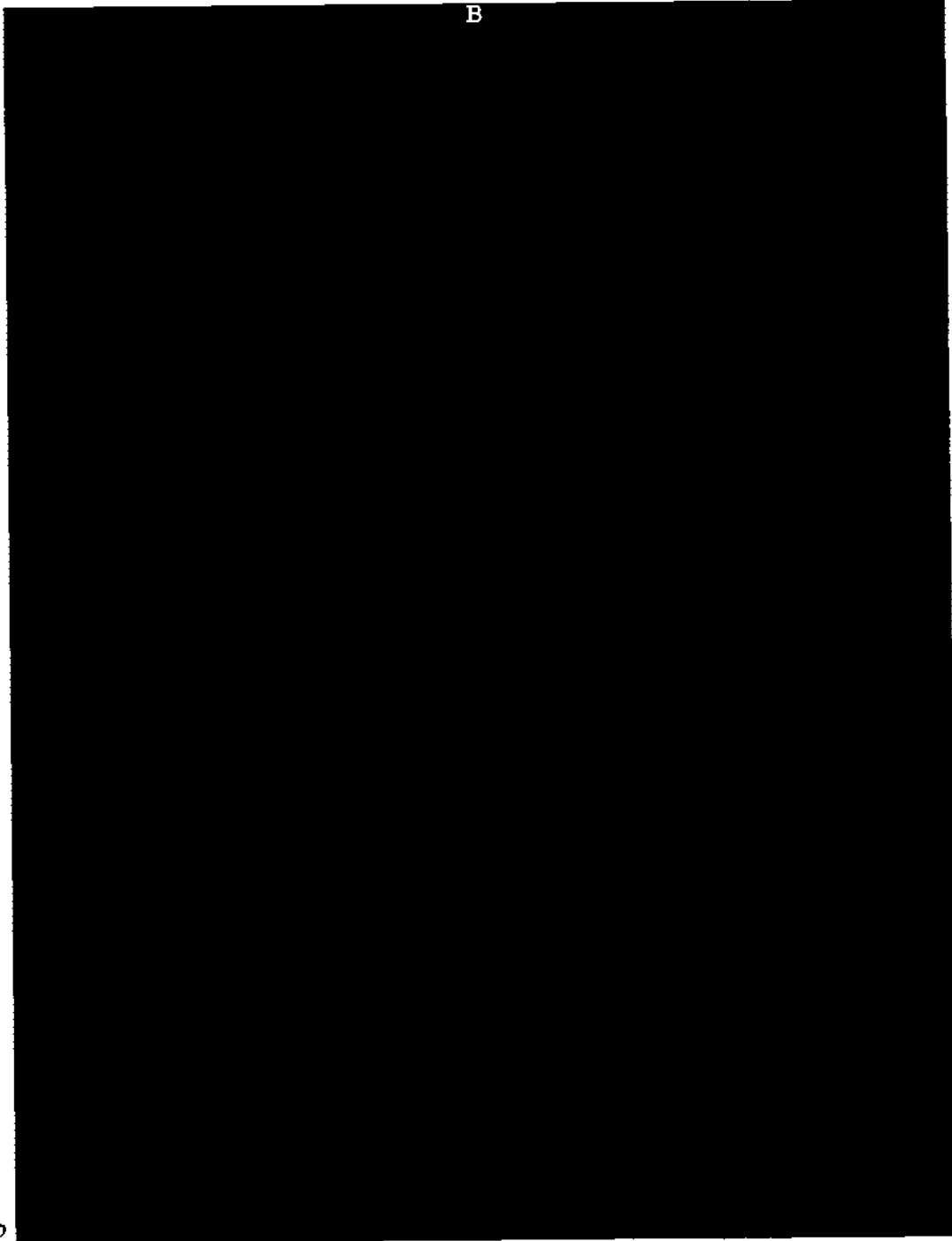
B

Handwritten signature



36320

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

291

"Eliminado: 5 párrafo(s), 15 renglon(es) y 0 palabra(s)"

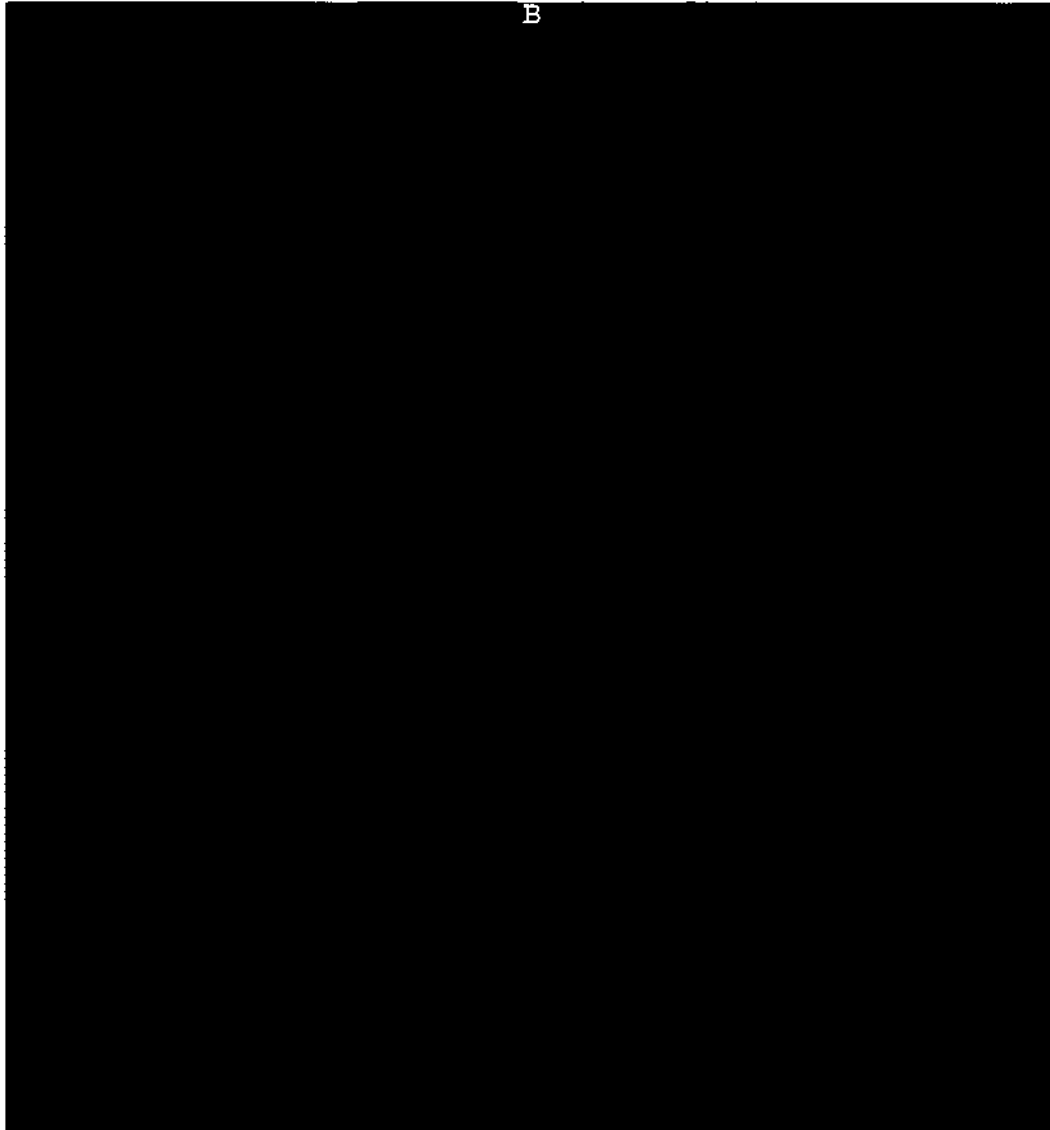
[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



36327

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B [...] [énfasis añadido]⁷⁵¹

"Eliminado: 3 párrafo(s), 24 renglon(es) y 6 palabra(s)"

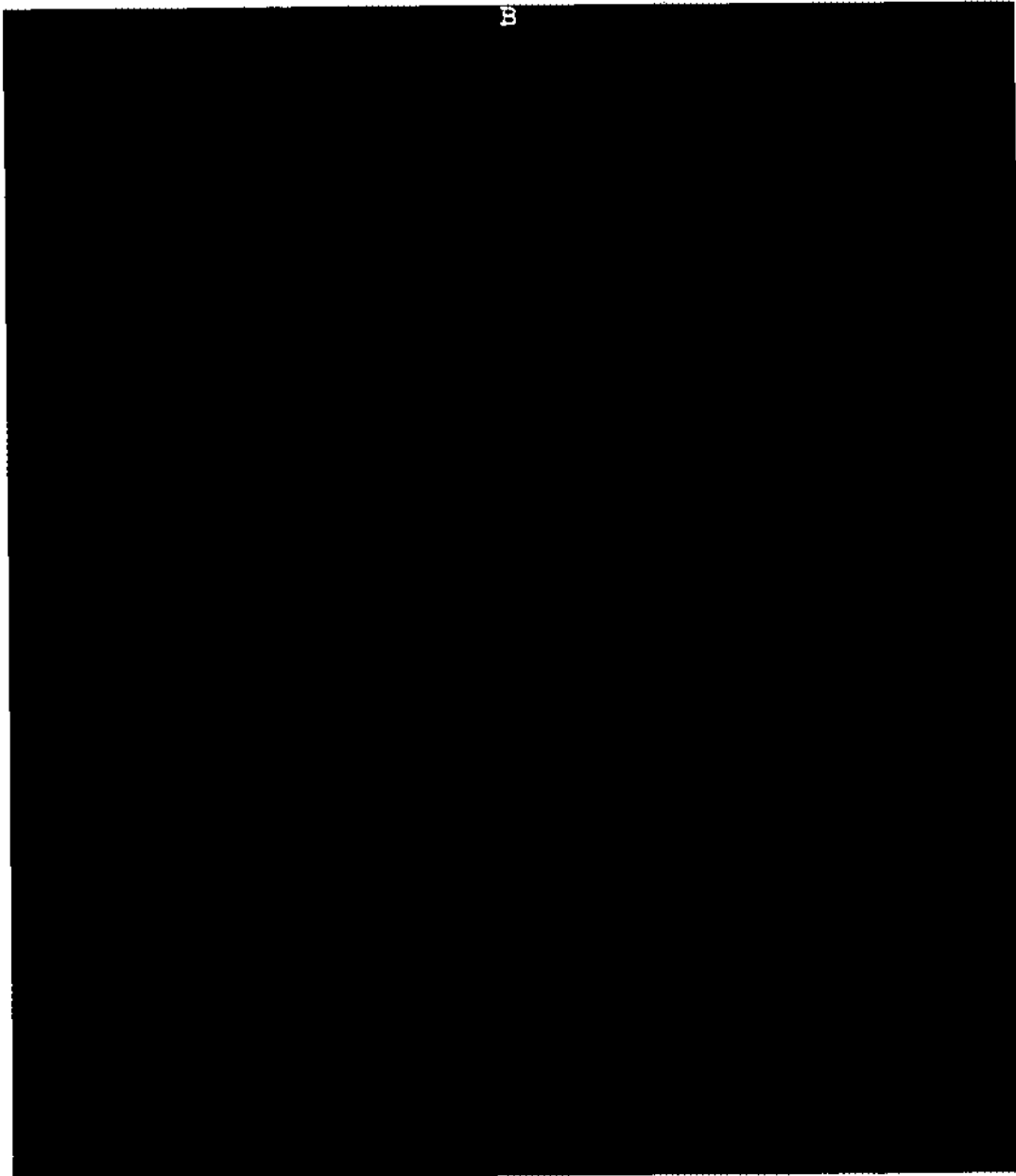
⁷⁵¹ Páginas 7, 9 a 12, 16, 17, 24, 27, 28 y 31 a 33 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a NUEVA IMAGEN (folios 13784, 13786, 13787, 13788, 13789, 13793, 13794, 13801, 13804, 13805 y 13808 a 13810).

Handwritten mark

Handwritten mark



Contenido de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a YELLOW CAB:⁷⁵²



Handwritten mark

⁷⁵² El CONTRATO MORAL fue celebrado entre el AICM y YELLOW CAB el [REDACTED] B

293

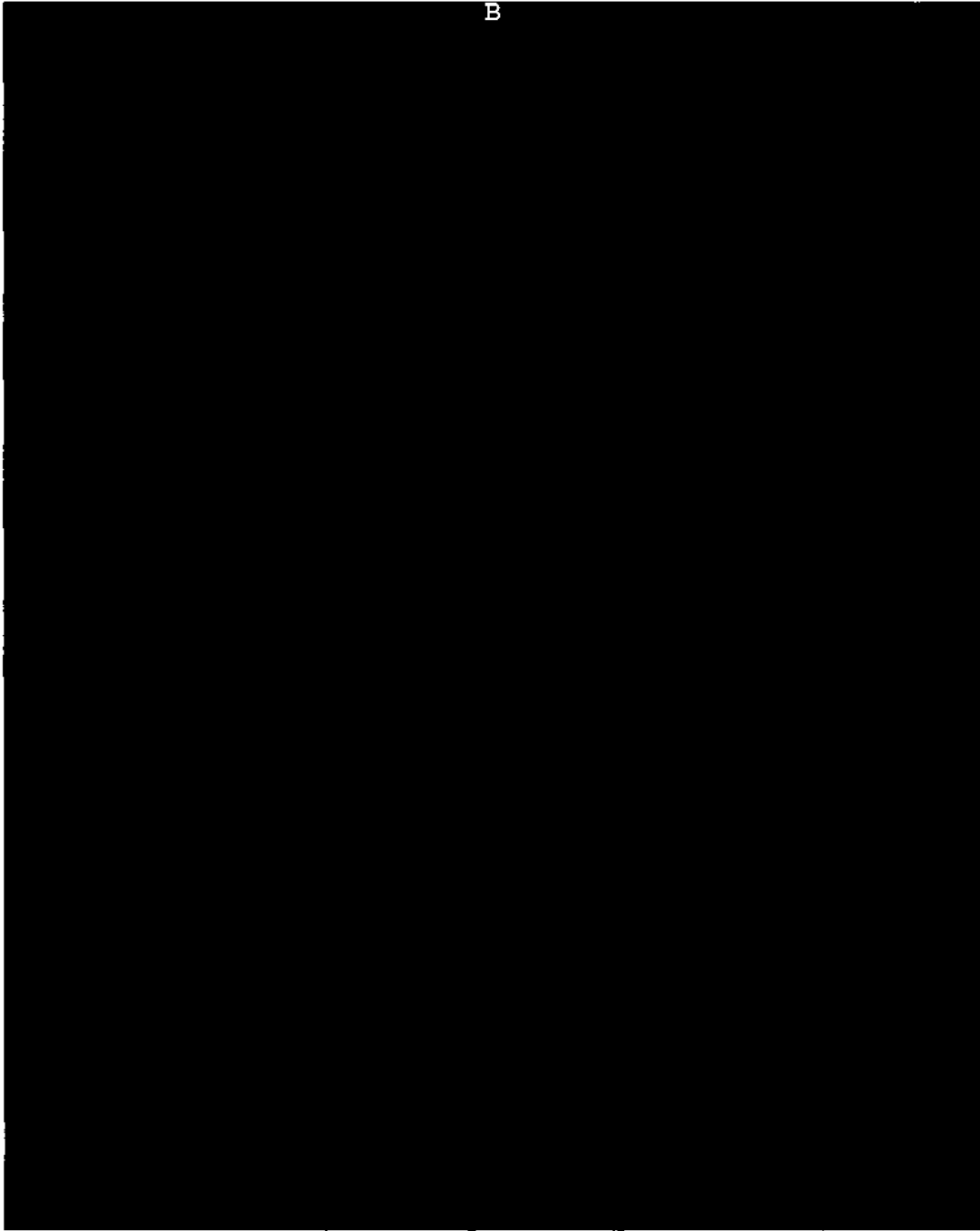
Handwritten mark

"Eliminado: 4 párrafo(s), 6 renglon(es), 7 palabra(s) y 1 tabla(s)."



36331

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



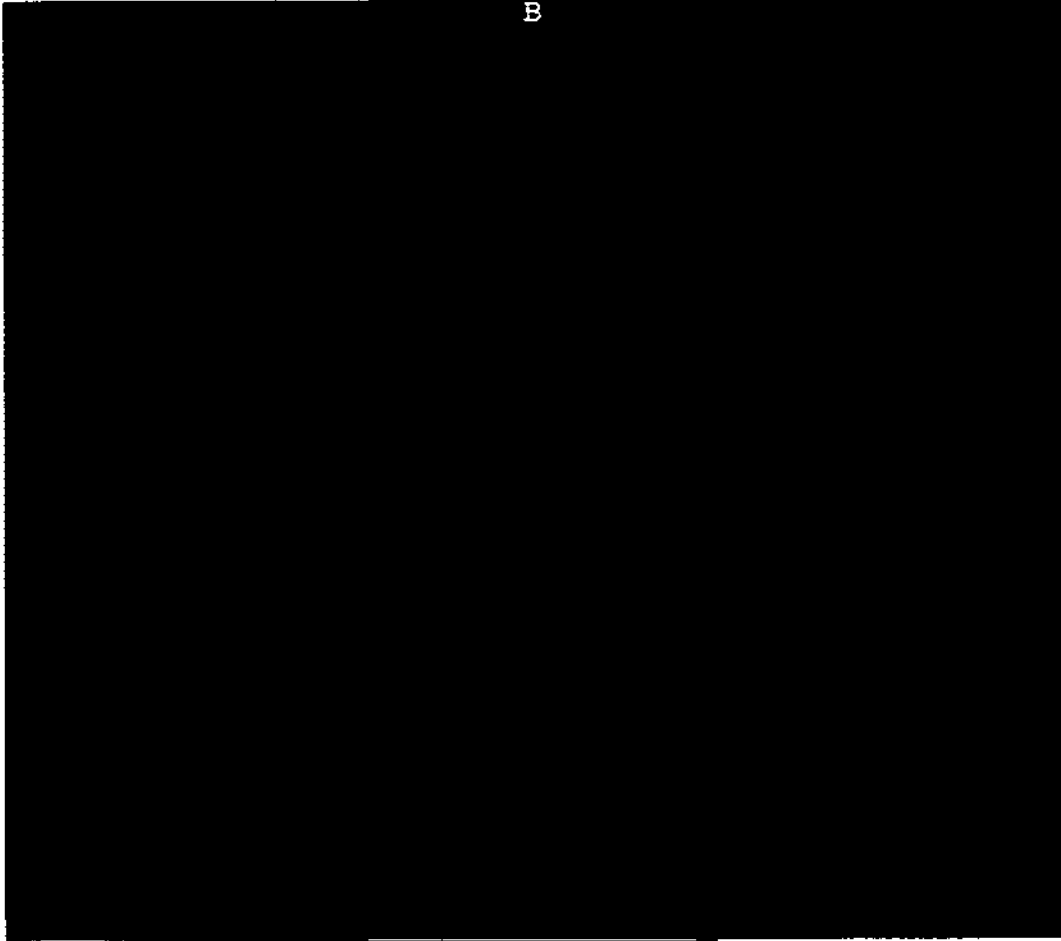
B

Uuy



36332

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

B

[...] [énfasis añadido]"⁷⁵³

De dichos documentos se desprende que todos los vehículos con los que se preste el SERVICIO DE TAXI deben ser de determinado año-modelo dependiendo del año en que se incorporen a dicho servicio. Asimismo, se requiere que se encuentren en buen estado físico y funcional y que se llevará a cabo una revisión documental de las unidades. Toda vez que las características y condiciones generales de operación del SERVICIO DE TAXI son prácticamente iguales entre las AGRUPACIONES, y únicamente cambian las referencias al agente que haya signado el contrato, se puede concluir que las AGRUPACIONES deben reunir las mismas características y especificaciones operativas. Asimismo, dichos documentos acreditan que las condiciones para la prestación del servicio son pactadas por las AGRUPACIONES con el AICM y no por cada uno de los PERMISIONARIOS, lo que confirma que dichas

⁷⁵³ Páginas 6, 9, 10, 12, 15, 16, 24, 26, 28, 31 y 32 de las características y condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI correspondientes a NUEVA IMAGEN (folios 13883, 13886, 13887, 13889, 13892, 13893, 13901, 13903, 13905, 13908 y 13909).



35333

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

personas morales tienen la capacidad para pactar las características de la oferta que realizan los PERMISIONARIOS. También se desprende de esos documentos que las AGRUPACIONES son quienes están obligadas con respecto al AICM para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

17. **Copia simple o impresión**⁷⁵⁴ de: [i] el ESTUDIO TARIFARIO presentado como anexo al escrito presentado por NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil catorce;⁷⁵⁵ [ii] el ESTUDIO TARIFARIO presentado por SITIO 300 como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce;⁷⁵⁶ [iii] el ESTUDIO TARIFARIO presentado por YELLOW CAB como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce;⁷⁵⁷ [iv] el ESTUDIO TARIFARIO presentado por PORTO TAXI como anexo al escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce;⁷⁵⁸ y [v] el ESTUDIO TARIFARIO correspondiente a CONFORT y presentado por SEPSA como anexo cinco al escrito de desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071 presentado en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce.⁷⁵⁹

Los estudios tarifarios entregados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT por parte de SEPSA, y que fueron presentados a la COFECE, son idénticos en cuanto a su contenido y únicamente varían por la referencia a cada una de las agrupaciones y los datos de costos y tarifas de cada agrupación, por lo que resultaría ocioso examinar y comparar los estudios tarifarios en lo individual; en este sentido, toda vez que nos encontramos en el análisis del apartado "A. *Carácter de competidores entre sí*" del OPR, y en tanto en diversos apartados del OPR se analizó el ESTUDIO TARIFARIO, por lo que hace a este numeral únicamente se analizará lo conducente a las zonas tarifarias en las que las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI:

"[...] B
B
[...]
B B
[...]
[...]"

"Eliminado: 1 párrafo(s), 3 renglon(es) y 0 palabra(s)"

⁷⁵⁴ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); 8536 a 8681 (PORTO TAXI); y 5869 a 6021 (CONFORT).

⁷⁵⁵ Folios 5188 a 5391.

⁷⁵⁶ Folios 7047 a 7557.

⁷⁵⁷ Folios 7561 a 7950.

⁷⁵⁸ Folios 7951 a 8686.

⁷⁵⁹ Folios 5457 a 6686.

[Handwritten signature]



35334

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B

[énfasis añadido]⁷⁶⁰

A.2.1 VALORACIÓN DE LAS COPIAS SIMPLES O IMPRESIONES

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 13, 15 y 16, para tener valor probatorio pleno deben contener la certificación correspondiente que acredite el lugar, tiempo y circunstancias en que fueron tomadas, así como que corresponden a lo representado en ellas. En este sentido, al carecer de la certificación a que se refiere el artículo 217 del CFPC, dichos elementos deben adminicularse con otros para tener valor probatorio, como los numerales 1 a 5 del inciso "A.1 DOCUMENTALES" de este apartado. Así, de la adminiculación de las pruebas descritas en los numerales 1 a 5, 12, 13, 15 y 16, se acredita que las AGRUPACIONES tienen como objeto, entre otras cuestiones, prestar el SERVICIO DE TAXI (y que son reconocidas por el AICM como las prestadoras del SERVICIO DE TAXI). Asimismo, se acredita que los PERMISIONARIOS se encuentran asociados a las AGRUPACIONES y son quienes celebran los CONTRATOS INDIVIDUALES con el AICM. A su vez, son las AGRUPACIONES quienes celebran los CONTRATOS MORALES con el AICM, representan a los PERMISIONARIOS ante el AICM y, además de llevar a cabo la venta de boletos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, tienen entre sus obligaciones, coordinar y verificar que dicho servicio se realice conforme a estándares de calidad definidos por el AICM conforme a las condiciones generales de operación del SERVICIO DE TAXI, que están anexas al CONTRATO MORAL que cada una de las AGRUPACIONES celebró con el AICM.

Por su parte, se acredita que el permiso expedido por la SCT es un requisito indispensable para que el PERMISIONARIO, en su caso, celebre el CONTRATO INDIVIDUAL con el AICM, y a su vez, el CONTRATO INDIVIDUAL es indispensable para poder prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO (aunado a que el PERMISIONARIO deberá estar asociado a una agrupación que también deberá tener celebrado el respectivo CONTRATO MORAL con el AICM), por lo que en caso de que a un PERMISIONARIO le sea revocado el permiso emitido por la SCT, el AICM dará por terminado el CONTRATO INDIVIDUAL, y por tanto, estará imposibilitado para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

Sin perjuicio de lo anterior, la prueba referida en el numeral 14, al tratarse de un documento ofrecido por una autoridad cuyo contenido no fue objetado, tiene valor probatorio pleno para acreditar que la DGAF expidió diversas tarjetas de circulación a PERMISIONARIOS que están agremiados a las AGRUPACIONES, para que prestaran el SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, en relación con la copia simple o impresión contenida en el numeral 17, constituye una **confesión** por parte de las AGRUPACIONES y tienen valor probatorio pleno respecto de su objeto, sentido y alcance para demostrar que desde antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES ya habían establecido una zonificación tarifaria para prestar el SERVICIO DE TAXI, concurriendo de esta manera en las zonas en las que prestan el SERVICIO DE TAXI.

⁷⁶⁰ Folios 5253, 5254 y 5385 (NUEVA IMAGEN); 8544, 8545 y 8675 (PORTO TAXI); 7255, 7256 y 7385 (SITIO 300); 7805, 7806 y 7937 (YELLOW CAB) y 5876, 5877 y 6005 (CONFORT).



36035

A.3 COMPARENCIAS

En la presente sección se analizarán las comparencias efectuadas durante la etapa de investigación, mismas que se tratan de declaraciones en las que [REDACTED] A, ALFONSO MÉNDEZ, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA y [REDACTED] A, narraron hechos propios o de terceros que se advierte están relacionados con la práctica monopólica imputada en el OPR:

18. La declaración⁷⁶¹ de [REDACTED] A realizada en la comparencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticinco de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-111⁷⁶² emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien señaló, entre otras cosas:

"[...] 2. Explique detalladamente la actividad comercial de SITIO 300.

R. SITIO 300 se dedica a dar el servicio de autotransporte de pasajeros en la modalidad de taxi.

[...]

8. Precise desde cuando forma parte usted de SITIO 300.

R. Desde mil novecientos noventa y tres.

9. Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de SITIO 300 así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Soy Presidente del Consejo de Administración de SITIO 300, fui nombrado como Presidente en el mes de agosto de dos mil once y entre [sic] en funciones en octubre del mismo año.

[...]

16. Manifieste como [sic] se determinan las zonas tarifarias en las que SITIO 300 presta el SERVICIO, y desde cuando [sic] se encuentran establecidas dichas zonas.

R. Las zonas tarifarias se establecen considerando la distancia en kilómetros y tengo conocimiento que desde 1993 se utilizan las zonas tarifarias, y que desde aproximadamente hace cuatro años se elabora el estudio de zonas tarifarias.

17. Indique el nombre o razón social de los competidores que usted ubique de SITIO 300.

R. Nueva Imagen, Porto Taxi, Yellow Cab, Confort, Excelencia, [REDACTED] A [sic]

[...]

25. Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparencia ha descrito.

R. Lo que he declarado es porque lo sé [énfasis añadido]"⁷⁶³

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 7 palabra(s)"

⁷⁶¹ Folios 4919 a 4932.

⁷⁶² Folios 386 a 390.

⁷⁶³ Folios 4921 a 4925 y 4929.



Conclusiones de la comparecencia de **A**

I. HECHOS PROPIOS:

- Forma parte de SITIO 300 desde mil novecientos noventa y tres, hasta, por lo menos, la fecha en que realizó la comparecencia (respuesta a la pregunta 8).
- Fue nombrado como Presidente del Consejo de Administración de SITIO 300 desde agosto de dos mil once, entrando en funciones en octubre de ese mismo año, hasta, por lo menos, la fecha en que realizó la comparecencia (respuesta a la pregunta 9).

II. HECHOS DE TERCEROS:

- SITIO 300 presta el servicio de pasajeros en la modalidad taxi (respuesta a la pregunta 2).
- SITIO 300 presta el SERVICIO DE TAXI en zonas tarifarias (que se establecen considerando la distancia en kilómetros), mismas que han sido utilizadas por dicha agrupación desde mil novecientos noventa y tres (respuesta a la pregunta 16).
- Reconoce como competidores de SITIO 300 a NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT, entre otros (respuesta a la pregunta 17).

19. La declaración⁷⁶⁴ de ALFONSO MÉNDEZ realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el quince de octubre dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-223⁷⁶⁵ emitido por el DGIPMA el veinticuatro de agosto de dos mil quince en el EXPEDIENTE; quien manifestó, entre otras cosas:

"[...] 2. Explique detalladamente la actividad de la agrupación en la que labora actualmente.

R. La actividad principal consiste en prestar el servicio de autotransporte de pasajeros con origen o destino al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (SERVICIO), ya sea en la modalidad Sedán o camioneta.

3. Precise desde cuándo forma parte de SITIO 300.

R. Formo parte de SITIO 300 desde un poco antes de mi jubilación. No recuerdo el mes exacto, creo que fue desde mayo de mil novecientos noventa o mil novecientos noventa y uno.

[...]

6. Señale la forma en que está organizado SITIO 300, precisando su estructura y el nombre de las personas que desempeñan cada puesto.

R. El Consejo de SITIO 300 lo formamos dieciséis personas. El principal es **A** el Presidente; Sergio Arturo Andrade Ramírez es el Secretario General; yo, Alfonso [sic] Méndez Corona, soy el responsable de la Tesorería.

[...]

14. Indique el nombre o razón social de los competidores de SITIO 300.

R. Yellow Cab, Nueva Imagen, Confort y Port Taxi [sic].

⁷⁶⁴ Folios 15647 a 15659.

⁷⁶⁵ Folios 14950 a 14953.



30337

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[...]

26. Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque me consta como consecuencia de mis funciones dentro de SITIO 300 [énfasis añadido].⁷⁶⁶

Conclusiones de la comparecencia de ALFONSO MÉNDEZ.

I. HECHOS PROPIOS:

- Formó parte de SITIO 300 desde mil novecientos noventa (1990) o mil novecientos noventa y uno (1991) hasta, por lo menos, la fecha en que llevó a cabo su comparecencia ante esta autoridad, lo que permite presumir que a la fecha de firma del ACUERDO (once de abril de dos mil once) y entrega del ESTUDIO TARIFARIO (ocho de junio de dos mil once), formaba parte de dicha empresa (respuesta a la pregunta 3).
- Fungió como responsable de la Tesorería de SITIO 300 (respuesta a la pregunta 6).

II. HECHOS DE TERCEROS:

- La actividad principal de SITIO 300 es prestar el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 2).
- Los competidores de dicha empresa son, entre otros, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT (respuesta a la pregunta 14).

20. La declaración⁷⁶⁷ de CARLOS TEPALE realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veintiséis de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-112⁷⁶⁸ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

“1. Mencione en qué consiste su actividad laboral y en dónde la desarrolla.

R. Mi actividad corresponde a la representación Legal de Transportación Terrestre Nueva Imagen, y la desarrollo en nuestra zona de operación que es el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

2. Explique detalladamente la actividad comercial de NUEVA IMAGEN.

R. NUEVA IMAGEN tiene por objeto social agrupar y representar a personas físicas que cuentan con permiso federal para el transporte de pasajeros, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y con contrato de acceso a zona federal para la prestación del servicio de taxi con el AICM. La actividad comercial que realiza consiste en ser la plataforma para que los permisionarios desarrollen su actividad, ya que por cuenta y orden de los permisionarios realiza la venta de boletos, renta de oficinas, renta de espacios para la venta de boletos y todo lo necesario para que los permisionarios desarrollen su actividad.

[...]

⁷⁶⁶ Folios 4925 y 4926.

⁷⁶⁷ Folios 4933 a 4943.

⁷⁶⁸ Folios 391 a 394.



36333

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

9. Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de NUEVA IMAGEN, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Soy Presidente del Consejo Directivo y desempeño este cargo desde el seis de septiembre de dos mil ocho.

[...]

17. Indique el nombre o razón social de los competidores de NUEVA IMAGEN.

R. Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.; Sitio 300 Yellow Cab, A.C.; Servicios de Excelencia, S.A. de C.V.; Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.; Confort y Servicio en Transportación Terrestre, S.C., y por último **A**

[...]

26. Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. *Porque me consta la información que he mencionado [énfasis añadido]*".⁷⁶⁹

Conclusiones de la comparecencia de CARLOS TEPALE

I. HECHOS PROPIOS:

- Su función dentro de NUEVA IMAGEN es la de representar a dicha empresa (respuesta a la pregunta 1).
- Ha ocupado el cargo de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN desde el seis de septiembre de dos mil ocho hasta, cuando menos, la fecha de su comparecencia ante esta autoridad (respuesta a la pregunta 9).

II. HECHOS DE TERCEROS:

- Parte del objeto social de NUEVA IMAGEN es representar a sus PERMISIONARIOS, así como ser la plataforma esencial para que éstos desarrollen su actividad, es decir, la agrupación es el medio necesario para que los PERMISIONARIOS presten el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 2).
- Reconoce como competidores de NUEVA IMAGEN a SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT, entre otros (respuesta a la pregunta 17).

21. La declaración⁷⁷⁰ de ENRIQUE RUVALCABA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113⁷⁷¹ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

"1. Mencione en qué consiste su actividad laboral y en dónde la desarrolla.

⁷⁶⁹ Folios 4934 a 4937 y 4940.

⁷⁷⁰ Folios 5395 a 5410.

⁷⁷¹ Folios 395 a 399.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 5 palabra(s)"



36339

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

R. Representar a la asociación de YELLOW CAB y a los asociados de YELLOW CAB en asuntos de carácter legal de interés común.

2. Explique detalladamente la actividad comercial de YELLOW CAB.

R. La actividad comercial de YELLOW CAB es una asociación civil sin fines de lucro y tiene como objetivo la administración en la venta de boletos por mandato y orden de los permisionarios, así como la de representar a los asociados en asuntos de interés común.

[...]

9. Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de YELLOW CAB, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Representante legal desde febrero de dos mil nueve a la fecha.

[...]

16. Manifieste cómo se determinan las zonas tarifarias en las que YELLOW CAB presta el SERVICIO, y desde cuándo se encuentran establecidas dichas zonas.

[...]

R. Son los permisionarios los que determinan los costos, y estos lo hacen en base al kilometraje en el recorrido de las zonas, las que se encuentran actualmente en función. Las zonas son desde la 1 hasta la 10, y luego desde la A hasta la D. Estas zonas se encuentran desde febrero de dos mil nueve.

17. Indique el nombre o razón social de los competidores de YELLOW CAB.

R. Transportación Terrestre Sitio 300, Nueva Imagen, Portotaxi, Confort y Excelencia. [sic]

[...]

26. Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque me consta [énfasis añadido]⁷⁷².

Conclusiones de la comparecencia de ENRIQUE RUVALCABA

I. HECHOS PROPIOS:

- Su función dentro de YELLOW CAB es la de representar a dicha asociación y a sus asociados (respuesta a la pregunta 1). Asimismo, ha fungido como representante legal de YELLOW CAB desde febrero de dos mil nueve hasta, por lo menos, la fecha en la que se llevó a cabo su comparecencia ante esta autoridad (respuesta a la pregunta 9).

II. HECHOS DE TERCEROS:

- Parte del objeto social de YELLOW CAB consiste en representar a sus asociados, así como administrar la venta de boletos para prestar el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 2).
- Los costos para prestar el SERVICIO DE TAXI se encuentran basados en zonas tarifarias, mismas que se encuentran establecidas desde febrero de dos mil nueve (respuesta a la pregunta 16).

⁷⁷² Folios 4852 y 4853.



36340

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Reconoce como competidores de YELLOW CAB a SITIO 300, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y CONFORT, entre otros (respuesta a la pregunta 17).

22. La declaración⁷⁷³ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticuatro de febrero dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DIPMA-2015-037⁷⁷⁴ emitido por el DGIPMA el veinte de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE; quien manifestó:

"1) Mencione en qué consiste su actividad laboral y en dónde la desarrolla.

R. Soy el Representante, Presidente del Consejo de Administración de la agrupación Confort y Servicios de Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V. (CONFORT), prestadora del servicio de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

2) Explique detalladamente la actividad comercial de CONFORT.

R. Otorgar el servicio de transportación terrestre de y hacia el AICM "Benito Juárez".

[...]

16. Manifieste cómo se determinan las zonas tarifarias en las que Confort presta el Servicio, y desde cuándo se encuentran establecidas dichas zonas.

R. Son zonas tarifarias que se tomaron a partir de las ya existentes en Sitio 300, las cuales fueron establecidas desde la creación de Confort.

[...]

23) Indique el nombre o razón social de los competidores de CONFORT.

R. Nueva Imagen, Sitio 300, Yellow Cab, Porto Taxi, Excelencia y **A** [sic]

[...]

33) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque la mayoría de los hechos, condiciones y prácticas indebidas referidas me constan, teniendo conocimiento de ellos, padeciéndolas en mi persona y economía [énfasis añadido]".⁷⁷⁵

Conclusiones de la comparecencia de **A**

I. HECHOS DE TERCEROS:

- El objeto social de CONFORT es la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 1 y 2).
- CONFORT presta el SERVICIO DE TAXI en zonas tarifarias, tomadas a partir de las ya existentes en SITIO 300 (respuesta a la pregunta 16).

⁷⁷³ Folios 11549 a 11575.

⁷⁷⁴ Folio 11547.

⁷⁷⁵ Folios 11550, 11553 y 11557.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 5 palabra(s)"



06341

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Reconoce como competidores de CONFORT a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI, entre otros (respuesta a la pregunta 23).

A.3.1 VALORACIÓN DE LAS COMPARENCIAS.

Las manifestaciones contenidas en los numerales 18 a 22 constituyen una **confesión** respecto de los hechos propios realizados por ALFONSO MÉNDEZ, CARLOS TEPALÉ y ENRIQUE RUVALCABA.

Por su parte, las manifestaciones que se realizaron respecto de hechos de terceros o de las personas morales con las cuales los comparecientes tienen o tenían una relación de trabajo o de representación, se valoran aplicando de forma prudente una analogía con la prueba testimonial.

Señalado lo anterior, se procede al análisis de los elementos que establece el artículo 215 del CFPC:

I. Coincidencia en lo esencial del acto referido por los declarantes, claridad y precisión de sus manifestaciones.

La fracción I del artículo 215 del CFPC establece como primer elemento para considerar al momento de valorar el dicho de los comparecientes, que éstos coincidan con los demás en lo esencial del acto que refiere cada uno de ellos, aunque difiera en los accidentes; por otra parte, la fracción VI del mismo artículo establece otro criterio: la claridad y precisión de la substancia del hecho declarado y sus circunstancias esenciales.

Todos los comparecientes coincidieron en que: (1) laboran para las AGRUPACIONES; (2) las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI, y (3) las AGRUPACIONES son competidoras entre sí.

II. Conocimiento directo de los hechos y razón fundada de su dicho.

La fracción II del artículo 215 del CFPC establece que para valorar la prueba debe considerarse que quienes declaren hayan oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre el que depongan. La fracción V de dicho artículo señala como otro elemento que los declarantes, por sí mismos, conozcan los hechos sobre los que declaran y no por inducciones ni referencias de otras personas; por su parte, la fracción VIII establece que deberá tomarse en consideración que quienes declaren den razón fundada de su dicho.

En todos los casos, los comparecientes señalaron que les constaban los hechos que declararon. Asimismo, al momento del desahogo de la comparecencia, todos los declarantes actúan o actuaban a nombre de las personas morales emplazadas (SITIO 300, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT).

III. Los demás criterios.

No existe evidencia en el EXPEDIENTE que apunte o sugiera que los comparecientes, por su situación física o mental, no tuvieron el criterio suficiente para juzgar el acto o actos que percibieron y declararon. Así, por su edad, capacidad e instrucción no existe alguna deposición que afecte su consentimiento para declarar.

A.

Wey



363A2

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Por lo que hace a la dependencia de dichos comparecientes, los declarantes tienen o tuvieron un vínculo laboral o de representación con sus respectivas AGRUPACIONES. En otras palabras, se puede afirmar que dichas personas actúan o actuaron en el mercado de conformidad con los intereses de sus empleadores o sus representadas.

Precisamente por ello, sus dichos deben ser valorados de acuerdo a las reglas de la lógica, tomando en consideración, en cada declaración, los hechos que podrían afectar los intereses de sus respectivas empresas y los que no. Respecto de los hechos narrados que sostienen la imputación presuntiva realizada en el OPR, son elementos que son susceptibles de probar en su contra y en contra de sus respectivas AGRUPACIONES, atendiendo precisamente a que son declaraciones hechas por dependientes económicos o laborales de las mismas.

En virtud de lo anterior, las comparecencias descritas en los numerales 18 a 22 acreditan que SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT prestan y ofrecen el SERVICIO DE TAXI, y se reconocen como competidores entre sí.

Conclusión del apartado "A. Carácter de Competidores entre sí"

De la adiminiculación de los elementos de convicción contenidos en los sub incisos "A.1 Documentales", "A.2 Copias simples o impresiones" y "A.3. Comparecencias", que fueron descritos y valorados en este apartado, que al no haber sido objetados o puesto en duda su contenido o autoria, conforman elementos suficientes para demostrar que las AGRUPACIONES son, en primer lugar, agentes económicos y, en segundo lugar, competidores entre sí, por los motivos que se exponen a continuación.

Las AGRUPACIONES reconocieron que prestan el SERVICIO DE TAXI pues es su principal actividad comercial, misma que es primordialmente la razón de su objeto social y económico.

Para que los PERMISIONARIOS puedan ofrecer el SERVICIO DE TAXI, es necesario que se encuentren asociados a una agrupación, la cual actúa como representante de los PERMISIONARIOS. A su vez, las AGRUPACIONES deben firmar un CONTRATO MORAL con el AICM; de esta manera, son precisamente las AGRUPACIONES quienes administran las necesidades operativas, de comercialización y representación de los PERMISIONARIOS (por ejemplo: los boletos que se expiden y que se entregan al consumidor final del servicio para que pueda acceder a éste, son expedidos a nombre de la agrupación, no del PERMISIONARIO en lo individual), y se encargan de verificar que sus PERMISIONARIOS (y sus respectivas unidades) reúnan características y especificaciones operativas equivalentes, que son establecidas por el AICM, y que son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS, lo que les permite a las AGRUPACIONES ofrecer el SERVICIO DE TAXI de manera regular.

Por ello, son las AGRUPACIONES las que frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias prestan y ofrecen el SERVICIO DE TAXI, constituyéndose de esta manera como competidoras entre sí, pues sin la existencia de las mismas, el SERVICIO DE TAXI materialmente no podría prestarse, pues, como se señaló anteriormente, para que un PERMISIONARIO pueda prestar el SERVICIO DE TAXI, es indispensable que se encuentre agremiado a alguna agrupación.

13

Luy



36343

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Adicionalmente, las AGRUPACIONES (quienes se reconocieron como competidoras entre sí) comparten un espacio de acción comercial similar, pues en todos los casos, las AGRUPACIONES establecieron zonas tarifarias de igual forma similares para que se prestara el SERVICIO DE TAXI.

El ESTUDIO TARIFARIO al tener como objeto la realización de un esquema de tarifas en aquellas zonas en las que se presta el SERVICIO DE TAXI, permite suponer que las AGRUPACIONES al ser quienes ofrecen y prestan el SERVICIO DE TAXI, son las primeras interesadas en el ESTUDIO TARIFARIO (tan es así que firmaron el ACUERDO para su realización, de conformidad con la valoración que se realizará más adelante de dicho documento). Así, al tratarse del establecimiento de un esquema que analiza las condiciones de precios, rutas, zonas y destinos en los que se presta el SERVICIO DE TAXI, sólo pueden ser aplicados por competidores entre sí.

En virtud de lo anterior, los elementos de convicción valorados a lo largo de este apartado tienen el alcance de demostrar, de conformidad con lo establecido en el OPR, que las emplazadas son personas morales cuyo objeto social está relacionado directamente con la prestación del SERVICIO DE TAXI, participan en el MERCADO INVESTIGADO al constituirse como oferentes del SERVICIO DE TAXI, y por lo tanto, son competidoras entre sí.

B. ACUERDO Y ESTUDIO TARIFARIO

En el apartado "*III.2. Análisis de la Práctica*" del OPR se señaló que de conformidad con el artículo 9º de la LFCE 2006, para que se actualice una práctica monopólica absoluta, es necesario que:

- a. los agentes económicos sean competidores entre sí;
- b. establezcan acuerdos, contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre ellos, cuyo objeto o efecto sea;
- c. fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que éstos son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

Así, en el análisis que efectúa el OPR en el apartado antes referido, se utiliza como material probatorio los siguientes elementos:

13

11/11



B.1. DOCUMENTALES

23. **Documental privada**⁷⁷⁶ consistente en el desahogo al acuerdo de prevención emitido por el SECRETARIO EJECUTIVO el trece de mayo de dos mil catorce en el EXPEDIENTE,⁷⁷⁷ presentado por EXCELENCIA en la OFICIALÍA el cinco de junio de dos mil catorce, mediante el cual indicó:

“13.- [Respecto a información relativa a SEPSA y las AGRUPACIONES] En primer lugar, manifiesto que tengo conocimiento de que dicha empresa elaboró el ESTUDIO-ESQUEMA TARIFARIO, que utilizan los prestadores del servicio de la competencia, para fijar sus tarifas [...].

[...]

Tal y como se desprende de la introducción de los Estudios adjuntados, en el cuerpo del mismo se propuso un esquema tarifario y recomendaciones, con un análisis de tendencias y proyecciones a 10 años a fin de sugerir las tarifas a registrar ante la SCT, e incrementar los importes de las tarifas a partir de agosto de 2011.

[...]

14.- [Respecto al vínculo entre SEPSA y las AGRUPACIONES] Asumimos que dicha relación es meramente contractual y deriva de la prestación de servicios que SEPSA realizó a favor de las agrupaciones de los permisionarios [...] [énfasis añadido]”⁷⁷⁸

Del documento referido se desprende que: (i) SEPSA fue contratado por las AGRUPACIONES para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a las preguntas 13 y 14); (ii) las AGRUPACIONES hicieron uso del ESTUDIO TARIFARIO para fijar sus tarifas (respuesta a la pregunta 13); y (iii) el ESTUDIO TARIFARIO propone un esquema tarifario y recomendaciones con un análisis de tendencias y proyecciones a diez años (respuesta a la pregunta 13).

24. **Documental privada**⁷⁷⁹ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁷⁸⁰ emitido por el DGIPMA el veintiséis de septiembre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SEPSA en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce, mediante el cual indicó:

“[...] 6. [Respecto de los trabajos o estudios elaborados por SEPSA relacionados con el SERVICIO DE TAXI] El único trabajo realizado con el SERVICIO en cuestión, fue el denominado 'Estudio para determinar el esquema tarifario de la prestación de los servicios de transportación de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México'; llevado a cabo en el año 2011.

⁷⁷⁶ Folios 51 a 159.

⁷⁷⁷ Mediante dicho acuerdo se le previno a EXCELENCIA para que en un plazo no mayor a quince días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquél en que surtiera efectos la notificación personal de dicho acuerdo, aclarara y completara el escrito presentado en la oficialía de partes de esta COFECE el veinticinco de abril de dos mil catorce. Folios 43 a 48.

⁷⁷⁸ Folios 77 y 78.

⁷⁷⁹ Folios 5457 a 6686.

⁷⁸⁰ Folios 5433 a 5438.



36343

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Este trabajo fue elaborado para las siguientes agrupaciones de transportistas: - - - [CONFORT, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, SITIO 300 y YELLOW CAB].

7. [...] a) [Respecto a las personas que contrataron la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO] El estudio tarifario fue contratado por las siguientes agrupaciones de transportistas: - - - [CONFORT, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, SITIO 300 y YELLOW CAB].

b) [Respecto del objeto y finalidad del ESTUDIO TARIFARIO] El objetivo del estudio fue establecer un esquema que permitiera, a partir tanto de las condiciones de operación de cada una de las agrupaciones prestadoras de los servicios para la transportación desde y hacia el AICM, como de las necesidades del mercado conformado por el público usuario, construir tarifas competitivas a aplicar por este servicio, de tal forma que, con una base sólida, los permisionarios pudieran lograr ingresos [...].

c) [Respecto de la metodología y trabajos realizados para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO]

B

[...]

B

Handwritten mark

Handwritten mark



36046

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

[...]

e) [Respecto de los representantes de las empresas que contrataron la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO] Las personas que contrataron el estudio, a nombre de las organizaciones, son -- Por [CONFORT] [...] ---- Por [NUEVA IMAGEN]: Sr. Carlos Tepale Alonso ---- Por [PORTO TAXI]: Sr. Jorge Espinosa Lee ---- Por [SITIO 300] Sr. Alfonso Méndez Corona ---- [Por YELLOW CAB]: Sr. Enrique Ruvalcaba Ordaz.

f) [Respecto del costo del ESTUDIO TARIFARIO, así como las condiciones de pago] El costo total del estudio fue de B más el impuesto al valor agregado. Dicho costo fue repartido en la misma proporción al parque vehicular de cada una de [las AGRUPACIONES].

Las condiciones de pago fueron las siguientes:

- Un primer pago por un monto equivalente al 25%, como anticipo.
- Un segundo pago por otro 25%, contra el 1er Entregable (Reporte sobre el análisis económico de la operación de cada agrupación).
- Un tercer pago por un 15%, contra el 2º Entregable (Reporte sobre el análisis económico comparativo de las alternativas del usuario).
- Un cuarto pago por un 20%, contra el 3er Entregable (Esquema de tarifas).
- Un quinto y último pago, por un 15%, contra el 4º Entregable (Modelo de aplicación y reporte final).

[...]

h) [Respecto de las reuniones que SEPSA celebró con las AGRUPACIONES] De acuerdo con los registros en la agenda del año 2011 del que se suscribe, las reuniones que se llevaron a cabo durante la realización del estudio fueron las siguientes:

"Eliminado: 1 párrafo(s), 5 renglón(es) y 6 palabra(s)"



35347

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

FECHA Y HORA	REUNIÓN ENTRE SEPSA Y:	LUGAR	PROPÓSITO DE LA REUNIÓN
28/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Primera reunión para conocimiento de la problemática por parte de SEPSA
31/mar/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de una propuesta preliminar de trabajo
8/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Presentación de propuesta de trabajo y aceptación
11/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Reunión de arranque de los trabajos y solicitud de información
26/abr/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a recorridos y costos directos asociados a tales recorridos
28/abr/2011 9:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Recepción de información específica de Nueva Imagen
28/abr/2011 10:00 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Recepción de información específica de Confort
29/abr/2011 9:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Recepción de información específica de Yellow Cab
29/abr/2011 11:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Recepción de información específica de Portotaxi
29/abr/2011 13:00 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Recepción de información específica de Sitio 300
18/may/2011 12:30 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Sitio 300
18/may/2011 14:00 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Portotaxi
18/may/2011 17:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Yellow Cab
19/may/2011 10:00 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Nueva Imagen
19/may/2011 12:30 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Informar avances en el estudio respecto a costos y márgenes de Confort
26/may/2011 10:00 Hrs	Representantes de las agrupaciones	Restaurante en el AICM	Informar avances en el estudio respecto a aspectos generales del mercado de usuarios
8/jun/2011 12:30 Hrs	Sitio 300	Oficinas Sitio 300	Presentación y entrega del reporte final a Sitio 300
8/jun/2011 13:30 Hrs	Nueva Imagen	Oficinas Nueva Imagen	Presentación y entrega del reporte final a Nueva Imagen
9/jun/2011 11:00 Hrs	Yellow Cab	Oficinas Yellow Cab	Presentación y entrega del reporte final a Yellow Cab
9/jun/2011 12:30 Hrs	Portotaxi	Oficinas Portotaxi	Presentación y entrega del reporte final a Portotaxi
13/jun/2011 11:00 Hrs	Confort	Oficinas Confort	Presentación y entrega del reporte final a Confort
7/jul/2011 11:00 Hrs	A	Oficinas Nueva Imagen	Presentación y entrega del reporte final a A

Wuy



[...] en términos generales, asistieron: --- Por [CONFORT] [...] ---- Por [NUEVA IMAGEN]: El Sr. Carlos Tepale Alonso ----- Por [PORTO TAXI]: El Sr. Jorge Espinosa Lee ----- Por [SITIO 300] El Sr. Alfonso Méndez Corona ----- [Por YELLOW CAB]: [...] y el Sr. Enrique Ruvalcaba Ordaz

[...]

i) [Respecto de los temas que fueron tratados de manera conjunta con todas las AGRUPACIONES] Los temas que fueron tratados en conjunto son los siguientes:

- Información de rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencias en los que se presta el servicio.
- Los análisis de costos directos en los que se incurre durante la prestación del servicio, por unidad tipo.
- Los análisis económicos de alternativas de los usuarios [...] [énfasis añadido]⁷⁸¹

Del documento referido se desprende que SEPSA fue la empresa contratada por los representantes de las AGRUPACIONES (CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA, ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA, entre otros) para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 7, incisos a y f). Asimismo, el ESTUDIO TARIFARIO se llevó a cabo en el año dos mil once (respuesta a la pregunta 6), y el objeto y finalidad de este último fue la construcción y el establecimiento de un esquema de tarifas para ser aplicadas en la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 7, inciso b).

En este tenor, la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO implicó un análisis de diversos costos y gastos de operación y administración de cada una de las AGRUPACIONES, a partir del cual se propuso un esquema tarifario y se llegó a un monto máximo sugerido con el fin de que cada una de las AGRUPACIONES ajustara sus tarifas (respuesta a la pregunta 7, inciso c).

En los meses de marzo, abril y mayo de dos mil once, se llevaron a cabo reuniones, de manera conjunta y separada, entre SEPSA y los representantes de las AGRUPACIONES -CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA, ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA, entre otros- (respuesta a la pregunta 7, inciso h). En dichas reuniones se platicaron temas relacionados con las rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencia con los que se presta el SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 7, incisos h e i); en las reuniones mantenidas con SEPSA, las AGRUPACIONES respectivamente le entregaron información para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 7, inciso h).

Finalmente, las AGRUPACIONES pagaron de manera conjunta a SEPSA por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 7, inciso f); el costo del ESTUDIO TARIFARIO fue cubierto en conjunto por todas las AGRUPACIONES, de manera proporcional al parque vehicular de cada una de ellas (respuesta a la pregunta 7, inciso f).

25. Documental privada⁷⁸² consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-084⁷⁸³ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce

⁷⁸¹ Folios 5459 a 5467.

⁷⁸² Folios 6853 a 6872.

⁷⁸³ Folios 5449 a 5456.



36347

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

en el EXPEDIENTE, presentado por CARLOS TEPALE, como representante de NUEVA IMAGEN⁷⁸⁴ en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre del mismo año, por medio del cual señaló:

"[...] PUNTO 22 [Respecto de reuniones o comunicación de NUEVA IMAGEN con sus competidores] Los directivos de Nueva Imagen sí han tenido y tienen comunicación con los representantes de otras agrupaciones relacionadas con la prestación del servicio, con el objeto de tratar asuntos de interés común [...].

De igual manera, Nueva Imagen y los representantes de las agrupaciones Sitio 300, Porto Taxi, Yellow Cab y Confort, llevamos a cabo reuniones de trabajo con la finalidad de evaluar que una empresa especializada realizara un estudio del esquema tarifario de cada una de las agrupaciones, con la finalidad de disponer de un sustento técnico para la determinación de las tarifas aplicables al servicio.

Lo anterior, por razones de eficiencia y economía, ya que la información individual de las agrupaciones parte de un tronco común en lo que se refiere únicamente a las características aplicables al servicio, pero guarda diferencias respecto de los costos de operación de cada agrupación, por lo que al contratar de manera conjunta la realización de dicho estudio, se obtuvo el mejor precio posible [...]

PUNTO 24 [Respecto del ESTUDIO TARIFARIO] a) Por parte de Nueva Imagen, la contratación fue formalizada por el L.C.P. Carlos Tepale Alonso en representación de los permisionarios agremiados y de la propia asociación [...]. - - - - b) [...] Nueva Imagen, en representación de los permisionarios agremiados y de la propia asociación, resolvió y formalizó la contratación de Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V., [...]. Es necesario reiterar, que únicamente a Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V., y bajo los términos establecidos, se proporcionó información referente a precios, costos, horarios o particularidades del servicio que prestan los permisionarios agremiados. [...] - - - - e) [respecto de reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES] una vez iniciados los trabajos del estudio de nuestro esquema tarifario, se llevaron a cabo diversas reuniones de trabajo exclusivamente entre los representantes de Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V., y los representantes de Nueva Imagen. [...] por parte de Nueva Imagen participaron (sino en la totalidad sí en gran número) los señores L.c.P. Carlos Tepale Alonso. [...] - - - - f) Nueva Imagen proporcionó a Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V., el padrón del parque vehicular existente en 2011 y propiedad de los permisionarios agremiados, así como las tarifas vigentes en 2011 y registradas por dichos permisionarios. [...]. - - - - g) Una vez que se dispuso de los resultados del estudio del esquema tarifario, se informó a los permisionarios agremiados a Nueva Imagen, explicando los cuatro diferentes escenarios que plantea dicho estudio, ante lo cual los permisionarios decidieron registrar las tarifas proyectadas al año 2021, y a partir de las mismas aplicar descuentos variables en razón del incremento de los costos de operación [...] [énfasis añadido]".

Del documento referido se acredita que CARLOS TEPALE en representación de NUEVA IMAGEN señaló que los directivos de NUEVA IMAGEN y los representantes de SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB

⁷⁸⁴ En el EXPEDIENTE obra copia certificada del instrumento notarial número ochenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete, pasado ante la fe del notario público ciento veintiuno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) en la que se hace constar que CARLOS TEPALE al tener el carácter de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN (folio 5215), le corresponden las facultades de: "[...] Representar con el uso de la firma social a la Asociación en juicio o fuera de el ante toda clase de funcionarios y autoridades, ya sean civiles, administrativas, judiciales, penales, del trabajo o militares, del fuero común o del federal, organismos públicos descentralizados, así como ante particulares, sociedades, corporaciones, instituciones de crédito, etc [... así como...] en general, tendrá todas las facultades generales de un mandatario, siempre que no se reserven aquellas expresamente a la Asamblea General de Asociados; entre dichas facultades tendrá todas las generales para pleitos y cobranzas, y actos de administración, con facultades aún especiales que de acuerdo a la ley requieran de poder o cláusula especial [...]", folios 5197 y 5198.

13

Wuy



36350

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

y CONFORT tuvieron reuniones de trabajo en donde trataron asuntos relacionados con la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta al punto 22).

La finalidad del ESTUDIO TARIFARIO era la de determinar las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI (respuesta al punto 22); la contratación de SEPSA por parte de NUEVA IMAGEN se llevó a cabo a través de CARLOS TEPALE, quien, además de acudir a las reuniones entre SEPSA y NUEVA IMAGEN, actuó como representante de dicha persona moral y sus PERMISIONARIOS (respuesta al punto 24, incisos a, b y e).

La información que se le proporcionó a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fue: [i] precios; [ii] costos; [iii] horarios; [iv] particularidades del SERVICIO DE TAXI (respuesta al punto 24, inciso b); [v] padrón del parque vehicular existente en dos mil once; y [vi] las tarifas vigentes en dos mil once (respuesta a la pregunta 24, inciso f). Finalmente, las tarifas recomendadas por el ESTUDIO TARIFARIO con proyección al año dos mil veintiuno fueron registradas por los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 24, inciso g).

26. Documental privada⁷⁸⁵ consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-083⁷⁸⁶ emitido por el DGIPMA el nueve de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre del mismo año, mediante el cual indicó:

"13.- [Respecto de cómo se determinan los precios del SERVICIO DE TAXI] [...] hasta 2011, los permisionarios agremiados aplicaban las tarifas registradas en 2005; siendo en 2011, cuando se realizó un estudio con base en los costos directos e indirectos que incurren en la operación del servicio y proyectando que se alcanzaría una rentabilidad adecuada para la inversión que representa el negocio, concluyéndose de dicho estudio la determinación de la tarifa adecuada que debería regir en 2021, misma que fue registrada por parte de los permisionarios agremiados a SITIO 300 ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a partir de la cual, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 61 y 62 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, desde 2011 se ha aplicado los descuentos variables conforme aumentan los costos de operación del servicio.

[...]

16.- [Respecto de la razón por la cual existen diferencias entre los precios registrados ante la SCT y los efectivamente aplicados al público] Con base en el estudio tarifario referido en el numeral 13, los permisionarios agremiados a SITIO 300 registraron las tarifas estimadas convenientes para el 2021, pero toda vez que por obviedad las mismas no resultaban comercialmente aplicables en el 2011, puesto que el mercado no sería capaz de asimilarlas, a partir de las tarifas que se proyectaron como ideales para el 2021, se determinaron los descuentos aplicables a partir del 2011, mismos descuentos que se ven modificados conforme aumentan los costos de operación del servicio, como por ejemplo, el incremento acumulado del precio del combustible. En tal sentido, los precios que se aplican efectivamente, contienen un descuento respecto de las tarifas registradas y que de acuerdo a los resultados del estudio efectuado, son las expectativas para el 2021, ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 61 y 62 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

⁷⁸⁵ Folios 7047 a 7557.

⁷⁸⁶ Folios 5442 a 5448.

[...]

19.- [Respecto de la determinación de precios del SERVICIO DE TAXI de julio de dos mil nueve a la fecha de la comparecencia] en el mes de abril de 2011 se elaboró un estudio para determinar el esquema tarifario de la prestación de los servicios de transportación de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México [...].

[...]

23.- [Respecto de si SITIO 300 ha tenido comunicaciones con sus competidores] En términos de los estatutos de SITIO 300, dicha asociación se encuentra representada por un Consejo Directivo y es el caso que dichos representantes sí [sic] han mantenido comunicación con los directivos de las otras personas morales que representan al resto de los permisionarios que prestan sus servicios en el AICM. La naturaleza de las comunicaciones que se han tenido, es de índole meramente operativo, puesto que se efectúan para tratar temas en común que atañen a la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de taxi, con origen o destino en el AICM [...].

26.- [Respecto al ESTUDIO TARIFARIO] a) El contrato formalizado entre SITIO 300 y Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V. (en lo subsecuente SEPSA), fue suscrito por el C. Alfonso Corona Méndez, [...].

En cuanto a las empresas que contrataron la elaboración del referido estudio, hasta donde se tiene conocimiento fueron Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi y Confort, sin poderlo precisar, por tratarse de información ajena a SITIO 300. - - - b) [...] la contratación simultánea por parte de las agrupaciones antes señaladas, para la realización del ESTUDIO TARIFARIO, en el caso particular de SITIO 300, obedeció a que de tal manera se obtuvo un mejor precio por el mismo. - - - c) El ESTUDIO TARIFARIO se contrató para realizarse en un periodo de 8 semanas, durante el cual se entregarían cuatro documentos denominados: Reporte sobre el análisis de la operación; Reporte sobre el análisis económico comparativo de las alternativas del usuario del servicio; Esquema de tarifas de transporte desde y hacia el AICM, así como sus mecanismos de actualización; y Modelo de aplicación y mantenimiento del esquema tarifario [...] [énfasis añadido].”

Del documento referido se desprende que: (i) en dos mil once se elaboró el ESTUDIO TARIFARIO con el objeto de determinar un esquema tarifario para la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 13, 19 y 26, inciso d); (ii) a partir de lo recomendado por el ESTUDIO TARIFARIO se determinó una tarifa adecuada para regir en dos mil veintiuno, la cual se registró ante la SCT y ha sido utilizada como base para, a partir de ahí, aplicar diferentes descuentos (respuesta a las preguntas 13, 16); (iii) el Consejo Directivo de SITIO 300 mantuvo comunicación con los directivos de otras agrupaciones; el motivo de tales reuniones fue para tratar temas relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 23); (iv) ALFONSO MÉNDEZ suscribió el contrato con SEPSA en representación de SITIO 300 para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 26, inciso a); (v) las AGRUPACIONES contrataron de manera simultánea los servicios de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 26, inciso b); y (vi) el ESTUDIO TARIFARIO contiene un esquema de tarifas de transporte desde y hacia el AEROPUERTO, así como los mecanismos para la actualización de dichas tarifas, el modelo de aplicación y mantenimiento del esquema tarifario (respuesta a la pregunta 26, inciso c).

27. **Documental privada**⁷⁸⁷ consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-086⁷⁸⁸ emitido por el DGIPMA el quince de octubre dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por ENRIQUE RUVALCABA en su carácter de representante legal de YELLOW CAB⁷⁸⁹ en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, del que se desprende:

"13. [Respecto del registro de tarifas] Derivado de tal obligación a cargo de los permisionarios, éstos registraron ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las tarifas que consideraron aplicar en el año 2021 y sobre éstas se han aplicado descuentos desde el año 2011, tomando en consideración el aumento en los costos del servicio.

Las tarifas a aplicar en el año 2021 y los descuentos que se han venido aplicando desde el año 2011, se consideraron tomando como base un estudio de los costos que impactan en la operación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y partiendo de que las tarifas que se fuesen a aplicar generaran un rendimiento de poco más del 10% anual, siendo que dicho rendimiento se obtendría precisamente en el año 2021.

[...]

23. [Respecto de si YELLOW CAB ha tenido comunicaciones con sus competidores] Mi representada si [sic] tiene y ha tenido comunicación con los representantes de las otras agrupaciones que coinciden en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y han sido para tratar temas de interés común como lo son [...] la conveniencia en la realización de un estudio técnico para la implementación de las tarifas a aplicar al servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; etc. El objeto de las comunicaciones ha sido en todo momento, que precisamente al tratarse de temas de interés común, se busquen las mejores condiciones de mercado en todo lo que tenga que ver con la prestación del referido servicio, en el entendido de que cada agrupación determina lo que a su interés y el de sus representados convenga o corresponda, según sea el caso.

[...]

26. [Respecto al ESTUDIO TARIFARIO] a) Es de precisar que la contratación de la elaboración del "ESTUDIO TARIFARIO", se materializó por conducto del C. Enrique Ruvalcaba Ordez, [...]; pero es necesario resaltar que dicha contratación se realizó por orden y cuenta de los permisionarios agremiados a Yellow Cab Sitio 300, A.C., en razón de que son dichos permisionarios quienes tienen la obligación de establecer las tarifas que van a aplicar por la prestación de sus servicios, lo que a su vez motivo [sic] que cada uno de ellos pagara su parte correspondiente de dicho estudio. - - - b) Como ya se mencionó anteriormente, mi representada contrató los servicios de 'SEPSA' por orden y cuenta de los permisionarios agremiados a la misma y tal contratación se decidió, porque 'SEPSA' reflejó contar con la experiencia y conocimientos necesarios para realizar tales trabajos, así como ofrecer el mejor costo. [...] d) El objeto del "ESTUDIO TARIFARIO" fue obtener la información técnica, económica y operativa necesaria para poder determinar las tarifas que los permisionarios agremiados a mi representada aplicarían en la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y que las mismas fueran competitivas

⁷⁸⁷ Folios 7561 a 7950.

⁷⁸⁸ Folios 6693 a 6700.

⁷⁸⁹ En el EXPEDIENTE obra copia certificada del instrumento notarial número treinta mil cincuenta y uno, pasado ante la fe del notario público número ciento ochenta del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el que se hace constar que ENRIQUE RUVALCABA es Presidente de la Asamblea General de Asociados de YELLOW CAB (folio 7580).

y suficientes para cubrir los gastos propios de la operación. - - - e) 'SEPSA' si tuvo reuniones con los representantes de Yellow Cab Sitio 300, A.C., sin embargo se desconocen las fechas en que estas se realizaron, debido al tiempo que ha transcurrido y a que no existe constancia documental al respecto por no haberse elaborado en su oportunidad; entre las personas que asistieron por parte de mi representada, se puede mencionar a Enrique Ruvalcaba Ordaz [...] [énfasis añadido]”.

Del documento referido se desprende que ENRIQUE RUVALCABA, en representación de YELLOW CAB, señaló que: (i) los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB registraron ante la SCT las tarifas que consideraron aplicar en el año dos mil veintiuno, sobre las cuales se han aplicado descuentos desde el dos mil once. Las tarifas se consideraron tomando en cuenta el ESTUDIO TARIFARIO, respecto a los costos que impactan en la operación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 13); (ii) YELLOW CAB tuvo comunicaciones con los representantes de otras agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en los que se trataron temas de interés común, así como lo relativo a la necesidad del ESTUDIO TARIFARIO para así implementar nuevas tarifas (respuesta a la pregunta 23); (iii) ENRIQUE RUVALCABA suscribió el contrato con SEPSA en representación YELLOW CAB para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 26, incisos a y b); (iv) el objeto del ESTUDIO TARIFARIO fue el de determinar las tarifas a aplicar en la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 26, inciso d); y (v) ENRIQUE RUVALCABA fue el designado para asistir a las reuniones entre SEPSA y YELLOW CAB, en representación de ésta última (respuesta a la pregunta 26, inciso e).

28. Documental privada⁷⁹⁰ consistente en el desahogo al requerimiento de información número COFCE-AI-DGIPMA-2014-087⁷⁹¹ emitido por el DGIPMA el quince de octubre de dos mil catorce en el EXPEDIENTE, presentado por parte de PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre del mismo año, por medio del cual señaló:

“8. [Respecto de los empleados de PORTO TAXI] [...] he requerido al anterior Presidente del Consejo de Administración Jorge Espinosa Lee, me haga entrega formal entre otras cosas de la documentación administrativa.

[...]

14. [Respecto de los precios registrados ante la SCT] [...] se le comunica a esta honorable Comisión que el último registro tarifario presentado ante la SCT fue en 2011, de la cual a continuación se transcribe para su apreciación y análisis.

⁷⁹⁰ Folios 7951 a 8686.

⁷⁹¹ Folios 6701 a 6708.



ZONA	TARIFA
1	B
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
A	
B	
C	
D	
E	
F	
DESTINO	
CUERNAVACA	
PUEBLA	
QUERETARO	
TOLUCA	
PACHUCA	

15. [Respecto de los precios de las tarifas del SERVICIO DE TAXI efectivamente aplicados al público] [...] Por lo que hace a dos mil once a la fecha las tarifas registradas en el dos mil once, no han sufrido modificación alguna y a la fecha se viene aplicando en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de transportación terrestre de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, la siguiente:

ZONA	TARIFA REGISTRADA	TARIFA APLICADA
	(3011)	B
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
A		
B		
C		

13

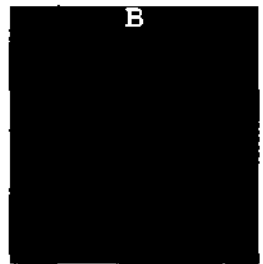
"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 47 palabra(s)"

WY



35353

O
E
F
DESTINO
CUERNAVACA
PUEBLA
QUERETARO
TOLUCA
PACHUCA



[...]

23. [Respecto de si PORTO TAXI ha tenido comunicaciones con sus competidores] Si como prestador del servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de transportación terrestre de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, en el aeródromo civil al público denominado Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ha tenido comunicación en las reuniones a las cuales mi representada ha sido requerida por las autoridades del aeropuerto y dicha comunicación se ha limitado exclusivamente a temas relacionados con la calidad del servicio.

[...]

26. [Respecto del ESTUDIO TARIFARIO; a) respecto de los representantes y empresas que contrataron la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO] Confort [...] - - - - Transportación Terrestre Nueva Imagen A.C [...] representadas por Carlos Tepale Alonso. - - - - Yellow Cab, representada por Enrique Ruvalcaba Orduz. - - - - Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V. representada por Jorge Espinosa Lee [...]. [b) Respecto de las razones por las cuáles las AGRUPACIONES contrataron a SEPSA] del porque se decidió que fuera en forma conjunta y no individual obedece que el importe de sus servicios son muy elevados y se dividió entre cada una de las empresas la cantidad total [...], es decir, el haber contratado a SEPSA en forma conjunta aminoró la erogación que [PORTO TAXI] hubiera hecho de haber contratado a dicha empresa de forma individual [c) Respecto de las condiciones de contratación con SEPSA] el importe de sus servicios [...] se dividió entre cada una de las empresas [...] es decir, el haber contratado a SEPSA en forma conjunta aminoró la erogación [...]. Las condiciones de contratación consistieron en que [...] el esquema tarifario entregado a cada empresa sería entregado por SEPSA entre la semana seis (6) y (7) siete y que harían cuatro entregables, el primero de ellos consistía en reporte sobre el análisis económico de la operación de las agrupaciones que prestan el servicio de transportación desde y hacia el AICM. El segundo entregable versaba sobre análisis económico comparativo de las alternativas del usuario del servicio. El tercer entregable consistía en esquema de tarifas para cada empresa desde y hacia AICM [sic] y el cuarto entregable fue el modelo de aplicación y mantenimiento del esquema tarifario para cada empresa contratante. [...]

[énfasis añadido]”.

Del documento referido se desprende que: (i) JORGE ESPINOSA ocupó el cargo de presidente del Consejo de Administración de PORTO TAXI, por lo menos hasta la fecha de su comparecencia (respuesta a la pregunta 8); (ii) el último registro tarifario presentado ante la SCT por parte de los permisionarios de PORTO TAXI fue en el dos mil once (respuesta a la pregunta 14); (iii) los precios de las tarifas registrados ante la SCT para el dos mil once fueron los mismos que se aplicaron al público en ese mismo año, sin que hubieran sido modificados hasta la fecha de presentación de su escrito de

16

Uuy



desahogo (respuesta a las preguntas 14 y 15); (iv) PORTO TAXI tuvo comunicación con sus competidores para tratar temas relacionados con la calidad del servicio (respuesta a la pregunta 23); (v) PORTO TAXI contrató los servicios de SEPSA a través de JORGE ESPINOSA. Asimismo, en relación con las demás agrupaciones, la contratación de dicho servicio se llevó a cabo por: [i] CONFORT; [ii] NUEVA IMAGEN a través de CARLOS TEPALE; y [iii] YELLOW CAB a través de ENRIQUE RUVALCABA (respuesta a la pregunta 26, inciso a); (vi) las AGRUPACIONES contrataron a SEPSA de manera conjunta, dividiéndose entre cada una de ellas el importe de sus servicios (respuesta a la pregunta 26, incisos b y c); (vii) el cuarto de los entregables del ESTUDIO TARIFARIO consistía en un modelo de aplicación y mantenimiento del esquema tarifario para cada empresa contratante (respuesta a la pregunta 26, inciso c); y (viii) las AGRUPACIONES se han reunido con autoridades del AICM con el fin de tratar temas relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 29).

B.1.1 VALORACIÓN DE LAS DOCUMENTALES

De la adminiculación de las pruebas descritas en los numerales 23 a 28, los cuales tienen valor probatorio para los demás emplazados entre sí, al no haberlos objetados en términos del artículo 205 del CFPC, se acredita que las AGRUPACIONES se pusieron de acuerdo para contratar a SEPSA, quien en virtud de su actividad económica elaborará el ESTUDIO TARIFARIO; se concluye que las AGRUPACIONES llegaron a esa determinación a partir de diversas reuniones de trabajo. Del estudio en cuestión se desprendieron una serie de recomendaciones para determinar las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI, mismas que a final de cuentas registraron y aplicaron los PERMISIONARIOS pertenecientes a las AGRUPACIONES, por igual.

En relación con los documentos enlistados en los numerales 25 a 28 de este apartado, se advierte que el hecho de que los representantes de las AGRUPACIONES hayan signado dichos documentos implica que los mismos prueban en contra sus representadas en términos de los artículos 205 y 210 del CFPC y tienen valor probatorio pleno respecto del objeto, sentido y alcance de los mismos.

En este sentido, las manifestaciones transcritas contenidas en los documentos 25 a 28 señalados, constituyen confesiones, mismas que constituyen prueba plena en contra de CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI, respecto a que los representantes de dichas agrupaciones se reunieron para tratar temas relativos a la operación del SERVICIO DE TAXI, entre ellos, la contratación de SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO (cuya finalidad era determinar las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI) y fueron sus representantes quienes de manera simultánea formalizaron la contratación de dicho estudio en el año dos mil once (CARLOS TEPALE por parte de NUEVA IMAGEN; ALFONSO CORONA por parte de SITIO 300; JORGE ESPINOSA por parte de PORTO TAXI, y ENRIQUE RUVALCABA por parte de YELLOW CAB).

En este orden de ideas, con dichas documentales se acredita que una vez que SEPSA entregó el ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES ocurrió lo siguiente: [i] NUEVA IMAGEN informó a sus PERMISIONARIOS sobre los escenarios y las recomendaciones planteadas para determinar las tarifas del SERVICIO DE TAXI, y dichos PERMISIONARIOS registraron las tarifas proyectadas al año dos mil veintiuno; [ii] lo mismo ocurrió con los PERMISIONARIOS de SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI,

pues estos últimos también registraron las tarifas en el ESTUDIO TARIFARIO para el año dos mil veintiuno.

B.2 COPIAS SIMPLES O IMPRESIONES

29. Copia simple o impresión⁷⁹² del ACUERDO presentado por el Director General de SEPSA como anexo en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,⁷⁹³ en el cual se observan las firmas del Director General de SEPSA, así como del representante de CONFORT, de JORGE ESPINOSA como representante de PORTO TAXI, de CARLOS TEPALE como representante de NUEVA IMAGEN, de ALFONSO MÉNDEZ como representante de SITIO 300 y de ENRIQUE RUALCABA como representante de YELLOW CAB.

A continuación se transcribe el contenido del documento referido:

“EN LA CIUDAD DE MÉXICO D.F., SIENDO LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 11 DE ABRIL DE 2011, SE REUNIERON LAS PERSONAS QUE FIRMAN ESTE DOCUMENTO, COMO REPRESENTANTES LEGALES DE LAS EMPRESAS Y ORGANIZACIONES QUE SE MENCIONAN (CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN), PARA DAR INICIO FORMAL A LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.

TODAS LAS PARTES INVOLUCRADAS FIRMAN EL PRESENTE DOCUMENTO, ASÍ COMO LA PROPUESTA SE-4107 PRESENTADA POR SANTALÓ ESTUDIOS Y PROYECTOS, S.A. DE C.V. QUE SE ANEXA, CON EL OBJETO DE DAR LA FORMALIDAD DEBIDA A LOS COMPROMISOS INHERENTES A LA REALIZACIÓN DEL CITADO ESTUDIO Y AL CONTENIDO DE DICHA PROPUESTA [...] [énfasis añadido]”.

De dicho documento se desprende que: (i) los REPRESENTANTES firmaron un acuerdo a nombre de las AGRUPACIONES, con el fin de formalizar la intención de elaborar el ESTUDIO TARIFARIO; (ii) el once de abril de dos mil once, los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES se reunieron con la finalidad de firmar un acuerdo para que SEPSA elaborara el ESTUDIO TARIFARIO; y (iii) la voluntad de los REPRESENTANTES y por consiguiente de las AGRUPACIONES, para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, pues en el ACUERDO se encuentra plasmada la firma de los REPRESENTANTES.

30. Copia simple o impresión⁷⁹⁴ de la propuesta de SEPSA a las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO anexa al ACUERDO, presentada por el Director General de SEPSA en su comparecencia ante esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce,⁷⁹⁵ de la cual se desprende lo siguiente:

“[...] para operar con nuevas tarifas, éstas deben ser previamente registradas; por lo que se busca ahora sustentartlas técnicamente y de forma más objetiva, de manera tal que se asegure la viabilidad económica del servicio y, que se cuente con elementos de largo plazo para futuros ajustes.

⁷⁹² Folios 5148.

⁷⁹³ Folios 5140 a 5168.

⁷⁹⁴ Folios 5149 a 5168.

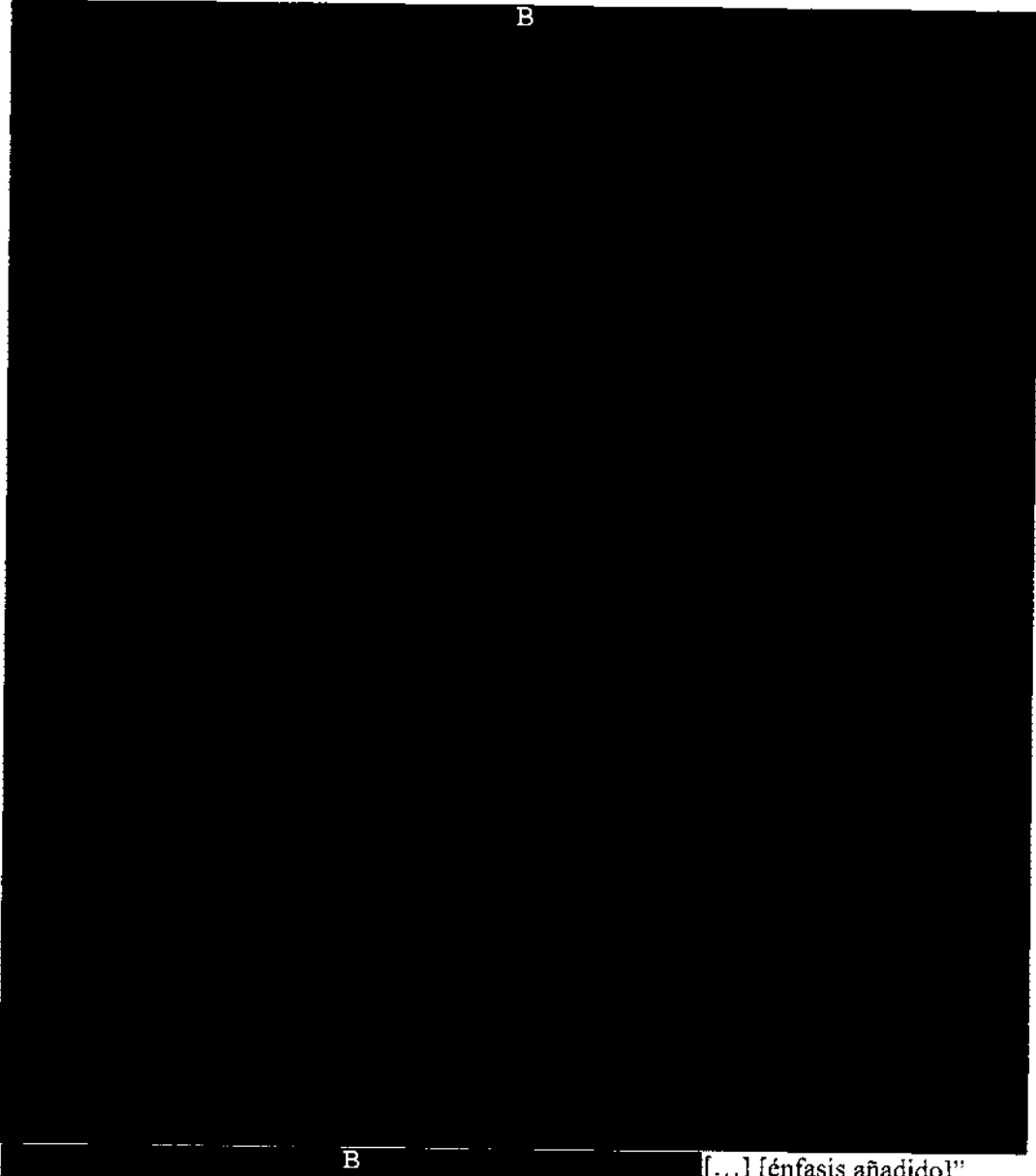
⁷⁹⁵ Folios 5140 a 5168.

WY



36358

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

[...] [énfasis añadido]".

De dicho documento se desprende que: (i) parte del objeto del ESTUDIO TARIFARIO era la elaboración de un esquema para construir las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI; (ii) el esquema tarifario habría de derivarse de un modelo que sirviera tanto para sustentar adecuadamente los ajustes a las tarifas que se registrarán los PERMISIONARIOS, como para planear y direccionar las tarifas del

h

W



26037

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SERVICIO DE TAXI a mediano y largo plazo; (iii) para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO se tomarían en cuenta los costos directos e indirectos asociados a la prestación del SERVICIO DE TAXI; (iv) las AGRUPACIONES se comprometieron a aportar información relativa a sus costos de inversión, mantenimiento y financieros, así como información relativa a sus unidades, entre otras cosas; (v) el ESTUDIO TARIFARIO también serviría para ser aplicado a futuro; (vi) se entregó un reporte final diferente a cada una de las agrupaciones toda vez que las tarifas recomendadas para cada una serían diferentes; (vii) se sugirió el nombramiento de un representante ante SEPSA por cada agrupación, para intercambio de información, revisión de avances y toma de decisiones; (viii) se propuso la programación de reuniones formales periódicas entre SEPSA y las AGRUPACIONES; y (ix) la voluntad de los REPRESENTANTES, pues en dicho documento se encuentra plasmada su firma.

31. Copias simple o impresión⁷⁹⁶ de: [i] el ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil catorce;⁷⁹⁷ [ii] el ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300 presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce;⁷⁹⁸ [iii] el ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce;⁷⁹⁹ [iv] el ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce;⁸⁰⁰ y [v] el ESTUDIO TARIFARIO de CONFORT presentado por SEPSA como anexo 5 al escrito de desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071 presentado ante la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce.⁸⁰¹

En diversos apartados del OPR se analizó el ESTUDIO TARIFARIO; no obstante, en este numeral únicamente se analizará lo conducente a: (1) el objeto del ESTUDIO TARIFARIO; (2) la información analizada para llevarlo a cabo; (3) las tarifas cobradas por las AGRUPACIONES antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; y (4) la propuesta de esquema tarifario.

Sin perjuicio de ello y para evitar repeticiones innecesarias, se remite a la valoración realizada respecto de dicho documento en el numeral 16 del apartado "A. Carácter de competidores entre sí".

De igual manera, en tanto los estudios tarifarios entregados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT, y presentados por estos últimos a esta autoridad, son idénticos en cuanto a su contenido y únicamente varían por la referencia a cada una de las AGRUPACIONES y los datos de costos y tarifas de cada una de ellas, resultaría ocioso examinar y comparar los estudios tarifarios en lo individual; por lo que se realiza el análisis únicamente haciendo referencia, en lo conducente, a los datos de la agrupación que corresponda:

⁷⁹⁶ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); y 8536 a 8681 (PORTO TAXI); 5869 a 6021 (CONFORT).

⁷⁹⁷ Folios 5188 a 5391.

⁷⁹⁸ Folios 7047 a 7557.

⁷⁹⁹ Folios 7561 a 7950.

⁸⁰⁰ Folios 7951 a 8686.

⁸⁰¹ Folios 5457 a 6686.



35380

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Objeto del ESTUDIO TARIFARIO:

B

B

[...] [énfasis añadido].

Información analizada para llevar a cabo el ESTUDIO TARIFARIO:

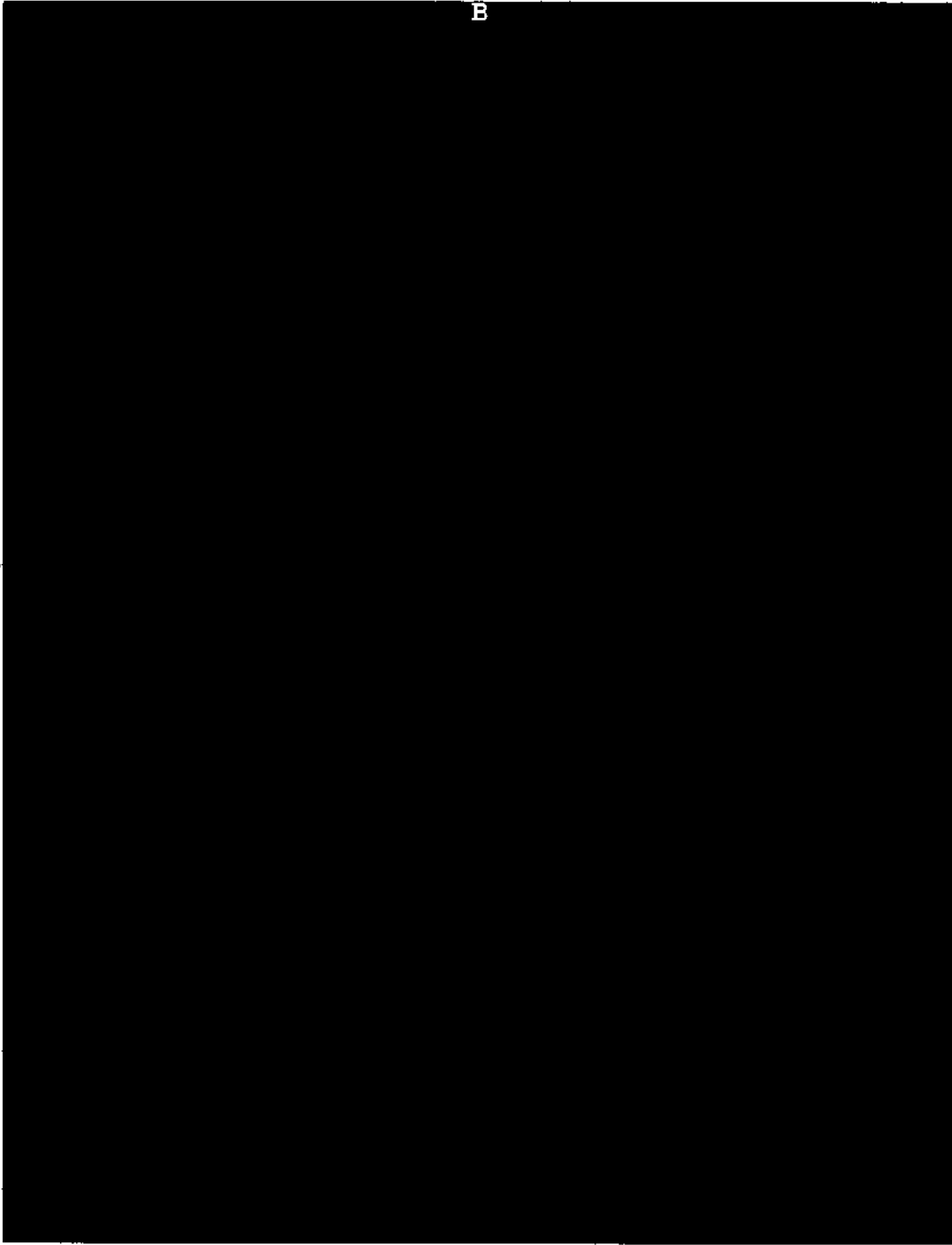
B

6 "Eliminado: 10 párrafo(s), 3 renglon(es) y 11 palabra(s)"



26391

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



324

"Eliminado: 5 párrafo(s), 19 renglón(es) y 0 palabra(s)"

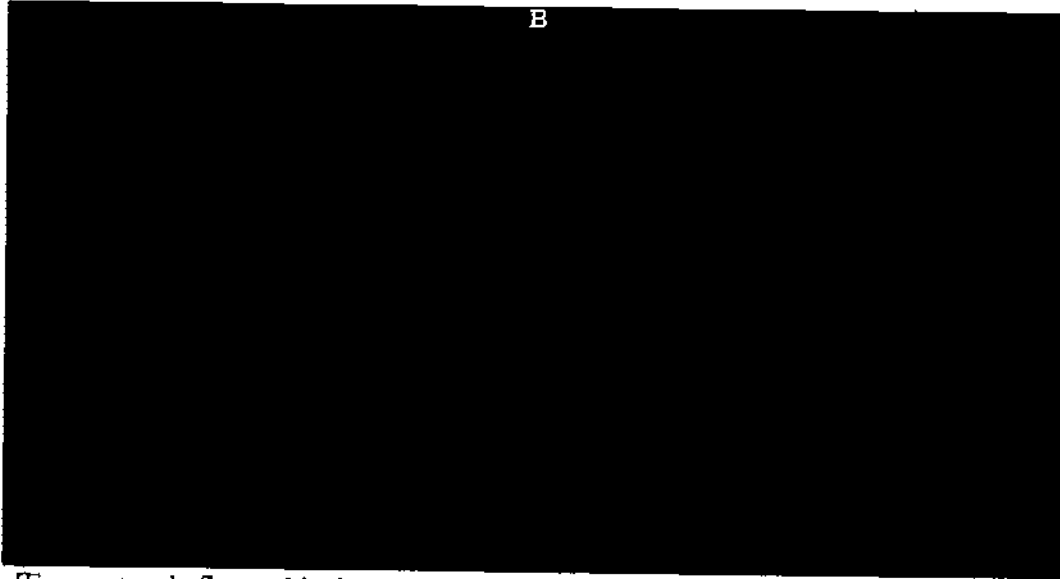
13.

Wuy



36362

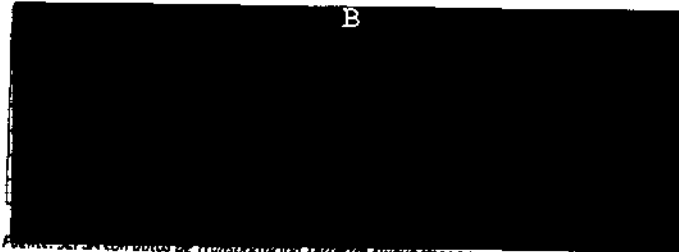
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

[En cuanto a la flota vehicular de NUEVA IMAGEN:

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE NUEVA IMAGEN



B

Fuente: Secretaría de Transportación Terrestre Nueva Imagen

[En cuanto a la flota vehicular de SITIO 300:

"Eliminado: 1 párrafo(s), 9 renglón(es), 0 palabra(s) y 1 tabla(s)."

802 Respecto a NUEVA IMAGEN.

803 Respecto a SITIO 300.

804 Respecto a YELLOW CAB.

805 Respecto a PORTO TAXI.

806 Respecto a CONFORT.



36350

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE SITIO 300

B

Fuente: SEPSA con datos de Sitio 300

[En cuanto a la flota vehicular de YELLOW CAB:

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE YELLOW CAB

B

Fuente: SEPSA con datos de Yellow Cab

[En cuanto a la flota vehicular de PORTO TAXI:

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE PORTO TAXI

B

Fuente: SEPSA con datos de Porto Taxi

[En cuanto a la flota vehicular de CONFORT:

"Eliminado: 3 tabla(s)."



35354

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE CONFORT

B

Fuente: SEPSA con datos de Confort

[...]

[En cuanto a los kilómetros recorridos en viaje redondo por modalidad ordinaria por las AGRUPACIONES:

B

Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

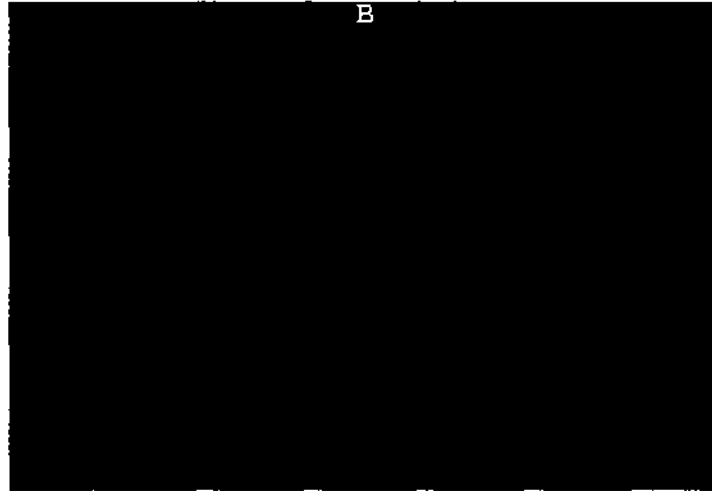
[En cuanto a los kilómetros recorridos en viaje redondo en la modalidad Ejecutiva por las AGRUPACIONES:

"Eliminado: 2 tabla(s)."



36365

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



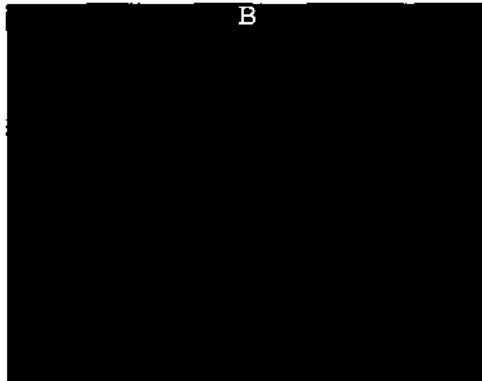
B

Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

]

[...]

[En cuanto a la distribución del SERVICIO DE TAXI por horarios de las AGRUPACIONES:



B

Fuente: SEPSA Investigación y Análisis con datos del AICM sobre Actividad

]

[...]



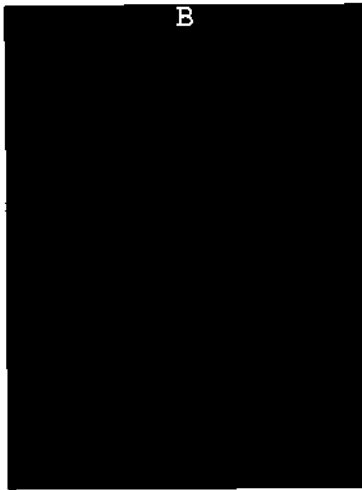
B

[En cuanto al número de viajes promedio en modalidad ordinaria por zona y por unidad de las AGRUPACIONES:

"Eliminado: 1 párrafo(s), 0 renglón(es), 0 palabra(s) y 2 tabla(s)."

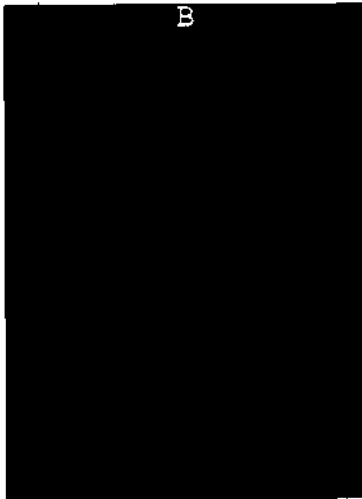
ps

Wey



Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

[En cuanto al número de viajes promedio en modalidad ejecutiva por zona y por unidad de las AGRUPACIONES:



Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

[...]



[...] [énfasis añadido]".

Tarifas cobradas por las AGRUPACIONES antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO:

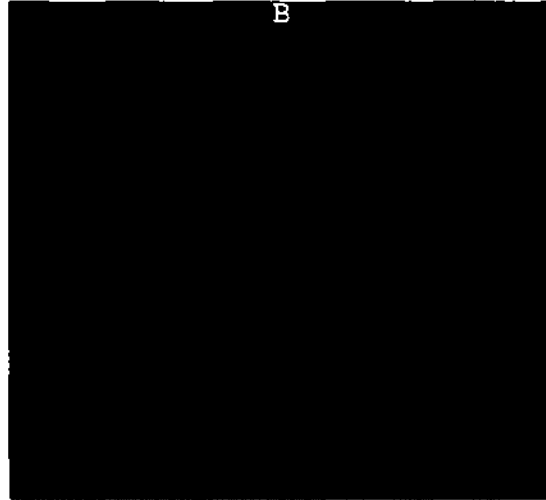
En cuanto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB:

Handwritten signature

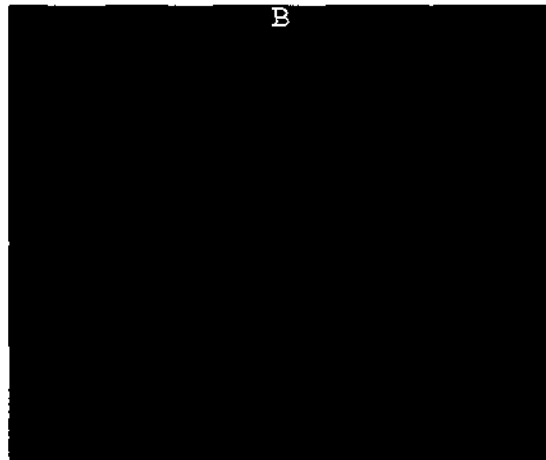


36367

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



En cuanto a SITIO 300:



Fuente: Sitio 300

En cuanto a PORTO TAXI:

"Eliminado: 2 tabla(s)."

Handwritten mark

Handwritten signature



36362

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

TARIFAS ACTUALES POR ZONA Y MODALIDAD DE SERVICIO

B

Fuente: Pasa Taxi

En cuanto a CONFORT:

TARIFAS ACTUALES POR ZONA

B

Fuente: Confort

"[...] B [...] [énfasis
añadido]".

P. Propuesta de esquema tarifario:

"ESQUEMA TARIFARIO PROPUESTO

331

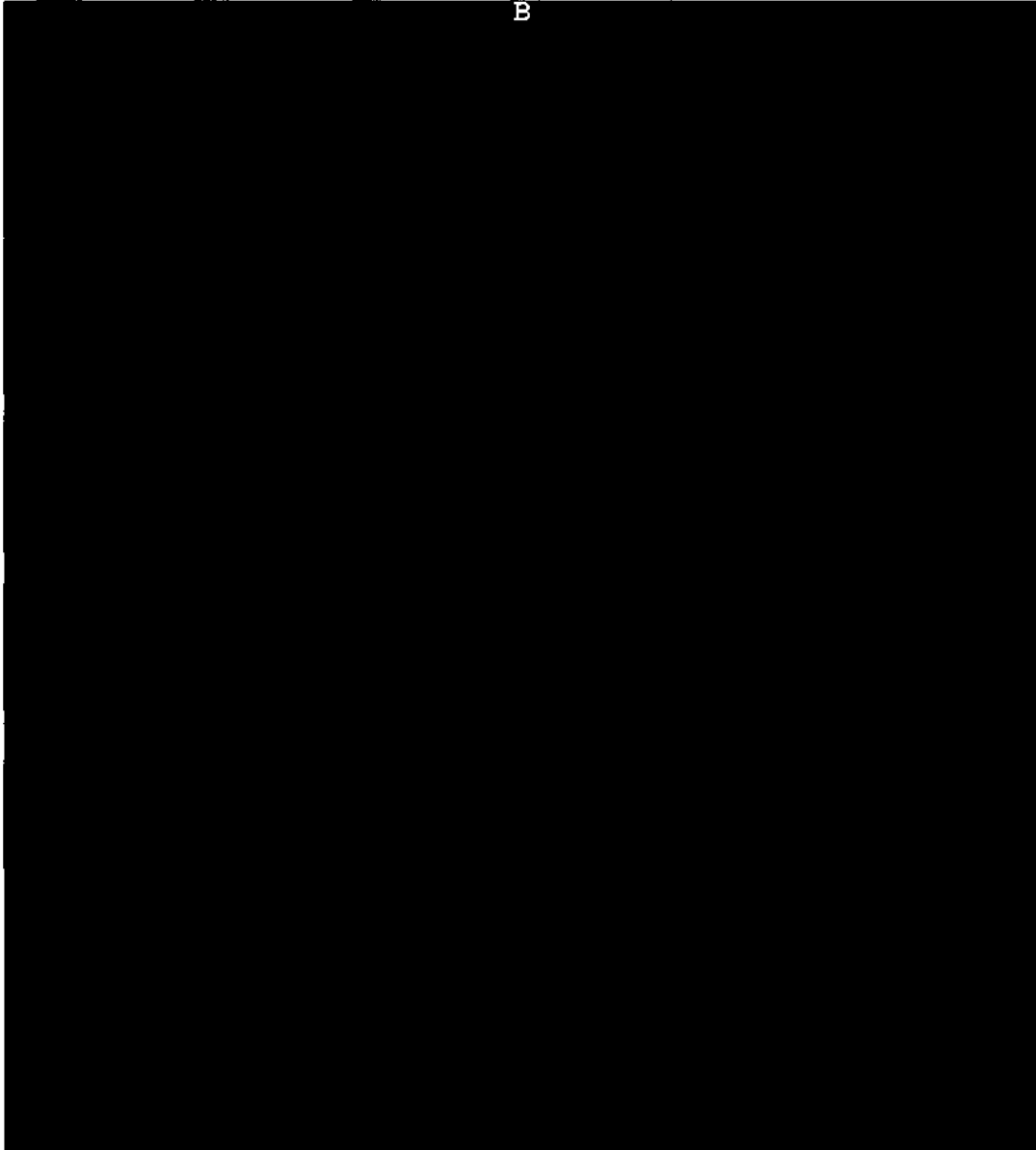
"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es), 33 palabra(s) y 2 tabla(s)."

W



36387

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

"Eliminado: 7 párrafo(s), 4 renglón(es) y 0 palabra(s)"

⁸⁰⁷ Para el caso de NUEVA IMAGEN.

⁸⁰⁸ Para el caso de SITIO 300.

⁸⁰⁹ Para el caso de YELLOW CAB.

⁸¹⁰ Para el caso de PORTO TAXI y CONFORT.

[REDACTED]

[...]

[En cuanto a NUEVA IMAGEN:

[REDACTED]

Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

[En cuanto a SITIO 300:

[REDACTED]

Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

f

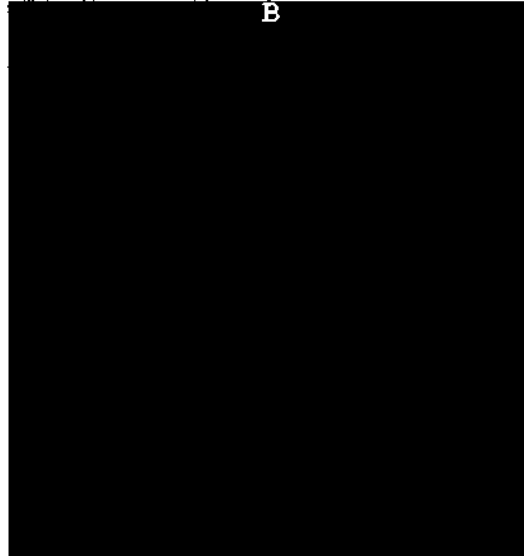
uy



06371

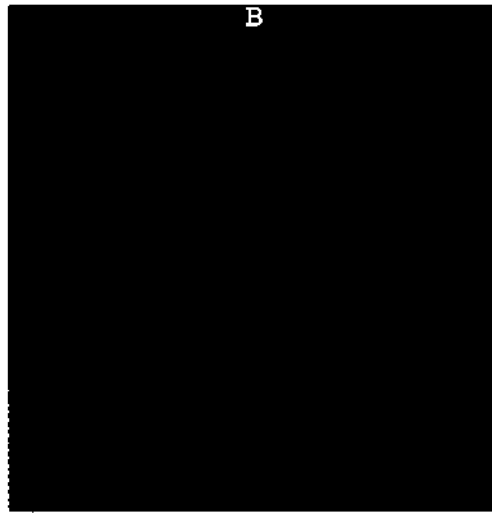
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[En cuanto a YELLOW CAB:



Fuente: SEPSA Investigación y Análisis]

[En cuanto a PORTO TAXI:



Fuente: SEPSA Investigación y Análisis]

[En cuanto a CONFORT:

"Eliminado: 2 tabla(s)."



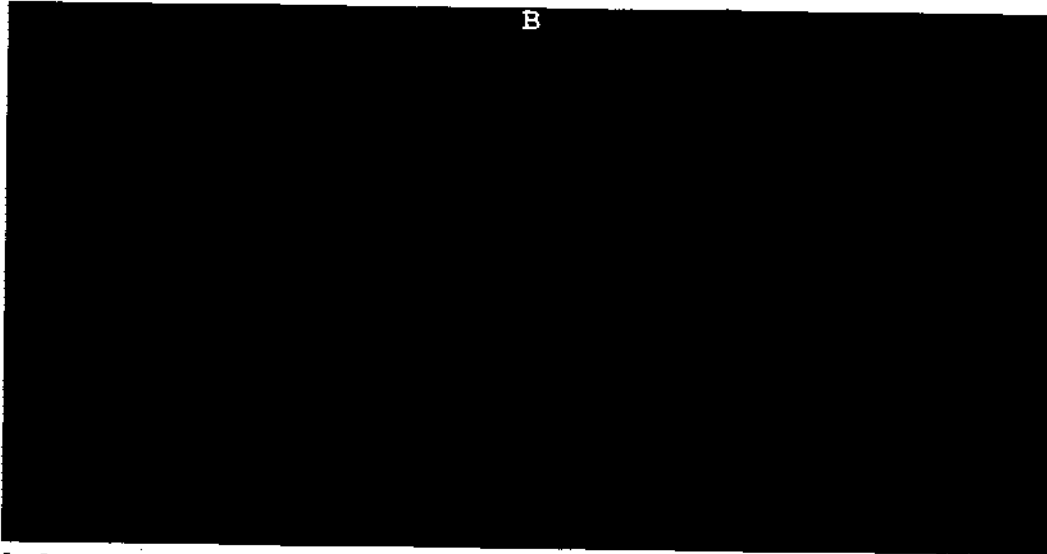
36372

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



Fuente: SEPSA Investigación y Análisis

[...]



[...]

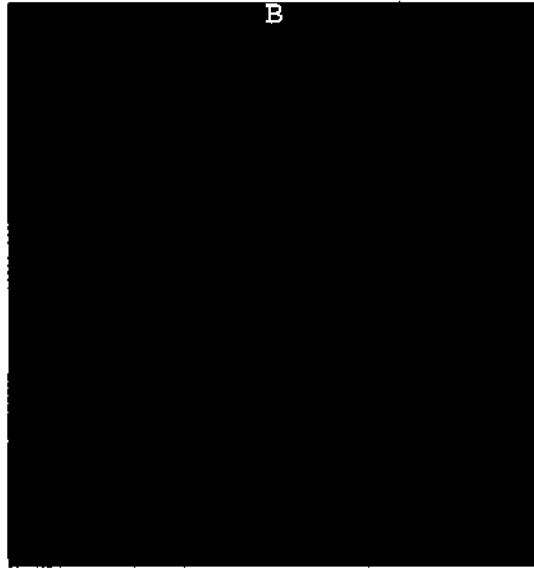
[En cuanto a NUEVA IMAGEN:

"Eliminado: 4 párrafo(s), 3 renglon(es), 0 palabra(s) y 1 tabla(s)."

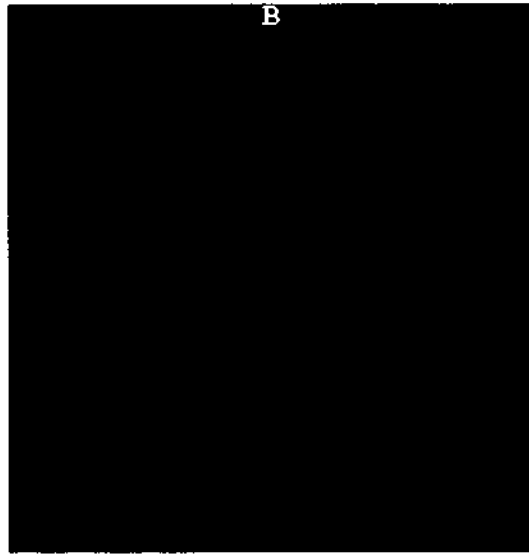


36373

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



[En cuanto a SITIO 300:



[En cuanto a YELLOW CAB:

1.3

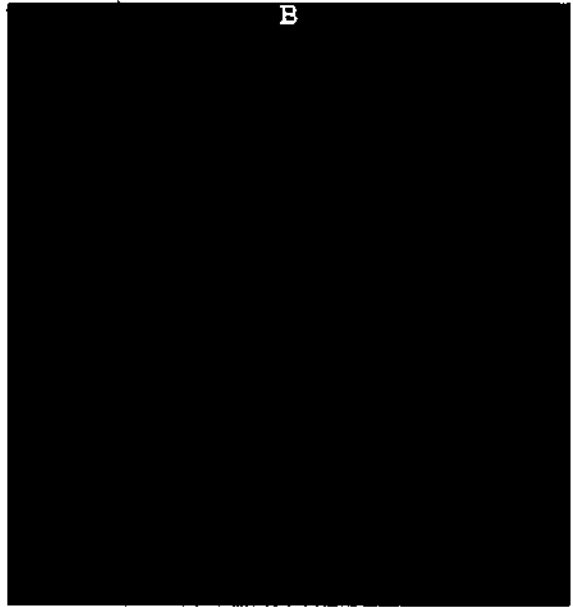
"Eliminado: 2 tabla(s)."

144

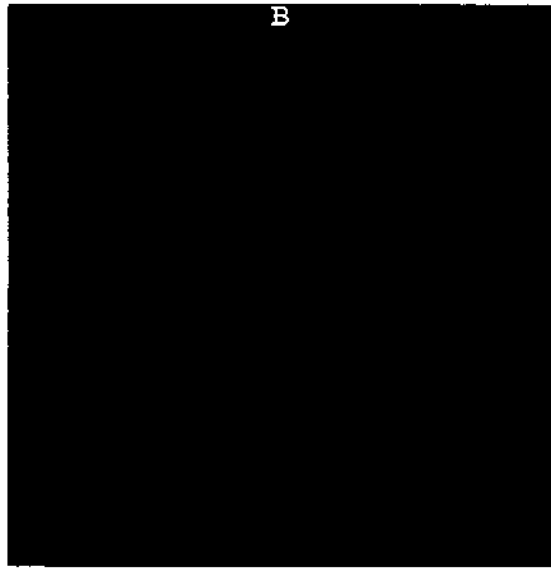


36274

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



[En cuanto a PORTO TAXI:



[En cuanto a CONFORT:

Handwritten mark

"Eliminado: 2 tabla(s)."

Handwritten mark



35375

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otras
Expediente DE-009-2014



B



B

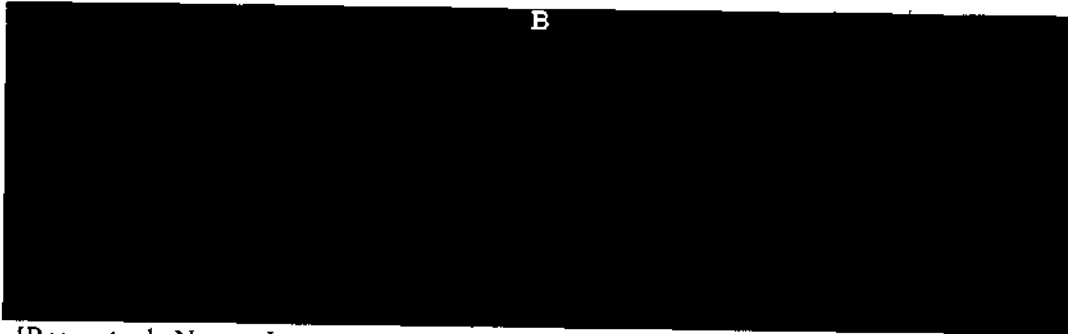
g.

uy

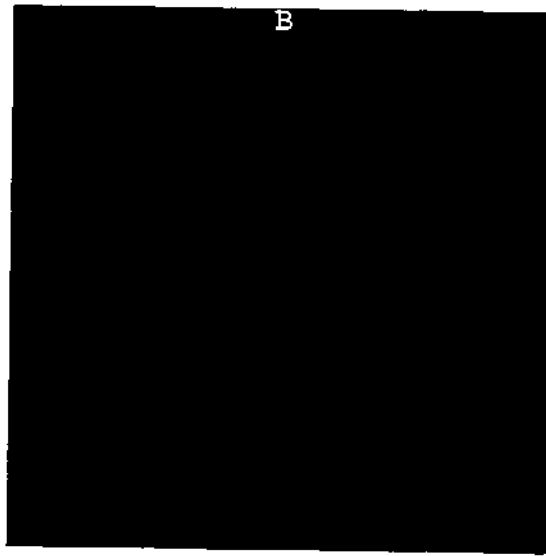


36376

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



[Respecto de NUEVA IMAGEN:



[En cuanto a SITIO 300:

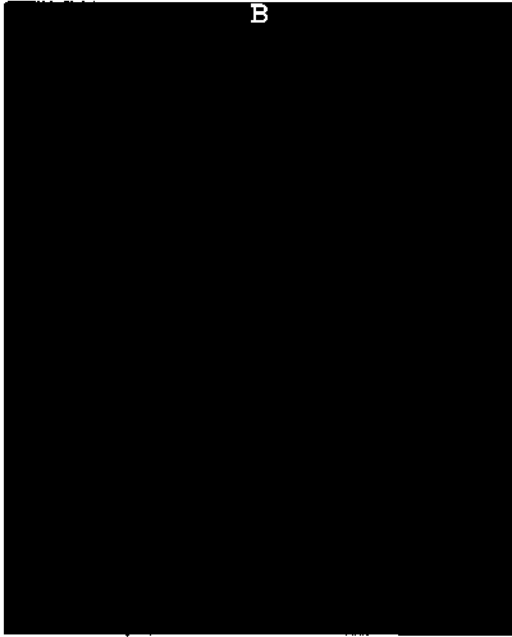
"Eliminado: 2 párrafo(s), 3 renglon(es), 0 palabra(s) y 1 tabla(s)."

- 811 Para el caso de NUEVA IMAGEN.
- 812 Para el caso de SITIO 300.
- 813 Para el caso de YELLOW CAB.
- 814 Para el caso de PORTO TAXI y CONFORT.
- 815 Para el caso de CONFORT.
- 816 Para el caso de NUEVA IMAGEN.
- 817 Para el caso de SITIO 300.
- 818 Para el caso de YELLOW CAB.
- 819 Para el caso de PORTO TAXI.
- 820 Para el caso de CONFORT.

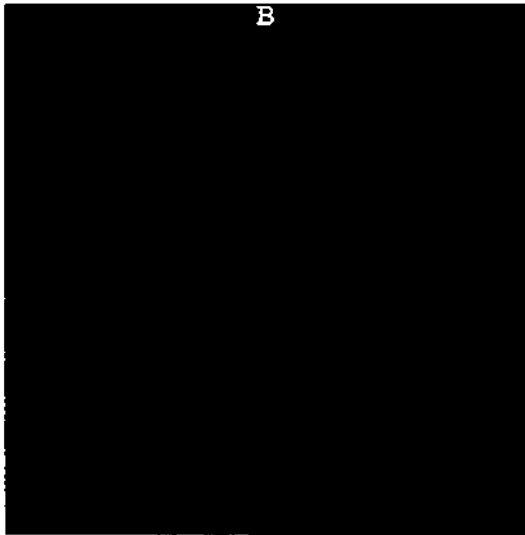


36371

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



[En cuanto a YELLOW CAB:



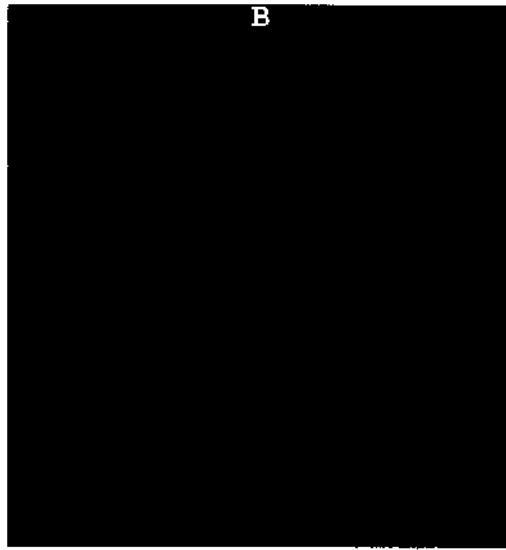
"Eliminado: 2 tabla(s)."

[Handwritten mark]

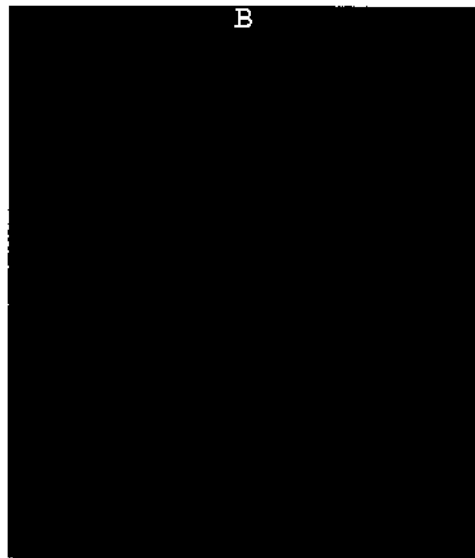
[Handwritten mark]



[En cuanto a PORTO TAXI:



[En cuanto a CONFORT:



[...] [énfasis añadido]".

"Eliminado: 2 tabla(s)."



36079

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Así, de los apartados transcritos del ESTUDIO TARIFARIO se concluye que: (i) SEPSA fue contratado por las AGRUPACIONES para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO con el fin de que los permisionarios tuvieran nuevas tarifas, calculadas conforme a elementos técnicos y objetivos; (ii) el objetivo del ESTUDIO TARIFARIO fue establecer un esquema tarifario y construir las tarifas a registrar por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT y aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI a partir del año dos mil once; (iii) el ESTUDIO TARIFARIO-



32. Copia simple o impresión del documento denominado "*TARIFA [sic] REGISTRADAS EN EL AÑO 2011 DE LOS PERMISIONARIOS AGREMIADOS A [NUEVA IMAGEN]*" presentado por NUEVA IMAGEN como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el veintiocho de octubre de dos mil catorce,⁸²¹ en donde se observa el siguiente cuadro:

ZONA	SEDÁN	EJECUTIVO
1		B
2		

⁸²¹ Folios 6853 a 6872.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 25 renglon(es) y 9 palabra(s)"

f.

uy



36381

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Cuernavaca	B
Puebla	
Querétaro	
Toluca	
Pachuca	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (folios 6853 a 6872, 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355).

33. Copia simple o impresión⁸²⁶ del documento denominado "TARIFAS ACTUALES DEL SERVICIO A CARGO DE LOS PERMISIONARIOS AGREMIADOS A [SITIO 300]" presentada por SITIO 300 como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce;⁸²⁷ en donde se observa la siguiente información:

ZONA	SEDÁN	EJECUTIVO
1		B
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
A		
B		
C		
D		
E		
F		
CUERNAVACA		
PUEBLA		
QUERÉTARO		
TOLUCA		
PACHUCA		

De dicha prueba se desprende que los PERMISIONARIOS de SITIO 300 aumentaron sus tarifas registradas después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, de conformidad con el siguiente cuadro:

ZONA	SEDÁN			EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO	Registrada SCT ⁸²⁸	Porcentaje aumentado (%) ⁸²⁹	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³⁰	Registrada SCT	Porcentaje aumentado (%) ⁸³¹
1						

⁸²⁶ Folio 7396.

⁸²⁷ Folios 7047 a 7557.

⁸²⁸ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.

⁸²⁹ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.

⁸³⁰ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.

⁸³¹ Porcentaje obtenido de la diferencia existente entre la tarifa registrada antes del ESTUDIO TARIFARIO, y la tarifa registrada después del mismo.

Handwritten signature/initials

	B
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
A	
B	
C	
D	
E	
F	
CUERNAVACA	
PUEBLA	
QUERÉTARO	
TOLUCA	
PACHUCA	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (folios 7396, 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437)

34. **Copia simple o impresión**⁸³² de cuatrocientos dieciséis (416) escritos emitidos durante julio de dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF mediante los cuales los PERMISIONARIOS de SITIO 300 registran ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI.

En dichos documentos se observan las siguientes tarifas respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

Asimismo, respecto de la modalidad ejecutivo se observan las siguientes tarifas:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 141 palabra(s)"

⁸³² Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437.



35383

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

De dicha prueba se desprende que: **(i)** todos los PERMISIONARIOS de SITIO 300 registraron exactamente las mismas tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI tanto para la modalidad sedán como para la modalidad ejecutivo, por lo que resulta una misma tarifa para la agrupación en conjunto y no por cada permisionario en lo individual; **(ii)** los PERMISIONARIOS registraron nuevas tarifas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; **(iii)** los PERMISIONARIOS de SITIO 300 aumentaron sus tarifas después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; y **(iv)** los PERMISIONARIOS de SITIO 300 siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO y registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en él. Adicionalmente, el aumento de las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS de SITIO 300 después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, se hace patente con el siguiente cuadro:

ZONA	SEDÁN			EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³³	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³⁴	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO
1			B			
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
A						
B						
C						
D						
E						
F						
Cuernavaca						
Puebla						
Querétaro						
Toluca						
Pachuca						

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424, 4435 a 4437 y Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300)

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 147 palabra(s)"

⁸³³ Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300.

⁸³⁴ Idem.

Wuy



3638A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

35. Copia simple o impresión⁸³⁵ de trescientos noventa y tres (393) escritos emitidos durante julio de dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF mediante los cuales los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN registran ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI.

En dichos documentos se observan las siguientes tarifas respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

Asimismo, respecto de la modalidad ejecutivo se observan las siguientes tarifas:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

De dicha prueba se desprende que: (i) todos los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN registraron exactamente las mismas tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI tanto para la modalidad sedán como para la modalidad ejecutivo, por lo que resulta una misma tarifa para la agrupación en conjunto y no por cada permisionario en lo individual; (ii) los PERMISIONARIOS registraron nuevas tarifas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; (iii) los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN aumentaron sus tarifas después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; (iv) los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO para el caso de las tres primeras zonas tarifarias y en la zona foránea de Toluca para la modalidad Sedán y las cuatro primeras tarifas para la modalidad Ejecutivo, registrando dichas tarifas ante la SCT. Adicionalmente, el aumento de las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, se hace patente con el siguiente cuadro:

⁸³⁵ Folios 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355.



36385

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

ZONA	SEDÁN			EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³⁶	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³⁷	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO
1	B					
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
A	B					
B						
C						
D						
E						
F						
CUERNAVACA						
PUEBLA						
QUERÉTARO						
TOLUCA						
PACHUCA						

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE (7023, 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355).

36. Copia simple o impresión⁸³⁸ de noventa y ocho (98) escritos emitidos durante agosto de dos mil once, dirigidos al Director General de la DGAF mediante los cuales los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB registraron ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI.

En dichos documentos se observan las siguientes tarifas respecto de la modalidad sedán:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
		CUERNAVACA	
		PUEBLA	
		QUERÉTARO	
		TOLUCA	
		PACHUCA	

Asimismo, respecto de la modalidad ejecutivo se observan las siguientes tarifas:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 147 palabra(s)"

⁸³⁶ Folio 7023.

⁸³⁷ Idem.

⁸³⁸ Folios 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193.



ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2	B	B	B
3	B	C	B
4	B	D	B
5	B	E	B
6	B	F	B
7	B	CUERNAVACA	B
8	B	PUEBLA	B
9	B	QUERÉTARO	B
10	B	TOLUCA	B
		PACHUCA	B

De dicha prueba se desprende que: (i) todos los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB registraron exactamente las mismas tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI tanto para la modalidad sedán como para la modalidad ejecutivo, por lo que resulta una misma tarifa para la agrupación en conjunto y no por cada permisionario en lo individual; (ii) los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB registraron nuevas tarifas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; (iii) los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB aumentaron sus tarifas después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; y (iv) los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO y registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en él. Adicionalmente, el aumento de las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, se hace patente con el siguiente cuadro:

ZONA	SEDAN			EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸³⁹	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸⁴⁰	Registrada SCT	Recomendada ESTUDIO TARIFARIO
1			B			
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
A						
B						
C						
D						
E						
F						
Cuernavaca						
Puebla						
Querétaro						
Toluca						
Pachuca						

⁸³⁹ Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB.
⁸⁴⁰ *idem*.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 147 palabra(s)"

Wey



36387

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

37. **Copia simple o impresión**⁸⁴¹ de setenta y siete (77) escritos emitidos en julio durante dos mil once dirigidos al Director General de la DGAF, mediante los cuales los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registran ante dicha autoridad las tarifas a aplicar por la prestación del SERVICIO DE TAXI. En dichos documentos se observan las siguientes tarifas respecto de la modalidad ejecutivo:

ZONA	PRECIO	ZONA	PRECIO
1	B	A	B
2		B	
3		C	
4		D	
5		E	
6		F	
7		CUERNAVACA	
8		PUEBLA	
9		QUERÉTARO	
10		TOLUCA	
		PACHUCA	

De dicha prueba se desprende que: (i) todos los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron exactamente las mismas tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI tanto para la modalidad sedán como para la modalidad ejecutivo, por lo que resulta una misma tarifa para la agrupación en conjunto y no por cada permisionario en lo individual; (ii) los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron nuevas tarifas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; (iii) los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI aumentaron sus tarifas después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO; y (iv) los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI siguieron las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO y registraron ante la SCT las tarifas recomendadas en él.

El aumento de las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI después de la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, se hace patente con el siguiente cuadro:

ZONA	EJECUTIVO		
	Antes del ESTUDIO TARIFARIO ⁸⁴²	Registrada SCT	Recomendación ESTUDIO TARIFARIO
1		B	
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
A			
B			
C			
D			
E			
F			
Cuernavaca			
Puebla			

⁸⁴¹ Folios 4357 a 4386, 4425 a 4434 y 4438 a 4788.

⁸⁴² Página 10 del ESTUDIO TARIFARIO de PORTO TAXI.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 75 palabra(s)"

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



36390

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

diecinueve (19) copias simples de facturas emitidas por SEPSA a cada una de las AGRUPACIONES por concepto de pago por el ESTUDIO TARIFARIO, las cuales dan un total de [REDACTED] B de conformidad con lo siguiente:

I. Copia simple de una (1) factura emitida por SEPSA a CONFORT, por la cantidad de [REDACTED] B

II. Copia simple de cinco (5) facturas emitidas por SEPSA a NUEVA IMAGEN, por las cantidades de:⁸⁵²

[REDACTED]

III. Copia simple de una (1) factura emitida por SEPSA a PORTO TAXI, por la cantidad de [REDACTED] B

IV. Copia simple de cinco (5) facturas emitidas por SEPSA a SITIO 300, por las cantidades de:⁸⁵⁴

[REDACTED]

IV. Copia simple de cinco (5) facturas emitidas por SEPSA a YELLOW CAB, por las cantidades de:⁸⁵⁵

[REDACTED]

⁸⁵¹ Folio 5598.

⁸⁵² Folios 5599 a 5603.

⁸⁵³ Folio 5604.

⁸⁵⁴ Folios 5605 a 5609.

⁸⁵⁵ Folios 5610 a 5614.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 17 renglon(es) y 9 palabra(s)"

luy



35391

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

V. Copia simple de dos (2) facturas emitidas por SEPSA a otra empresa, por las cantidades de:⁸⁵⁶



De dicha prueba se desprende que el ESTUDIO TARIFARIO fue cubierto en conjunto por todas las AGRUPACIONES.

B.2.1 VALORACIÓN DE LAS COPIAS SIMPLES O IMPRESIONES

Toda vez que las pruebas referidas en los numerales 29 y 30 no cumplen con los requisitos que establece el artículo 217 del CFPC para constituir prueba plena, como la certificación que acredite el lugar, tiempo y circunstancias en que fue impresa, debe administrarse con otros elementos, para tener valor probatorio pleno. En ese sentido, estas documentales se administran entre sí, así como con los desahogos a los requerimientos de información de SEPSA (numeral 24), NUEVA IMAGEN (numeral 25); SITIO 300 (numeral 26) y YELLOW CAB (numeral 27) de los cuales se desprende que dichas agrupaciones se reunieron a fin de tratar temas relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI, en particular, la necesidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO, y a su vez, se reunieron también con SEPSA (con anterioridad y posterioridad a su contratación) para tratar los avances en el ESTUDIO TARIFARIO y la entrega de información correspondiente, respectivamente. Así, queda acreditado que las AGRUPACIONES se pusieron de acuerdo para contratar a SEPSA a fin de que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, y ello quedó plasmado en el ACUERDO, donde se hace patente la voluntad de quienes fungieron como los representantes de las AGRUPACIONES, para "DAR INICIO FORMAL A LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO PARA DETERMINAR EL ESQUEMA TARIFARIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO".⁸⁵⁷

En relación con la prueba contenida en el numeral 31, toda vez que ya fue valorada en el numeral 17, a fin de evitar repeticiones innecesarias, se remite a la valoración realizada respecto de dichos documentos en los numerales referidos del apartado "A. Carácter de competidores entre sí".

En este orden de ideas, las documentales contenidas en los numerales 32 y 38 se administran con el ESTUDIO TARIFARIO (numeral 31), del cual también se desprenden las tarifas registradas antes de la elaboración del mismo. Así, dado que dichos documentos fueron aportados en la investigación por NUEVA IMAGEN mediante su escrito presentado en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre de dos mil catorce, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, se considera que los mismos prueban plenamente en su contra, pues al haber sido aportados por dicha emplazada llevan implícita la afirmación del contenido de los documentos,⁸⁵⁸ además de que su autenticidad no se puso en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE.

⁸⁵⁶ Folios 5615 y 5616.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 2 renglon(es) y 0 palabra(s)"

⁸⁵⁷ Folio 5148.

⁸⁵⁸ Sirven de apoyo los siguientes criterios emitidos por el PJJ antes transcritos, de rubros: "COPIAS FOTOSTÁTICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE" y "COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO", a los cuales se remite en obvio de repeticiones.



Asimismo, las documentales contenidas en los numerales 33 y 39 se adminiculan con el ESTUDIO TARIFARIO, del cual también se desprenden las tarifas registradas antes de la elaboración del mismo. Así, dado que dichos documentos fueron aportados en la investigación por SITIO 300 mediante su escrito presentado en la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, se considera que los mismos prueban plenamente en su contra, pues al haber sido aportados por dicha emplazada lleva implícita la afirmación del contenido de los documentos, además de que su autenticidad no se puso en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE.

En relación con las copias simples contenidas en el numeral 34, al haber sido presentadas por una autoridad, cuyo contenido no fue objetado, se considera que tienen valor probatorio pleno para acreditar que SITIO 300 registró las tarifas para el SERVICIO DE TAXI, mismas que, en adminiculación con el ESTUDIO TARIFARIO, son suficientes para acreditar que dicha agrupación tomó la recomendación de dicho estudio.

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 35, 36 y 37, estas se adminiculan con el ESTUDIO TARIFARIO, del cual también se desprenden las tarifas registradas por los permisionarios de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI antes de la elaboración del mismo; dado que dichos documentos no fueron objetados por NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB ni PORTO TAXI, dichas pruebas tiene valor en términos del artículo 205 del CFPC.

Por su parte, la documental contenida en el numeral 40 se adminicula con el ESTUDIO TARIFARIO, del cual también se desprende las tarifas registradas por los permisionarios de YELLOW CAB antes de la elaboración del mismo. Dado que dicho documento fue aportado por YELLOW CAB mediante su escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, se considera que el mismo prueba plenamente en su contra, pues al haber sido aportado por dicha emplazada lleva implícita la afirmación del contenido del documento, además de que su autenticidad no se puso en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE.

En relación con las copias simples contenidas en el numeral 41, se adminiculan con el ESTUDIO TARIFARIO, así como con los desahogos a los requerimientos de información de SEPSA (numeral 24), NUEVA IMAGEN (numeral 25) y PORTO TAXI (numeral 28) documentos de los cuales se desprende que las AGRUPACIONES pagaron de manera conjunta a SEPSA por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.

B.3 COMPARENCIAS

Toda vez que en diversos apartados del OPR se analizaron las comparencias de CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, ALFONSO MÉNDEZ, [REDACTED] A y [REDACTED] A por lo que hace a este apartado, se analizará lo que a decir del OPR demuestra que se estableció un acuerdo entre competidores con el objeto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

En ese sentido, en la presente sección se analizarán las comparencias a cargo de CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, ALFONSO MÉNDEZ, [REDACTED] A el Director General de SEPSA, un

permisionario de SITIO 300 y **A** quienes narraron hechos propios o de terceros que se advierte, están relacionados con el análisis de la práctica monopólica imputada en el OPR:

42. La declaración⁸⁵⁹ de CARLOS TEPALE realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFFECE, el veintiséis de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFFECE-AI-DGIPMA-2014-112⁸⁶⁰ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien entre otras cuestiones, señaló lo siguiente:

[...]

9) Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de NUEVA IMAGEN, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Soy Presidente del Consejo Directivo y desempeño este cargo desde el seis de septiembre de dos mil ocho.

[...]

12) Señale cómo determina NUEVA IMAGEN los precios o tarifas del SERVICIO que ofrece.

R. Para poder establecer una tarifa, le pedimos a una empresa de consultoría [SEPSA] un estudio de precios para saber con precisión cual es el costo real del SERVICIO, mismo que se registró ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

13) Precise quién decide los precios o tarifas que deben aplicarse al Servicio ofrecido por NUEVA IMAGEN.

R. El Consejo Directivo en Pleno decide aceptar el estudio, y aplicar un porcentaje de descuento sobre lo que arrojó el estudio.

[...]

15) Indique si como parte de sus funciones puede determinar las zonas tarifarias y el precio o tarifa del SERVICIO que ofrece NUEVA IMAGEN.

R. Como ya mencioné eso se realiza por medio del Consejo Directivo y basado en un estudio económico.

[...]

19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

a) **A** Si [sic] lo conozco, es Presidente del Consejo Directivo de SITIO 300 es nuestro competidor y nos conocemos en razón de que nosotros también fuimos integrantes de SITIO 300, por lo tanto nos conocemos total y absolutamente.

b) Enrique Ruvalcaba Ordaz. Si [sic] lo conozco, es representante legal de Yellow Cab, éramos integrantes de SITIO 300.

[...]

e) Jorge Espinosa Lee. Si [sic] lo conozco, actualmente es permisionario de Porto Taxi y fue representante legal hace aproximadamente un año de esta empresa.

[...]

23) Indique si conoce a la empresa Santaló Proyectos y Estudios, S.A. de C.V. (SEPSA)

R. Si [sic] la conozco.

24) Manifieste la relación que existe entre NUEVA IMAGEN y SEPSA

⁸⁵⁹ Folio 4933 a 5000.

⁸⁶⁰ Folios 391 a 394.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 6 palabra(s)"

Wey

R. Es una relación estrictamente comercial, es el proveedor que realizó el estudio del costo real del SERVICIO.

25) Señale si NUEVA IMAGEN ha contratado los servicios ofrecidos por SEPSA.

R. Si. Precizando en su caso:

a) La fecha de la contratación

R. Aproximadamente en el año dos mil once.

b) el objeto de la contraprestación y, en su caso, explique los servicios contratados y los productos recibidos de SEPSA.

R. Fue para hacer el estudio del costo real del SERVICIO, del cual recibimos un documento.

c) Mencione el tipo de documentos e información que entregó a SEPSA para la elaboración de los estudios que realizó para NUEVA IMAGEN.

R. Le proporcionamos nuestra guía de zonas, el cual contiene las colonias del Distrito Federal y Zona Conurbana en las que se presta el SERVICIO; datos de tiempos y distancias de recorridos; costos de operaciones (pago de choferes, refacciones, mantenimiento); costos de contraprestaciones al AICM y el porcentaje de ganancias.

[...]

f) Mencione el nombre de la persona encargada por NUEVA IMAGEN para coordinar los trabajos del estudio con SEPSA. R. Era su servidor.

26) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque me consta la información que he mencionado [...] [énfasis añadido]”.

Conclusiones de la comparecencia de CARLOS TEPALE.⁸⁶¹

I. HECHOS PROPIOS DE CARLOS TEPALE Y NUEVA IMAGEN.

- Que es presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 9).
- Que él fue el encargado de coordinar los trabajos del ESTUDIO TARIFARIO entre NUEVA IMAGEN y SEPSA (respuesta a la pregunta 25, inciso f).
- Que una de las intenciones principales de NUEVA IMAGEN por la que contrataron a SEPSA fue para establecer una tarifa para la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 12).
- Que los precios recomendados en el ESTUDIO TARIFARIO se registraron por sus PERMISIONARIOS ante la SCT (respuesta a la pregunta 12).

⁸⁶¹ Debe considerarse que efectivamente CARLOS TEPALE al momento de declarar, era representante legal de NUEVA IMAGEN. Específicamente, en el EXPEDIENTE obra copia certificada del instrumento notarial número ochenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete, pasado ante la fe del notario público ciento veintiuno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) en la que se hace constar que la persona mencionada al tener el carácter de Presidente del Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN (folio 5215), le corresponden las facultades de “[...] Representar con el uso de la firma social a la Asociación en juicio o fuera de el ante toda clase de funcionarios y autoridades, ya sean civiles, administrativas, judiciales, penales, del trabajo o militares, del fuero común o del federal, organismos públicos descentralizados, así como ante particulares, sociedades, corporaciones, instituciones de crédito, etc [...] así como [...] en general, tendrá todas las facultades generales de un mandatario, siempre que no se reserven aquellas expresamente a la Asamblea General de Asociados; entre dichas facultades tendrá todas las generales para pleitos y cobranzas, y actos de administración, con facultades aún especiales que de acuerdo a la ley requieran de poder o cláusula especial [...]” (folios 5197, 5198).



35378

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Que el Consejo Directivo de NUEVA IMAGEN, quien es el facultado para decidir las tarifas que deben aplicarse al SERVICIO DE TAXI, hace uso de lo recomendado en el ESTUDIO TARIFARIO como base para determinar las zonas tarifarias y el precio del SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 13 y 15).
- Que se contrató a SEPSA como proveedor en el dos mil once a fin de que realizara el estudio del costo real del SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 24 y 25, incisos a y b).
- Que la información y los documentos e información que se le proporcionó a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fue: [i] guía de zonas; [ii] datos de tiempos y distancias de recorridos; [iii] costos de operaciones; [iv] costos de contraprestaciones al AICM; y [v] porcentaje de ganancias (respuesta a la pregunta 25, inciso c).

II. HECHOS DE TERCEROS.

- Reconoce a ENRIQUE RUVALCABA como representante de YELLOW CAB (respuesta a la pregunta 19, inciso b).
- Reconoce a JORGE ESPINOSA como representante legal de PORTO TAXI hasta el dos mil trece (respuesta a la pregunta 19, inciso e).

43. La declaración⁸⁶² de ENRIQUE RUVALCABA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el once de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-113⁸⁶³ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien en calidad de representante legal de YELLOW CAB manifestó lo siguiente:

“[...] 9) Indique el cargo que actualmente desempeña dentro de Yellow Cab, así como la fecha desde la cual ocupa dicho cargo.

R. Representante legal desde febrero de dos mil nueve a la fecha.

[...]

12) Señale cómo determina YELLOW CAB los precios o tarifas del SERVICIO que ofrece.

[...]

R. YELLOW CAB no determina los precios o tarifas, sino que son los permisionarios mediante un estudio que se hace, es como se determinan las tarifas que están actuales.

13) Precise quién decide los precios o tarifas que deben aplicarse al SERVICIO ofrecido por YELLOW CAB.

[...]

R. Son los permisionarios mediante el estudio de costos que mandan a hacer.

[...]

19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

⁸⁶² Folios 5395 a 5410.

⁸⁶³ Folios 395 a 399.

f

luy



36396

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

b) Carlos Tepale Alonso: R. Si [sic] lo conozco y es presidente de Nueva Imagen.

[...]

e) Jorge Espinosa Lee: R. Si [sic] lo conozco y sé que fue dirigente de Portotaxi [sic].

[...]

20) Indique la relación que existe entre YELLOW CAB y sus competidores.

R. No con todos tengo relación, en algunas ocasiones nos hemos juntado para ver problemas con respecto a los operadores problemáticos y accidentes.

21) ¿Tiene conocimiento de conversaciones o reuniones entre YELLOW CAB y sus competidores?

[...]

R. Si [sic] [...]

i. ¿Cuál era el o los motivos de las reuniones?

R. Como lo señalé anteriormente, el motivo de las reuniones son para [sic] ver los problemas de la transportación y los problemas con los operadores problemáticos.

[...]

25) Señale si YELLOW CAB ha contratado los servicios ofrecidos por SEPSA, precisando en su caso:

R. Si se han contratado los servicios para hacer el estudio de costos.

[...]

b) El objeto de la contratación y, en su caso, explique los servicios contratados y los productos recibidos de SEPSA. R. Para hacer el estudio de costos.

[...]

f) Mencione el nombre de la persona encargada por YELLOW CAB para coordinar los trabajos del estudio con SEPSA.

R. Enrique Ruvalcaba [...].

[...]

h) Indique cuáles fueron las razones o motivos por los que YELLOW CAB decidió contratar los servicios de SEPSA y no los de otra empresa.

[...]

R. Se juntaron los permisionarios y ellos fueron los que nos trajeron el nombre de SEPSA, diciendo que esta empresa nos podía hacer los estudios de costos, estando todos de acuerdo en esto. Dicho estudio fue pagado entre todos.

26) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque me consta [...] [énfasis añadido]”.



35397

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Conclusiones de la comparecencia de ENRIQUE RUVALCABA⁸⁶⁴

I. HECHOS PROPIOS DE ENRIQUE RUVALCABA y de YELLOW CAB.

- Que es representante legal de YELLOW CAB desde febrero de dos mil nueve, por lo menos, hasta la fecha de desahogo de la comparecencia (respuesta a la pregunta 9).
- Que él fue quien se encargó por parte de YELLOW CAB de coordinar los trabajos del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 25, inciso f).
- Que los permisionarios de YELLOW CAB determinaron las tarifas del SERVICIO DE TAXI mediante un estudio (ESTUDIO TARIFARIO) (respuesta a las preguntas 12 y 13).
- Que han existido reuniones o conversaciones entre YELLOW CAB y sus competidores (respuesta a la pregunta 21).
- Que YELLOW CAB contrató a SEPSA para la elaboración del estudio de costos (ESTUDIO TARIFARIO) (respuesta a la pregunta 25, inciso b).
- Que el ESTUDIO TARIFARIO fue pagado entre todos los permisionarios (respuesta a la pregunta 25, inciso h).

II. HECHOS DE TERCEROS.

- Reconoce a CARLOS TEPALE como presidente de NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 19, inciso b).
- Reconoce a JORGE ESPINOSA como dirigente de PORTO TAXI (respuesta a la pregunta 19, inciso e).

44. La declaración⁸⁶⁵ de ALFONSO MÉNDEZ realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el quince de octubre dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2015-223⁸⁶⁶ emitido por el DGIPMA el veinticuatro de agosto de dos mil quince en el EXPEDIENTE; quien manifestó, entre otras cosas:

“9) Señale en qué consiste la representación de SITIO 300, respecto de sus agremiados.

R. Consiste en representar a los permisionarios ante diversas autoridades.

10) Señale cómo determina SITIO 300 los precios o tarifas del SERVICIO que ofrece.

R. [...] Normalmente nos sentamos los representantes de todas las agrupaciones prestadoras del SERVICIO para definir el precio de cada una de las zonas tarifarias. Por lo general no acordamos el mismo precio, la variación suele estar entre un peso arriba o un peso abajo. Nos reunimos por evento, por ejemplo, que representantes de otras agrupaciones prestadoras del SERVICIO deciden ir todos a comer.

⁸⁶⁴ Debe considerarse que efectivamente ENRIQUE RUVALCABA al momento de declarar, era representante legal de YELLOW CAB. Específicamente, en el EXPEDIENTE obra copia certificada del instrumento notarial número treinta mil cincuenta y uno, pasado ante la fe del notario público número ciento ochenta del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el que se hace constar que la persona mencionada es Presidente de la Asamblea General de Asociados de YELLOW CAB (folio 7580).

⁸⁶⁵ Folios 15647 a 15659.

⁸⁶⁶ Folios 14950 a 14953.

Handwritten signature



desayunar o ir a una oficina para hablar la modificación de los precios, por ejemplo, por la subida del precio de la gasolina, el precio del aceite del motor de las unidades, etc. Todos los miembros de las agrupaciones tenemos relaciones entre nosotros, porque nos encontramos en los bancos, y son el único paso por las escaleras para acceder a las oficinas del AICM. En definitiva, todos salimos de la misma matriz y tenemos buena relación entre nosotros.

Cuando hablo de agrupaciones me estoy refiriendo a Nueva Imagen, Yellow Cab, Porto Taxi y Confort (AGRUPACIONES).

11) Precise quién decide los precios o tarifas que deben aplicarse al SERVICIO ofrecido por SITIO 300.

R. El acuerdo lo hacen todos los representantes de las AGRUPACIONES prestadores del SERVICIO.

Se trata de marcar una diferencia de precios mínima por motivos de competencia. Luego que cada usuario elija con qué empresa decide usar el SERVICIO.

[...]

16) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

c) Enrique Ruvalcaba Ordaz

[...] Actualmente es presidente y permisionario de Yellow Cab [...].

d) Carlos Tepale Alonso.

[...] Actualmente es presidente de Nueva Imagen [...].

g) Jorge Espinosa Lee.

[...] Creo que está en Porto Taxi [...].

18) Manifieste, ¿tiene conocimiento de acuerdos para el establecimiento de precios, horarios, zonas tarifarias y organización del Servicio entre SITIO 300 y los demás prestadores del SERVICIO?

R. Como le dije, A con los demás presidentes de las AGRUPACIONES prestadoras del SERVICIO llevan a cabo los acuerdos de precios y nos avisan dónde, cómo y en qué zona se aplican [...].

i. ¿Quiénes participaron o participan en los acuerdos?

R. Los presidentes de cada agrupación prestadora del SERVICIO. Es decir Yellow Cab, Nueva Imagen, Confort, Porto Taxi y SITIO 300.

ii. ¿Específicamente en qué consisten dichos acuerdos?

R. Consisten fijar el precio de las zonas tarifarias con una variación mínima de uno o dos pesos.

iii. ¿De qué fechas tiene conocimiento que son dichos acuerdo?

R. No hay una fecha fija, dependen por evento. Como consecuencia de subidas de gasolina, precios de aceite, por aumento del salario mínimo, etc, es decir, como consecuencia de los aumentos de los costos de operación en la prestación del SERVICIO.

iv. ¿Tiene conocimiento de la existencia de documentos que respalden los acuerdos?

R. Los acuerdos son verbales, desconozco si existen documentos al respecto.

[...]

26) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque me consta como consecuencia de mis funciones dentro de SITIO 300 [...] [énfasis añadido]."



30397

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Conclusiones de la comparecencia de ALFONSO MÉNDEZ.

I. HECHOS DE TERCEROS.

- Que SITIO 300 es representante de sus permisionarios (respuesta a la pregunta 9).
- Que han existido reuniones entre SITIO 300 y los representantes de sus competidores (NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) para determinar el precio de las zonas tarifarias en las que se presta el SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 10 y 18, incisos i y ii).
- Que las reuniones para determinar los precios se dan como consecuencia de los aumentos de los costos de operación en la prestación del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 18, inciso iii).
- Que entre todos los representantes de cada agrupación se decide el precio que debe aplicarse al SERVICIO DE TAXI (respuesta a las preguntas 11 y 18).
- Que los acuerdos a los que llegan los representantes de las AGRUPACIONES son verbales (respuesta a la pregunta 18, inciso iv)
- Reconoce a ENRIQUE RUVALCABA como presidente de YELLOW CAB (respuesta a la pregunta 16, inciso c).
- Reconoce a CARLOS TEPALE como presidente de NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 16, inciso d).
- Reconoce a JORGE ESPINOSA como parte de PORTO TAXI (respuesta a la pregunta 16, inciso g).

45. La declaración⁸⁶⁷ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el veinticinco de agosto de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-111⁸⁶⁸ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien manifestó lo siguiente:

"12) Señale cómo determina SITIO 300 los precios o tarifas del Servicio que ofrece.

[...]

R. El precio del SERVICIO lo determina cada permisionario y nos ponemos de acuerdo para fijar una sola tarifa.

13) Precise quién decide los precios o tarifas que deben aplicarse al SERVICIO ofrecido por SITIO 300.

R. Los permisionarios en acuerdo fijan la tarifa de SITIO 300 y nos apoyamos en un estudio de costos de una empresa.

[...]

15) Indique si como parte de sus funciones puede determinar las zonas tarifarias y el precio o tarifa del SERVICIO que ofrece SITIO 300.

⁸⁶⁷ Folios 4919 a 4932.

⁸⁶⁸ Folios 386 a 390.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)"



36400

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

R. Para eso está el estudio de costos que elabora una empresa y que nos sugiere las zonas tarifarias y el precio o tarifa del SERVICIO que ofrece SITIO 300, y que mediante Asamblea de los agremiados de SITIO 300 se aprueba, se modifica o se rechaza.

[...]

19) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

a) Carlos Tepale Alonso. Si [sic] lo conozco. [...] es el representante de Nueva Imagen [...].

b) Enrique Ruvalcaba Ordaz. Si [sic] lo conozco [...] es el representante de Yellow Cab [...].

[...]

e) Jorge Espinosa Lee. Si [sic] lo conozco, porque es permisionario y fue líder de Porto Taxi

[...]

20) Indique la relación que existe entre SITIO 300 y sus competidores.

R. [...] nos reunimos en un café del aeropuerto para platicar los problemas a los que nos enfrentamos.

21) ¿Tiene conocimiento de conversaciones o reuniones entre Sitio 300 y sus competidores?

[...]

R. Si. En su caso, responda:

[...]

iii. ¿Cuándo y dónde tuvieron lugar las reuniones para tratar dichos asuntos?

R. En un café del aeropuerto, no recuerdo el mes, pero la última reunión fue en el transcurso de este año dos mil catorce.

iv. ¿Quiénes y en representación de quién asistieron a dichas reuniones?

R. Carlos Tepale Alonso, en representación de Nueva Imagen, Enrique Ruvalcaba Ordaz [...] representantes de Yellow Cab

25) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Lo que he declarado es porque lo sé [...] [énfasis añadido]".

Conclusiones de la comparecencia de A

I. HECHOS DE TERCEROS.

- Que a pesar de que cada permisionario determina el precio del SERVICIO DE TAXI, este se unifica para así tener una única tarifa para toda la agrupación (respuesta a la pregunta 12).
- Que para decidir el precio o tarifa para la prestación del SERVICIO DE TAXI, los PERMISIONARIOS se apoyan en un estudio de costos realizado por una empresa (respuesta a la pregunta 13), y este estudio de costos sugiere las zonas tarifarias y el precio o tarifa del SERVICIO DE TAXI (respuesta a la pregunta 15).
- Que han existido reuniones entre SITIO 300 y sus competidores, siendo la última en el dos mil catorce (respuesta a las preguntas 20 y 21, inciso iii).

- Reconoce a CARLOS TEPALE como representante de NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 19, inciso a).
- Reconoce a ENRIQUE RUVALCABA como representante de YELLOW CAB (respuesta a la pregunta 19, inciso a).
- Reconoce a JORGE ESPINOSA como ex líder de PORTO TAXI (respuesta a la pregunta 19, inciso a).
- Que a las reuniones entre SITIO 300 y sus competidores asistieron CARLOS TEPALE en representación de NUEVA IMAGEN y ENRIQUE RUVALCABA en representación de YELLOW CAB (respuesta a la pregunta 21, inciso iv).

46. La declaración⁸⁶⁹ del Director General de SEPSA realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE el primero de septiembre de dos mil catorce, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DGIPMA-2014-116⁸⁷⁰ emitido por el DGIPMA el ocho de agosto de dos mil catorce en el EXPEDIENTE; quien entre otras cosas, manifestó lo siguiente:

"[...] 2) Explique detalladamente la actividad comercial de SEPSA.

R. Nos dedicamos a la consultoría y elaboración de estudios y proyectos en diversas áreas, estamos especializados en aspectos de factibilidad y costos, ambientales, de pre inversión y transporte.

[...]

9) Manifieste si SEPSA ha prestado sus servicios a alguno de los prestadores del servicio de auto transporte de pasajeros, en la modalidad de taxi en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (SERVICIO). R. SI. En su caso, precise lo siguiente:

a) El nombre o razón social de los prestadores del SERVICIO que contrataron a SEPSA.

R. Sitio 300, Transportación Terrestre Nueva Imagen, Confort, Yellow Cab y Porto Taxi. [sic]

b) La fecha en que los prestadores del SERVICIO solicitaron los servicios de SEPSA.

R. En abril de dos mil once.

c) El objeto y los productos por los cuales fue contratado SEPSA.

R. Para la elaboración de un estudio tarifario del SERVICIO.

d) Explique el contenido de los estudios realizado por SEPSA para los prestadores del SERVICIO.

R. En el estudio realizado se hizo un análisis somero de las condiciones del mercado dentro del que se prestaba el SERVICIO, se analizaron las condiciones de operación de la prestación del SERVICIO, particularmente en la transportación desde y hacia la zona metropolitana de la Ciudad de México al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), las condiciones variables de dicha operación dependiendo del horario de dicho Servicio y los costos involucrados en dicha operación, adicionalmente, se analizaron los costos particulares indirectos en los que se incurrió en cada organización prestadora del SERVICIO, se analizaron los niveles de rentabilidad de las tarifas prevalecientes en ese momento, y a partir de todo lo anterior, se le sugirió a cada organización tarifas posibles.

Al final de los trabajos, se entregaron cinco estudios de manera individual a cada una de las organizaciones.

⁸⁶⁹ Folios 5140 a 5168.

⁸⁷⁰ Folios 409 a 413.



e) Mencione el tipo de información y documentos que recibió de los prestadores del SERVICIO para la elaboración de los estudios solicitados.

R. Nos entregaron la conformación de la flota vehicular de cada organización, las rutas con las que se estaban prestando el SERVICIO, las tarifas con las que cada una de ellas prestaba el servicio en cada una de las rutas, e información de costos, gastos y montos de inversión en los que incurrían, por ejemplo, cuánto pagaban de contraprestación al AICM, el costo del permiso federal, costos de los seguros, entre otros.

10. ¿Cuáles fueron las condiciones de contratación y pago de los estudios realizados por SEPSA a los prestadores del SERVICIO?

R. Se hizo una sola cotización por la totalidad de los trabajos y los prestadores del SERVICIO decidieron con que parte del costo cargaba cada uno de ellos. De esta manera, se les facturó por separado y se les cobró por separado a cada uno de ellos. Los estudios fueron entregados a los prestadores del SERVICIO en el mes de junio de dos mil once.

11. Mencione si usted o personal de SEPSA han participado en reuniones conjuntas con los prestadores del SERVICIO. R. Sí, sólo en el dos mil once. En su caso responda:

i. ¿Cuándo y dónde tuvieron lugar las reuniones?

R. Entre abril y junio de dos mil once, en lugares públicos dentro del AICM.

ii. ¿Quiénes y en representación de quién asistieron a dichas reuniones?

R. Por parte de SEPSA acudía su servidor y el Ingeniero A que es especialista en transporte, por Porto Taxi normalmente acudía Jorge Espinosa, por Nueva Imagen era Carlos Tepale, por Yellow Cab acudían Enrique Ruvalcaba [...], por parte de Sitio 300 Alfonso Méndez, quien era el representante de Sitio 300 en ese momento, y por Confort A

iii. ¿Cuál era el motivo y tema de las reuniones?

R. Era comentar los avances de los estudios en los temas comunes a las cinco organizaciones, por ejemplo, las cuestiones de operación, los aspectos del mercado, en general todos los temas que no eran privados de cada organización, pues estos se trataban de manera individualizada con cada uno de los prestadores del SERVICIO que contrataron a SEPSA

[...]

13. Mencione el nombre de los contactos de cada una de las empresas prestadoras del SERVICIO que contrataron los servicios de SEPSA.

R. Por Porto Taxi Jorge Espinosa, por Nueva Imagen Carlos Tepale, por Yellow Cab Enrique Ruvalcaba [...], por parte de Sitio 300 Alfonso Méndez, y por Confort A

14. ¿Existen documentos que respalden las respuestas que en esta comparecencia ha vertido?

R. En este momento hago entrega de una copia simple del Convenio firmado por SEPSA con los prestadores del SERVICIO para la elaboración del estudio realizado, así como de la propuesta de los trabajos.

15. Mencione las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Por [sic] me consta y tengo conocimiento de los hechos [...] [énfasis añadido]".

13

Wuy



35403

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Conclusiones de la comparecencia del Director General de SEPSA.

I. HECHOS DE TERCEROS.

- Que SEPSA es una empresa que se dedica a la consultoría y elaboración de estudios (respuesta a la pregunta 2).
- Que SEPSA le prestó sus servicios a SITIO 300, NUEVA IMAGEN, CONFORT, YELLOW CAB y PORTO TAXI en dos mil once (respuesta a la pregunta 9, incisos a y b) para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 9, inciso c).
- Que el ESTUDIO TARIFARIO consistió en el análisis de las condiciones de mercado dentro del que se presta el SERVICIO DE TAXI. Se analizaron: [i] las condiciones de operación en la transportación desde y hacia el AICM; [ii] las condiciones variables de dicha operación dependiendo del horario del SERVICIO DE TAXI; [iii] costos de la operación; [iv] costos indirectos; y [v] niveles de rentabilidad de las tarifas (respuesta a la pregunta 9, inciso d)
- Que el ESTUDIO TARIFARIO le sugirió las tarifas a aplicar a las AGRUPACIONES (respuesta a la pregunta 9, inciso d)
- Que la información y documentos que les fue entregado por cada una de las AGRUPACIONES fue: [i] flota vehicular de cada organización; [ii] las tarifas; y [iii] la información de costos, gastos y montos de inversión en los que incurrieron (respuesta a la pregunta 9, inciso e).
- Que fue una sola cotización por la totalidad de los trabajos (ESTUDIO TARIFARIO) (respuesta a la pregunta 10).
- Que el ESTUDIO TARIFARIO fue entregado a cada una de las AGRUPACIONES en junio de dos mil once (respuesta a la pregunta 10).
- Que las AGRUPACIONES se dividieron el monto total del Estudio Tarifario para cubrir el pago (respuesta a la pregunta 10).
- Que entre abril y junio de dos mil once existieron reuniones entre SEPSA y las Agrupaciones en conjunto (respuesta a la pregunta 11, inciso i).
- Que a las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES acudieron: [i] JORGE ESPINOSA por PORTO TAXI; [ii] CARLOS TEPALE por NUEVA IMAGEN; [iii] ENRIQUE RUVALCABA por YELLOW CAB; [iv] ALFONSO MÉNDEZ por SITIO 300; y [v] una diversa persona por CONFORT (respuesta a la pregunta 11, inciso ii).
- Que las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES tenían como finalidad comentar los avances del ESTUDIO TARIFARIO (respuesta a la pregunta 11, inciso iii).
- Que las personas que contrataron el servicio con SEPSA fueron [i] JORGE ESPINOSA por PORTO TAXI; [ii] CARLOS TEPALE por NUEVA IMAGEN; [iii] ENRIQUE RUVALCABA por YELLOW CAB; [iv] ALFONSO MÉNDEZ por SITIO 300; y [v] una diversa persona por CONFORT (respuesta a la pregunta 13).



36404

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Que existe un acuerdo firmado por SEPSA con las AGRUPACIONES en el que se establece la elaboración del estudio realizado, así como de la propuesta de los trabajos (respuesta a la pregunta 14).

47. La declaración⁸⁷¹ de **A** realizada en la comparecencia celebrada en las oficinas de esta COFECE, el veinticuatro de febrero de dos mil quince, ordenada mediante oficio COFECE-AI-DIPMA-2015-037⁸⁷² emitido por el DGIPMA el veinte de febrero de dos mil quince en el EXPEDIENTE; quien en calidad de representante legal de CONFORT manifestó lo siguiente:

"1) Mencione en qué consiste su actividad laboral y en dónde la desarrolla.

R. Soy el Representante, Presidente del Consejo de Administración de la agrupación [CONFORT], prestadora del servicio de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

[...]

14) Precise quién decide los precios o tarifas que deben aplicarse al SERVICIO ofrecido por CONFORT.

R. El Consejo de Administración tendría que opinar y decidir sobre un aumento a las tarifas del SERVICIO.

[...]

24) Indique si conoce a las siguientes personas y, en su caso, describa su relación con cada una de ellas:

[...]

b) Enrique Ruvalcaba Ordaz

R. Sí, es quien Preside la organización Yellow Cab [...]

e) Jorge Espinosa Lee.

R. Fue el anterior Presidente de la organización Porto Taxi [...]

26) ¿Tiene conocimiento de conversaciones o reuniones entre CONFORT y sus competidores?

R. Sí, y únicamente una conversación entre Carlos Tepale Alonso, Presidente de Nueva Imagen [...]

28) Indique si conoce a la empresa Santaló Estudios y Proyectos, S.A. de C.V. (SEPSA)

R. SEPSA creo que fue la empresa que realizó un proyecto de propuesta de tarifas, situación que no puedo constatar ya que todos los asuntos los manejaba la ex Presidenta de CONFORT [...], sin darnos participación a los socios o al Consejo de Administración de CONFORT.

[...]

30) Señale si CONFORT ha contratado los servicios ofrecidos por SEPSA.

R. Probablemente sí, pero no conozco los detalles ni la documentación por lo que no puedo afirmarlo, todo se realizó durante la administración de **A** [...]

33) Indique las razones por las que tiene conocimiento de los hechos que en esta comparecencia ha descrito.

R. Porque la mayoría de los hechos, condiciones y prácticas indebidas referidas me constan, teniendo conocimiento de ellos, y padeciéndolas en mi persona y economía [...] [énfasis añadido].

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 6 palabra(s)"

⁸⁷¹ Folios 11549 a 11575.

⁸⁷² Folio 11547.

Wey



36405

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Conclusiones de la comparecencia de **A** ⁸⁷³

I. HECHOS PROPIOS DE CONFORT.

- Que el Consejo de Administración de CONFORT es quien decide el aumento de tarifas (respuesta a la pregunta 14).
- Que tuvo reuniones con NUEVA IMAGEN (respuesta a la pregunta 26).
- Que es probable que CONFORT hubiera contratado a SEPSA para la realización de un proyecto de propuesta de tarifas (ESTUDIO TARIFARIO) (respuesta a las preguntas 28 y 30).

II. HECHOS DE TERCEROS.

- Reconoce a ENRIQUE RUVALCABA como presidente de YELLOW CAB (respuesta a la pregunta 24, inciso b)
- Reconoce a JORGE ESPINOSA como presidente de PORTO TAXI (respuesta a la pregunta 24, inciso e)

B.3.1 VALORACIÓN DE LAS COMPARECENCIAS.

En las comparecencias analizadas anteriormente se dieron respuestas que implican hechos propios de los comparecientes; particularmente, las manifestaciones sobre hechos propios realizadas en las pruebas descritas en los numerales **42, 43, 44, 45 y 47** al valorarse de manera análoga con las reglas previstas para la prueba confesional constituyen prueba plena respecto de ALFONSO MÉNDEZ, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y CONFORT.

Por otro lado, los comparecientes referidos en los numerales **42, 43 y 47** además de haberse referido a hechos propios realizaron manifestaciones que se refieren a hechos de terceros, así como los comparecientes referidos en los numerales **44 y 46** quienes se refirieron respecto de las personas morales con las cuales existió una relación de trabajo o de representación. En ese sentido, dichas declaraciones serán valoradas aplicando de forma prudente una analogía con la prueba testimonial, toda vez que se refirieron a hechos de terceros.

Del análisis de los elementos que establece el artículo 215 del CFPC, se desprende lo siguiente:

I. Coincidencia en lo esencial del acto referido por los declarantes, claridad y precisión de sus manifestaciones.

Todas las personas señaladas coinciden en que: (1) las AGRUPACIONES contrataron a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; (2) la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO fue determinar tarifas

⁸⁷³ Debe considerarse que efectivamente **A** al momento de declarar, era representante legal de CONFORT. Específicamente, en el EXPEDIENTE obra copia certificada del instrumento notarial número trescientos quince mil novecientos sesenta y cuatro, pasado ante la fe del notario público número doscientos siete del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el que se hace constar que la persona mencionada es Presidente del Consejo de Administración de CONFORT para el periodo dos mil trece – dos mil dieciocho (folio 15215), a quien le corresponden las facultades de “[...] PODER GENERAL PARA PLEITOS Y COBRANZAS, el cual se otorga con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la ley [...]”, (folio 15218).



36406

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

del SERVICIO DE TAXI; y (3) reconocen a los REPRESENTANTES como aquellos que contrataron a SEPSA en representación de sus respectivas empresas:

II. Conocimiento directo de los hechos y razón fundada de su dicho.

En todos los casos los comparecientes señalaron que les constaban los hechos que declararon.

III. Los demás criterios.

No existe evidencia en el EXPEDIENTE que apunte o sugiera que dichas personas por su situación física o mental no tuvieron el criterio suficiente para juzgar el acto o actos que percibieron y declararon. Así, por su edad, capacidad e instrucción no existe ninguna deposición que afecte su consentimiento para declarar.

Por lo que hace a la dependencia de los comparecientes, los declarantes tienen o tuvieron un vínculo laboral o de representación con sus respectivas AGRUPACIONES. En otras palabras, se puede afirmar que dichas personas actúan o actuaron en el mercado de conformidad con los intereses de sus empleadores o sus representadas.

Precisamente por ello, sus dichos deben ser valorados de acuerdo a las reglas de la lógica, tomando en consideración en cada declaración, los hechos que podrían afectar los intereses de sus respectivas empresas y los que no. Respecto de los hechos narrados que sostienen la imputación presuntiva realizada en el OPR, son elementos que son susceptibles de probar en su contra y en contra de sus respectivas AGRUPACIONES, atendiendo precisamente a que son declaraciones hechas por dependientes económicos o laborales de las mismas.

Conclusiones del apartado "B. ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO"

Así, de la adminiculación de los elementos de convicción contenidos en los sub incisos "B.1 Documentales", "B.2 Copias simples o impresiones" y "B.3 Comparecencias", que fueron descritos y valorados en este apartado, que al no haber sido objetados o puesto en duda su contenido o autoría, se considera que existen elementos suficientes para demostrar que:

Las AGRUPACIONES sostuvieron reuniones para tratar temas relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI; un resultado de esas reuniones fue la firma de un acuerdo por el cual los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES determinaron contratar a SEPSA para que esta última elaborara el ESTUDIO TARIFARIO; el ACUERDO se llevó a cabo el once de abril de dos mil once.

El objetivo del ESTUDIO TARIFARIO fue el de determinar las tarifas a cobrar por la prestación del SERVICIO DE TAXI, en otras palabras, implica el establecimiento de condiciones de precios, rutas, zonas y destinos en los que se presta el SERVICIO DE TAXI entre competidores en el MERCADO INVESTIGADO, el cual, además sirvió como base para determinar las tarifas indicadas, las cuales fueron registradas por los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ante la SCT en dos mil once. Particularmente, la tarifa recomendada en el ESTUDIO TARIFARIO sería utilizada de base hasta el dos mil veintiuno.



39437

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Durante la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES, respectivamente, se reunieron con SEPSA y cada una de las AGRUPACIONES le proporcionó información relativa a sus costos de operación, tarifas, ganancias, etc. Por así convenir a sus intereses, el precio total de ESTUDIO TARIFARIO fue dividido y liquidado entre las AGRUPACIONES.

Quienes actuaron en representación de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ante SEPSA para coordinar su contratación y seguimiento a la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fueron: [i] ENRIQUE RUVALCABA (YELLOW CAB); [ii] CARLOS TEPALE (NUEVA IMAGEN); [iii] JORGE ESPINOSA (PORTO TAXI); y [iv] ALFONSO MÉNDEZ (SITIO 300).

Si bien es cierto YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN refirieron en sus desahogos que quienes prestan el SERVICIO DE TAXI son sus permisionarios, no menos lo es que las AGRUPACIONES son las encargadas de su representación, administración y operación, además de que son ellas las que se encargan de vender los boletos relativos a la prestación del SERVICIO DE TAXI, por lo tanto, frente al AICM, como ante los consumidores, son quienes prestan el SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, de la declaración del AICM y del contenido de los CONTRATOS MORALES se advierte que para prestar el SERVICIO DE TAXI forzosamente el PERMISIONARIO debe pertenecer a una agrupación. Por ello, se insiste en que el SERVICIO DE TAXI necesariamente requiere la existencia de las agrupaciones para poder realizarse.

Derivado de lo anterior, se concluye que los elementos de convicción antes mencionados tienen el alcance de demostrar que los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO con el objeto y efecto elevar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO, mediante el cual acordaron proporcionar información a SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

[ii] Análisis de las pruebas ofrecidas por los emplazados y admitidas durante el procedimiento seguido en forma de juicio

Mediante acuerdo emitido el diecisiete de junio de dos mil dieciséis en el EXPEDIENTE, se admitieron algunas de las pruebas ofrecidas por ALFONSO MÉNDEZ y PORTO TAXI.⁸⁷⁴ Asimismo, mediante diverso acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis, se admitieron algunas de las pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE, ENRIQUE RUVALCABA, NUEVA IMAGEN y SITIO 300.⁸⁷⁵

En este sentido, se procede a valorar las pruebas que fueron admitidas durante el procedimiento administrativo seguido en forma de juicio.

A. Pruebas ofrecidas por ALFONSO MÉNDEZ

I. Documentales:

⁸⁷⁴ Folios 17615 a 17629.

⁸⁷⁵ Folios 19049 a 19096.

13

Uuy



- (i) "[...] copia simple de su credencial de elector [...]"⁸⁷⁶
- ii) "[...] el [OPR] [...]"⁸⁷⁷
- iii) "[...] la cédula de notificación del [OPR] correspondiente a ALFONSO MÉNDEZ [...]"⁸⁷⁸ y
- (iv) "[...] todos los documentos públicos y privados que obran en el [EXPEDIENTE]"⁸⁷⁹

II. Instrumental de actuaciones y presuncional.⁸⁸⁰

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

48. Copia simple o impresión⁸⁸¹ de la credencial para votar expedida por el Instituto Federal Electoral a nombre de ALFONSO MÉNDEZ con número XXXXXXXXXX entregada como anexo a la contestación al OPR de ALFONSO MÉNDEZ presentada en la OFICIALÍA el siete de junio de dos mil dieciséis.

De este documento únicamente se desprende que ALFONSO MÉNDEZ se encuentra inscrito en el Registro Federal de Electores del Instituto Federal Electoral, a partir del año mil novecientos noventa y uno, asimismo se desprenden sus datos de identificación, sus rasgos fisionómicos y su firma.

49. Documental pública⁸⁸² consistente en el OPR.

Del OPR, en general se desprende que de los elementos de convicción que la AI recabó durante la etapa indagatoria en el EXPEDIENTE, determinó en el resolutive *SEGUNDO* emplazara a: "*I. Alfonso Méndez Corona, por la probable participación directa en la comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE REFORMA 2006, en representación de SITIO 300, en el MERCADO INVESTIGADO*".

50. Documental pública⁸⁸³ consistente en el original de la cédula de notificación de veintiséis de abril de dos mil dieciséis, realizada a las diecisiete horas con treinta y cuatro minutos por el servidor público adscrito a la DGAJ con número de empleado de la COFECE cuatrocientos veinticuatro, mediante la cual se notificó el OPR a ALFONSO MÉNDEZ.

De este documento se advierte que el OPR fue legalmente notificado a ALFONSO MÉNDEZ en el día y hora anteriormente señaladas, toda vez que la diligencia se entendió con persona autorizada en el EXPEDIENTE y en el domicilio para oír y recibir notificaciones señalado por ALFONSO MÉNDEZ.⁸⁸⁴

⁸⁷⁶ Folio 17618.

⁸⁷⁷ *Idem*.

⁸⁷⁸ *Idem*.

⁸⁷⁹ *Idem*.

⁸⁸⁰ Folios 17617 y 17618.

⁸⁸¹ Folios 16583 y 16584.

⁸⁸² Folios 16342 a 16408.

⁸⁸³ Folios 16418 y 16419.

⁸⁸⁴ Mediante acuerdo emitido por el DGIPMA el veinticinco de noviembre de dos mil quince se tuvo por designado el domicilio para oír y recibir notificaciones señalado por ALFONSO MÉNDEZ en su escrito presentado en la OFICIALÍA el diecinueve de noviembre de dos mil quince (folios 15936 a 15941).

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 1 palabra(s)"

Wuy



36407

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Valoración de las pruebas ofrecidas por ALFONSO MÉNDEZ:

De los documentos contenidos en los numerales 49 y 50 se advierte que el veintiséis de abril de dos mil dieciséis se notificó a ALFONSO MÉNDEZ la copia certificada por el DGAJ del OPR, en el cual se le imputó presuntivamente su participación directa en la comisión de las prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, al actuar en representación de SITIO 300 en el MERCADO INVESTIGADO; mientras que del documento contenido en el numeral 48 solamente se advierte que el emplazado se encuentra inscrito en el Registro Federal de Electores del Instituto Federal Electoral, a partir del año mil novecientos noventa y uno.

Se advierte que en su escrito de contestación al OPR, ALFONSO MÉNDEZ no hizo señalamiento alguno respecto a lo que pretendía demostrar mediante las pruebas ofrecidas; sin embargo, las pruebas **no son idóneas** para desvirtuar la imputación realizada en el OPR a ALFONSO MÉNDEZ, sino que únicamente corroboran su existencia, esto es, corroboran la existencia del OPR en el cual se imputó la responsabilidad de ALFONSO MÉNDEZ, y que el mismo fue debidamente notificado, pues el emplazado únicamente ofrece esos documentos sin que de su escrito de contestación se desprenda que controvierte la veracidad o legalidad de los mismos.

Así, al obrar en el EXPEDIENTE los documentos ofrecidos, únicamente se acredita que el emplazado tuvo conocimiento de los mismos, sin que se controvierta la imputación en comento.

B. Pruebas ofrecidas por PORTO TAXI

I. Documentales:

(i) “[...] el informe que rinda la [SCT] en el que se señale cuáles [sic] fueron las tarifas que [PORTO TAXI] registró por la prestación [del SERVICIO DE TAXI] en las anualidades 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, e informe en qué fecha exacta [PORTO TAXI] registró la tarifa correspondiente a la anualidad 2011, y en caso de negativa, señalar la razón de esta [sic]”,⁸⁸⁵

(ii) “[...] el informe por escrito que rinda la [SCT] en el que se señale cuáles fueron las tarifas por la prestación [del SERVICIO DE TAXI, registradas por SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT y NUEVA IMAGEN] en las anualidades 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015”,⁸⁸⁶

(iii) “[...] el informe por escrito que rinda [SEPSA] en el que señale: ----- a) El importe total que [PORTO TAXI] pago [sic] por la prestación de los servicios prestados por su representada. ----- b) Si su representada realizó o no, estudio [sic] tarifarios individuales a PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT. ----- c) El importe total que su representada pactó como contraprestación de sus servicios de elaboración de estudios tarifarios con los agentes económicos PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT [...] ----- e) En que [sic] se basó su representada para la realización del estudio tarifario. ----- f) Que [sic] tipo de documentación o elementos le aportaron los agentes económicos PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT, para la realización del estudio tarifario - ----- g) Si el tipo de documentación o elementos que le fueron proporcionados por los agentes económicos

⁸⁸⁵ Folio 17618.

⁸⁸⁶ Folios 17618 y 17619.

[PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT], para la elaboración del estudio tarifario, guardaban similitud en su contenido [...] - - - - j) Mientras subsistió la relación contractual de su representada con los agentes económicos investigados, porque [sic] medio establecía su representada contacto con aquellos - - - - k) En qué fecha exacta entregó el estudio tarifario a [PORTO TAXI] [...];⁸⁸⁷ “[...] l) Manifieste si su representada sugirió la elaboración del estudio tarifario a los agentes económicos involucrados, o si alguno de ellos fue quien lo buscó para ese fin y en todo caso manifieste quien [sic] fue”;⁸⁸⁸ “[...] m) Expresé si en las reuniones que tuvieron los agentes económicos con su representada intercambiaron información como tarifas [sic] y costos de operación”;⁸⁸⁹

(iv) “[...] el informe que rinda [EBSA CENTRO] en el que señale cuál es su objeto social”;⁸⁹⁰ “[...] qué relación tiene con PORTO TAXI [...]”, “[...] fecha en que surgió la misma y si estipulo [sic] o no, fecha de terminación y en caso afirmativo, precise la fecha pactada para tal fin [...así como...] el costo realmente aplicado al público usuario del servicio prestado por [PORTO TAXI], desde el inicio de la relación contractual [...]”;⁸⁹¹ y

(v) el “[...] contrato de prestación de servicios [celebrado entre EBSA CENTRO y PORTO TAXI] de fecha primero de abril de dos mil trece [...]”;⁸⁹²

II. Instrumental de actuaciones y presuncional.⁸⁹³

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

Requerimiento de información formulado a la DGAF

51. Documental pública⁸⁹⁴ consistente en el original del oficio número Of.-4.2.2.1-004803/2016, con anexos,⁸⁹⁵ signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la DGAF, y presentado en la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil dieciséis, por medio del cual dio contestación al requerimiento de información formulado a la DGAF mediante oficio DGAF-CFCE-

⁸⁸⁷ Folio 17619.

⁸⁸⁸ Folio 17624.

⁸⁸⁹ Folios 17619 y 17620.

⁸⁹⁰ Folio 17621.

⁸⁹¹ Folio 17622.

⁸⁹² *Ídem*.

⁸⁹³ Folios 17617 y 17618.

⁸⁹⁴ Folios 18099 a 18131.

⁸⁹⁵ Dichos anexos consisten en: 1) copia certificada de un escrito, con anexos, presentado en la DGAF el seis de julio de dos mil once, suscrito por un permisionario de PORTO TAXI y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registra las tarifas a aplicar para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasaje, folios 18102 a 18106; 2) copia certificada de dos escritos, con anexos, presentados en la DGAF el veintiuno de septiembre de dos mil once, signados cada uno por un permisionario de SITIO 300, mediante el cual registran las tarifas a aplicar en la prestación del servicio de y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, folios 18108 a 18113 y 18114 a 18118, respectivamente; 3) copia certificada de un escrito, con anexos, presentado en la DGAF el dos de agosto de dos mil once, suscrito por un permisionario de YELLOW CAB y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registra las tarifas a aplicar para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasaje de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, folios 18120 a 18125; y 4) copia certificada de un escrito, con anexos, presentado en la DGAF el cuatro de julio de dos mil once, suscrito por un permisionario de NUEVA IMAGEN y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registra las tarifas a aplicar para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasaje de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, folios 18127 a 18131.



30411

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

2016-053,⁸⁹⁶ emitido por el DGAJ el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, con motivo del desahogo de la prueba documental “*vía informe*” ofrecida a su cargo por PORTO TAXI.

PORTO TAXI ofreció como prueba el informe que debería proporcionar la SCT por conducto de la DGAF,⁸⁹⁷ de acuerdo a lo siguiente:

- a) Que manifestara cuáles fueron las tarifas que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron por la prestación del SERVICIO DE TAXI en los años de dos mil once a dos mil quince, y en qué fecha exacta registraron la tarifa correspondiente al año dos mil once.⁸⁹⁸ Cabe mencionar que esta COFECE ya contaba con la información relativa a las tarifas que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron ante la SCT por la prestación del SERVICIO DE TAXI en los años dos mil once a dos mil trece, por lo que fue admitida solo respecto de dichos años como instrumental de actuaciones.

Con dicho informe, PORTO TAXI pretende acreditar que: “[...] *las tarifas registradas no obedecen al estudio tarifario y que la fecha del registro de las tarifas de la anualidad 2011, no corresponden a la fecha en que [PORTO TAXI] recibió el estudio tarifario por parte de SEPSA*”.⁸⁹⁹

Al respecto, mediante el oficio número Of.- 4.2.2.1-004803/2016 señalado previamente, la DGAF manifestó lo siguiente: “Sobre el particular, se informa que esta Unidad Administrativa no cuenta con registro tarifario en 2014 y 2015, aclarando que en el año 2011, permisionarios de dicha agrupación, registraron tarifas, de las cuales se agrega copia certificada del registro [de uno de los permisionarios de PORTO TAXI], *toda vez que es el mismo nivel tarifario de todos los registrados. ----- [...] se reporta que PORTO TAXI o sus permisionarios registraron la tarifa correspondiente al año 2011 el día 06 de julio de 2011 [...] [énfasis añadido]*”.⁹⁰⁰

- b) Que manifestara cuáles fueron las tarifas que, por la prestación del SERVICIO DE TAXI, registraron SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT y NUEVA IMAGEN en los años de dos mil once a dos mil quince.⁹⁰¹ Cabe mencionar que esta COFECE ya contaba con las tarifas registradas

⁸⁹⁶ Folios 17698 a 17702.

⁸⁹⁷ En su escrito de contestación al OPR, PORTO TAXI presentó un anexo en el cual se advierte que habría solicitado dicha información a la SCT y pidió que en caso de negativa “[...] *se gire el oficio a dicha SECRETARÍA [sic] para que se sirva remitirlo por orden de esta H. Comisión*”. Folio 16477.

⁸⁹⁸ PORTO TAXI ofreció dicho informe dentro de su escrito de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: “[...] 1. LA DOCUMENTAL PÚBLICA, consistente en el informe que rinda la SECRETARÍA [sic] DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES a esta H. Comisión en el que se señale cuáles [sic] fueron las tarifas que [PORTO TAXI] registró por la prestación de sus servicios de taxi en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en las anualidades 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, e informe en qué fecha exacta [PORTO TAXI] registró la tarifa correspondiente a la anualidad 2011, y en caso de negativa, señalar la razón de esta [sic] [énfasis añadido]”. Página 19 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16477.

⁸⁹⁹ Páginas 19 y 20 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 16477 y 16478.

⁹⁰⁰ Folio 18099.

⁹⁰¹ PORTO TAXI ofreció dicho informe dentro de su escrito de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: “[...] 2. LA DOCUMENTAL PÚBLICA, consistente en el informe por escrito que rinda la SECRETARÍA [sic] DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES a esta H. Comisión en el que se señale cuáles fueron las tarifas por la prestación de servicio de taxi en el Aeropuerto de la Ciudad de México, registraron Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C. Sitio 300 Yellow Cab, A.C., Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V. y Transportación Terrestre Nueva Imagen,

Wey

por los PERMISIONARIOS de: (i) SITIO 300 en dos mil once; (ii) YELLOW CAB en dos mil once a dos mil trece; y (iii) NUEVA IMAGEN en dos mil once a dos mil trece, por lo que fueron admitidas como instrumental de actuaciones.

Con dicho informe, PORTO TAXI pretende acreditar que: “[...] las tarifas registradas por los agentes económicos antes citados no son las mismas que [PORTO TAXI] registró, con que se evidenciará [sic] no existió [sic] concierto de voluntades para cobrar al público usuario la misma tarifa”.⁹⁰²

Al respecto, mediante el oficio número Of.- 4.2.2.1-004803/2016 señalado previamente, la DGAF manifestó lo siguiente: “Referente a Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300 A.C., esta Unidad Administrativa no se [sic] encuentra registro del año 2015; únicamente por lo que respecta al 2011 del cual se agrega copia certificada del registro de [de dos PERMISIONARIOS de SITIO 300] al contener el mismo nivel tarifario, todos los demás registrados. - - - - Por lo que respecta a la asociación: Sitio 300 Yellow Cab, A.C., se localizó como último registro, el año 2011 del cual se agrega copia certificada [de un permisionario de YELLOW CAB] al contener el mismo nivel tarifario todos los registrados. - - - - Con relación a Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C., se cuenta con el último registro correspondiente al año 2011 (anexo 4) agregando copia certificada del registro [de un permisionario de NUEVA IMAGEN] al contener el mismo nivel tarifario todos los registrados. - - - - Finalmente, se informa que respecto a la sociedad Confort y Servicios en Transportación Terrestre S.C. de R.L. de C.V. no se tiene registro alguno [énfasis añadido]”.⁹⁰³

De dicha documental se desprende que: (i) los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron ante la SCT la tarifa correspondiente al año dos mil once, el seis de julio de dos mil once y (ii) todos los PERMISIONARIOS de una misma agrupación registran la misma tarifa.

52. Copia simple o impresión⁹⁰⁴ de los siguientes documentos: 1) escrito, con anexos, presentado en la DGAF el seis de julio de dos mil once, suscrito por un permisionario de PORTO TAXI y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registró las tarifas a aplicar para la prestación del SERVICIO DE TAXI;⁹⁰⁵ 2) dos escritos, con anexos, presentados en la DGAF el veintiuno de septiembre de dos mil once, signados cada uno por un permisionario de SITIO 300, mediante los cuales sus PERMISIONARIOS registraron las tarifas a aplicar en la prestación del SERVICIO DE TAXI;⁹⁰⁶ 3) escrito, con anexos, presentado en la DGAF el dos de agosto de dos mil once, suscrito por un permisionario de YELLOW CAB y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registró las tarifas a aplicar para la prestación

A.C. en las anualidades 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 [énfasis añadido]”. Página 20 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16478.

⁹⁰² Página 21 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16479.

⁹⁰³ Folio 18100.

⁹⁰⁴ Folios 18102 a 18106, 18108 a 18118, 18120 a 18125 y 18127 a 18131.

⁹⁰⁵ Folios 18102 a 18106.

⁹⁰⁶ Folios 18108 a 18113 y 18114 a 18118.



30 JUL 2016

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

del SERVICIO DE TAXI;⁹⁰⁷ y 4) escrito, con anexos, presentado en la DGAF el cuatro de julio de dos mil once, suscrito por un permisionario de NUEVA IMAGEN y dirigido al titular de la DGAF, mediante el cual registró las tarifas a aplicar para la prestación del SERVICIO DE TAXI,⁹⁰⁸ documentos certificados por el encargado del Despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General de Autotransporte Federal, de la SCT y presentados como anexos al oficio número Of.-4.2.2.1-004803/2016 presentado por la DGAF en la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil dieciséis.

De dichas documentales se desprende que: (i) los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron exactamente las mismas tarifas que le fueron recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO y (ii) las tarifas registradas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN son distintas a las registradas por PORTO TAXI.

53. Copia simple o impresión⁹⁰⁹ de diversos escritos dirigidos al DGAF, mediante el cual los PERMISIONARIOS agrupados a PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, solicitaron el registro de tarifas en la anualidades de dos mil once y dos mil trece, los cuales fueron presentados por la SCT como anexo al desahogo del oficio DGAJ-CFCE-2016-053 emitido por el DGAJ el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis de quince de julio de dos mil catorce, entregado en la OFICIALÍA el trece de agosto del mismo año.

De los escritos de registro de tarifas señalados, se advierte que aquellos presentados por los PERMISIONARIOS pertenecientes a una misma agrupación son idénticos en cuanto al precio de todas y cada una de las zonas tarifarias, en las modalidades de sedán y ejecutivo, respectivamente.

Valoración del informe ofrecido por PORTO TAXI a cargo de la DGAF:

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 52 y 53, se advierte que dichos documentos ya fueron valorados por esta autoridad, por lo que en obvio de repeticiones innecesarias los emplazados deberán remitirse a la valoración contenida en los numerales 34 a 37 del apartado "B. ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO".

Derivado del análisis realizado al informe proporcionado por la DGAF contenido en el numeral 51, así como de los anexos que presentó al respecto, y los documentos con los que esta autoridad ya contaba, se advierte que el requerimiento de información ofrecido por PORTO TAXI a cargo de la DGAF **no es idóneo** para acreditar las pretensiones probatorias de PORTO TAXI en virtud de los siguientes razonamientos.

En primer lugar, PORTO TAXI pretende demostrar que las tarifas registradas por sus PERMISIONARIOS no obedecen a las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, sin embargo, del análisis de los anexos presentados por la DGAF a su desahogo se observa que las tarifas registradas por sus PERMISIONARIOS en la modalidad ejecutivo de la prestación del SERVICIO DE TAXI, son idénticas a las recomendadas a dicha agrupación en el ESTUDIO TARIFARIO, tal como se desprende del siguiente cuadro:

⁹⁰⁷ Folios 18120 a 18125.

⁹⁰⁸ Folios 18127 a 18131.

⁹⁰⁹ Folios 20829 a 24711 contenidos en los tomos confidenciales I a IX de la SCT.



2641A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

EJECUTIVO	
1	B
3	
5	
7	
9	
A	
C	
E	
Cuernavaca	
Querétaro	
Pachuca	

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE. (Folios 18102 y 8679)

Ahora bien, en relación con la pretensión de demostrar que las tarifas registradas por dicho agente económico no son las mismas que las registradas por los PERMISIONARIOS de las demás AGRUPACIONES, se advierte que efectivamente, de lo contenido en el EXPEDIENTE, así como de lo aportado por la DGAF se desprende que los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES (es decir, los PERMISIONARIOS de una agrupación, respecto de los PERMISIONARIOS de otra) no registraron la misma tarifa; sin embargo, tal afirmación no implica que no se hubiera manipulado y elevado el precio del SERVICIO DE TAXI, toda vez que el ESTUDIO TARIFARIO -el cual tomó en consideración la información de todas las AGRUPACIONES-, fue entregado por SEPSA a cada una de las AGRUPACIONES y posteriormente los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

registraron nuevas tarifas y en consecuencia, aplicaron nuevos precios al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, así el hecho de que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI y de las demás AGRUPACIONES entre sí no hayan registrado las mismas tarifas, no impide considerar que hubo una manipulación y un incremento del precio del SERVICIO DE TAXI.

Posteriormente la DGAF refirió que “[...] PORTO TAXI o sus permisionarios registraron la tarifa correspondiente al año 2011 el día 06 de julio de 2011 [...]”,⁹¹⁰ fecha que, si bien es cierto, no corresponde exactamente a la fecha en que PORTO TAXI recibió el ESTUDIO TARIFARIO por parte de SEPSA (nueve de junio de dos mil once),⁹¹¹ sí es posterior. En este sentido el hecho que pretendía acreditar PORTO TAXI no desvirtúa la imputación realizada en su contra en el OPR, por el contrario, de ello se desprende que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI registraron ante la SCT tarifas más altas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO.

Asimismo, se advierte que la DGAF manifiesta que anexa a su desahogo el registro de sólo un permisionario por cada agrupación (PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN), pues todos los PERMISIONARIOS registran el “mismo nivel tarifario”,⁹¹² lo que permite concluir que resulta una misma tarifa para la agrupación en conjunto y no por cada permisionario en lo individual, lo cual, robustece la premisa que las AGRUPACIONES se comportan en el mercado como una unidad económica.

Ahora bien, en relación con las pruebas contenidas en los numerales 52 y 53, no obstante que de dichas documentales se desprende que las tarifas registradas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN son distintas a las registradas por PORTO TAXI; se advierte que eso no implica que PORTO TAXI no hubiera seguido la recomendación de tarifas contenida en el ESTUDIO TARIFARIO.

Requerimiento de información formulado a SEPSA.

PORTO TAXI ofreció como prueba el informe que debería proporcionar SEPSA con respecto a:⁹¹³

- a) El importe total que PORTO TAXI pagó por la prestación de los servicios prestados por SEPSA.
- b) Si SEPSA realizó o no, estudios tarifarios individuales a PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT.
- c) El importe total que SEPSA pactó como contraprestación de sus servicios de elaboración de estudios tarifarios con PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT.
- d) En qué se basó SEPSA para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.

⁹¹⁰ Folio 18099.

⁹¹¹ Fecha visible en la página 40 del OPR.

⁹¹² Folios 18099 y 18100.

⁹¹³ En su escrito de contestación al OPR, PORTO TAXI presentó un anexo en el cual se advierte que habría solicitado dicha información a SEPSA y pidió que en caso de negativa “[...] se gire oficio a dicha moral para que sirva remitirlo por orden de esta II. Comisión”. Página 25 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16483.

- e) Qué tipo de documentación o elementos le aportaron PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT, para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.
- f) Si el tipo de documentación o elementos que le fueron proporcionados por PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT, para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, guardaban similitud en su contenido.
- g) Mientras subsistió la relación contractual de SEPSA con los agentes económicos investigados, por qué medio establecía SEPSA contacto con ellos.
- h) En qué fecha exacta entregó el ESTUDIO TARIFARIO a PORTO TAXI.
- i) Si en las reuniones que tuvieron los agentes económicos con SEPSA intercambiaron información como tarifas y costos de operación.
- j) Si PORTO TAXI sugirió la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES, o si alguna de ellas fue quien buscó a SEPSA para ese fin y de ser el caso, manifestara quién lo hizo.

Cabe mencionar que esta COFCE ya contaba con la información contenida en los incisos a) a i),⁹¹⁴ por lo que la prueba ofrecida fue admitida como instrumental de actuaciones. En ese sentido, a continuación, se procederá al análisis de los documentos cuyo contenido se refiera a los incisos a), b), e), f) y j) por tratarse de documentales que no han sido valoradas en esta resolución, o que su valoración versó respecto de distintos temas.

Con el informe referido, la emplazada pretende demostrar que: “[...] las circunstancias que se suscitaron antes, durante y después de la suscripción del contrato de la prestación de servicios”.⁹¹⁵

54. Documental privada⁹¹⁶ consistente en el desahogo al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2016-052⁹¹⁷ emitido por el DGAJ el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, presentado por

⁹¹⁴ Respecto del inciso a): véanse los folios 5598 a 5616, los cuales contienen copia simple de las facturas que emitió SEPSA a cada una de las personas morales emplazadas por concepto de pago por el ESTUDIO TARIFARIO, entre ellas, PORTO TAXI (folio 5604). Respecto del inciso b): véase el folio 5462, el cual contiene una manifestación de SEPSA en la cual precisó: “que los resultados finales y las tarifas sugeridas variaron de una organización a otra. Por ello, se entregó un Reporte Final diferente de los trabajos a cada una de las agrupaciones transportistas”. Respecto del inciso c): véanse los folios 5462 y 5463, en los que se señala que el costo total del ESTUDIO TARIFARIO fue de \$910,000.00 (novecientos diez mil pesos 00/100 M.N.) más el Impuesto al Valor Agregado, así como las parcialidades pactadas en las que fue liquidado por las AGRUPACIONES de taxis. Respecto del inciso d): véanse los folios 5459 a 5461, mismos que contienen la metodología empleada por SEPSA. Respecto de los incisos e) y f): véanse los folios 5618 a 5760, 5761 a 5805, 5806 a 5823, 5824 a 5852 y 5853 a 5856 del tomo I confidencial de SEPSA, de los cuales se desprende la información que CONFORT, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, SITIO 300 y YELLOW CAB proporcionaron a SEPSA, respectivamente. Respecto del inciso g): véanse los folios 5465 y 5466, de los cuales se desprende información relativa a las reuniones llevadas a cabo entre SEPSA y las emplazadas. Respecto del inciso h): véase el folio 5466, del cual se desprenden las fechas en que SEPSA entregó a cada una de las AGRUPACIONES el reporte final del ESTUDIO TARIFARIO. Respecto del inciso i): véanse los folios 5466 y 5467, de los cuales se desprende que en las reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES de taxis se intercambiaron información relativa a tarifas y costos de operación.

⁹¹⁵ Página 25 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16483.

⁹¹⁶ Folios 18078 y 18079.

⁹¹⁷ Folios 17693 a 17697.



39417

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SEPSA en la OFICIALÍA el cinco de septiembre del mismo año, con motivo de la prueba documental “vía informe” ofrecida a su cargo por PORTO TAXI.

Al respecto, en relación con el inciso j), mediante el escrito de desahogo señalado previamente, SEPSA manifestó que:

“Como parte de las labores cotidianas de promoción de los servicios de SEPSA, personal de esta firma consultora entró en contacto con algunos de los integrantes de las organizaciones de transportistas del AICM.

Se concertó una primera reunión el 28 de marzo del 2011, en la que estuvieron presentes varios representantes de las agrupaciones, en donde dimos a conocer nuestra experiencia en general y, particularmente, en aquellos servicios que podrían resultar de interés para nuestros, en ese momento, clientes potenciales; tales como estudios de mercado, estudios económicos, rediseño de rutas, etc.

Después de diversos intercambios de opinión, se nos comentó la preocupación general respecto a la falta de actualización de las tarifas de transporte. A partir de ello, nosotros sugerimos la realización de un estudio tarifario cuyo objetivo fuera resolver dicho aspecto.

Se les planteó la realización de un estudio para cada agrupación, ya que cada organización contaba con sus propias particularidades. Sin embargo, también se comentó la posibilidad de lograr ciertas economías de escala para la realización de estos trabajos, si se hacían de manera simultánea; ya que el mercado de transportación, las áreas geográficas servidas, las rutas, etc., son aspectos comunes a todos ellos.

Así, con fecha 31 de marzo de 2011 se presentó una primera propuesta para la realización de los estudios, la cual fue comentada ampliamente y negociada. El 8 de abril de ese mismo año, se presentó la propuesta definitiva. En unos días más, se dio inicio a los trabajos [énfasis añadido]”.⁹¹⁸

De este documento se desprende que: (i) SEPSA fue quien sugirió la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES; (ii) existió una reunión el veintiocho de marzo de dos mil once, a la cual acudieron varios representantes de las AGRUPACIONES; (iii) en dicha reunión se trató el tema de la falta de actualización de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI; (iv) el objetivo del ESTUDIO TARIFARIO era resolver lo relacionado a la falta de actualización de las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI; (v) para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO se tomó en consideración información de las AGRUPACIONES en conjunto, razón por la que se realizaron los diversos estudios de manera simultánea; (vi) posteriormente, hubo reuniones entre SEPSA y las AGRUPACIONES el treinta y uno de marzo y ocho de abril de dos mil once.

55. Documental privada⁹¹⁹ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-071⁹²⁰ de veintiséis de septiembre de dos mil catorce, presentado por SEPSA en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce. En relación con el inciso b), del documento se desprende que:

“7. [...] e) [Respecto de la metodología y trabajos realizados para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO]

⁹¹⁸ Folios 18078 y 18079.

⁹¹⁹ Folios 5457 a 6686.

⁹²⁰ Folios 5433 a 5438.

Uuy



[...]

Debe precisarse que los resultados finales y las tarifas sugeridas variaron de una organización a otra. Por ello se entregó un Reporte Final diferente de los trabajos a cada una de las agrupaciones de transportistas [...] [énfasis añadido].⁹²¹

Del documento referido se desprende que SEPSA realizó estudios tarifarios individuales a PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT.

56. Copia simple o impresión⁹²² consistente en el Anexo tres al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por SEPSA en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce,⁹²³ el cual consiste en diecinueve (19) copias simples de facturas emitidas por SEPSA a cada una de las AGRUPACIONES por concepto de pago por el ESTUDIO TARIFARIO.

En relación con el inciso a), de dicho documento se desprende que el importe total que PORTO TAXI pagó por la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO fue de B B

57. Copia simple o impresión⁹²⁵ del Anexo cuatro al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por SEPSA en la OFICIALÍA el catorce de octubre de dos mil catorce,⁹²⁶ el cual consiste en la siguiente información:

a) Información proporcionada por CONFORT:⁹²⁷

- Estadística de ventas (diaria) por zona tarifaria, de enero de dos mil diez a febrero de dos mil once.⁹²⁸
- Estadística de ventas (anual) por zona tarifaria, de enero de dos mil diez a febrero de dos mil once.⁹²⁹
- Tarifas de precios autorizadas.⁹³⁰
- Estadística porcentual de "recolecciones" por zona tarifaria.⁹³¹
- Colonias más concurridas en servicios de "recolecciones".⁹³²

⁹²¹ Folio 5462.

⁹²² Folios 5598 a 5616.

⁹²³ Folios 5457 a 6686

⁹²⁴ Folio 5604.

⁹²⁵ Folios 5598 a 5616.

⁹²⁶ Folios 5457 a 6686.

⁹²⁷ Folios 5619 a 5760, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹²⁸ Folios 5620 a 5661, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹²⁹ Folios 5662 y 5663, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁰ Folios 5664 y 5752 a 5760, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³¹ Folio 5665 contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³² Folios 5666 a 5668, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 1 renglon(es) y 7 palabra(s)"

3

WY

16A19

- Datos estadísticos sobre el número de servicios prestados por cada UNIDAD, de enero de dos mil diez a enero de dos mil once.⁹³³
- Datos de la flota vehicular.⁹³⁴
- Órganigrama.⁹³⁵
- Reglamento de operación.⁹³⁶

b) Información proporcionada por NUEVA IMAGEN:⁹³⁷

- Porcentaje de venta por zona tarifaria del mes de noviembre de dos mil diez.⁹³⁸
- Acumulado de ventas de boletos.⁹³⁹
- Estadística de venta de boletos mensual, de septiembre de dos mil ocho a mayo de dos mil once.⁹⁴⁰
- Estadística de venta general del seis de septiembre de dos mil ocho al treinta y uno de marzo de dos mil once.⁹⁴¹
- Tarifas de precios autorizadas (sedán y ejecutivo).⁹⁴²

c) Información proporcionada por PORTO TAXI.⁹⁴³

- Datos de la flota vehicular.⁹⁴⁴
- Seguros.⁹⁴⁵
- Costos de operación.⁹⁴⁶
- Estadística de ventas del año dos mil diez y de enero a marzo de dos mil once.⁹⁴⁷

d) Información proporcionada por SITIO 300.⁹⁴⁸

⁹³³ Folios 5670 a 5745, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁴ Folio 5746, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁵ Folio 5747, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁶ Folios 5748 a 5751, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁷ Folios 5762 a 5805, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁸ Folios 5762 y 5763, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹³⁹ Folios 5764 a 5768, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴⁰ Folios 5769 a 5803, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴¹ Folio 5804, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴² Folio 5805, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴³ Folios 5807 a 5823, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴⁴ Folios 5807 y 5808, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴⁵ Folio 5809, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴⁶ *idem*.

⁹⁴⁷ Folios 5810 a 5823, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁴⁸ Folios 5825 a 5852, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

P.

Wuy

- Gráficas comparativas de la venta de boletos en los años dos mil ocho a dos mil diez.⁹⁴⁹
- Tarifas de precios (sedán y ejecutivo).⁹⁵⁰
- Datos de la flota vehicular.⁹⁵¹
- Estadísticas de ventas de boletos, por modalidad, para los años mil novecientos noventa y ocho a dos mil diez.⁹⁵²

e) Información proporcionada por YELLOW CAB:⁹⁵³

- Correo electrónico en el que YELLOW CAB informa a SEPSA el promedio de servicios mensuales por unidad.⁹⁵⁴
- Estadística de ventas por zona tarifaria, para los meses de enero a abril de dos mil once.⁹⁵⁵

En relación con los incisos e) y f), de estos documentos se desprende que: (i) las AGRUPACIONES le entregaron a SEPSA información relativa a su operación, ventas, tarifas, costos de operación, a fin de que la utilizara en la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y (ii) los documentos proporcionados por las AGRUPACIONES a SEPSA no guardan similitud, ya que la información en ellos contenida corresponde a los datos estadísticos específicos de cada agrupación.

Valoración del informe ofrecido por PORTO TAXI a cargo de SEPSA:

Como se señaló anteriormente, en el EXPEDIENTE ya obra la información relativa a los incisos a) a i); sin embargo, en relación con los incisos c), d) y g) a i) se advierte que dichas documentales ya fueron valoradas en la presente resolución, por lo que se remite a la valoración realizada en el numeral 24 del apartado "B. ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO" de la presente resolución, a fin de evitar repeticiones innecesarias.

En ese sentido, las pruebas identificadas con los numerales 24 y 54 a 57 no son idóneas para demostrar las pretensiones de PORTO TAXI respecto a que por determinadas circunstancias no tenga responsabilidad en la conducta imputada presuntivamente en el OPR, en virtud de los siguientes razonamientos:

En la documental contenida en el numeral 54 únicamente consta, por el dicho de SEPSA, algunas de las circunstancias que se dieron al momento en que las AGRUPACIONES manifestaron a SEPSA su interés respecto de la actualización de las tarifas del SERVICIO DE TAXI, y ésta les planteó como solución la realización del ESTUDIO TARIFARIO, así como los elementos y circunstancias que concurrieron en la elaboración y entrega del ESTUDIO TARIFARIO a las AGRUPACIONES. Sin embargo,

⁹⁴⁹ Folio 5825, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵⁰ Folio 5826, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵¹ Folios 5827 a 5835, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵² Folios 5836 a 5852, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵³ Folios 5854 a 5856, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵⁴ Folio 5854, contenido en el tomo I confidencial de SEPSA.

⁹⁵⁵ Folios 5855 y 5856, contenidos en el tomo I confidencial de SEPSA.



36421

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

dichas situaciones no impiden considerar la existencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, derivado de que, con independencia de quién hubiera sugerido la realización del ESTUDIO TARIFARIO -ya sea SEPSA o alguna de las AGRUPACIONES-, lo cierto es que PORTO TAXI y las demás emplazadas acordaron con SEPSA la realización del estudio señalado, y ello consta precisamente en el ACUERDO. No hay evidencia en el EXPEDIENTE que sugiera que este último fue firmado bajo coacción o engaño.

Ahora bien, en relación con los numerales 55 y 56 analizados en su conjunto con el numeral 24 se desprende que: (i) SEPSA elaboró el ESTUDIO TARIFARIO con un esquema de tarifas individualizado para cada una de las AGRUPACIONES contratantes y se llegó a un monto máximo sugerido con el fin de que cada una de las AGRUPACIONES ajustara sus tarifas; (ii) el ESTUDIO TARIFARIO se basó en la información que las AGRUPACIONES le entregaron a SEPSA -consistente principalmente en costos y gastos de administración en los que incurren dichas AGRUPACIONES- y de información que SEPSA se allegó por su cuenta. Asimismo, se advierte que: (iii) el costo del ESTUDIO TARIFARIO ascendió a B más el impuesto al valor agregado, el cual fue pagado conjuntamente por las AGRUPACIONES en proporción a su parque vehicular, que en el caso de PORTO TAXI correspondió a la cantidad de B

B Finalmente, que (iv) mientras se dio la relación contractual, SEPSA mantenía contacto con las AGRUPACIONES a través de reuniones con sus representantes, siendo en la reunión del nueve de junio de dos mil once (a las doce horas con treinta minutos) cuando le entregó el ESTUDIO TARIFARIO a PORTO TAXI; circunstancias que de ningún modo controvierten la imputación realizada en el OPR en contra de PORTO TAXI, consistente en que las AGRUPACIONES, a través de sus REPRESENTANTES firmaron el ACUERDO con el objeto y efecto elevar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO y mediante el cual acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

Finalmente, en relación con el numeral 57 únicamente consta que cada una de las AGRUPACIONES entregó información a SEPSA con la finalidad de que ésta última elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, es decir, el intercambio de información se dio entre cada una de las AGRUPACIONES en particular, con SEPSA; independientemente del tipo de información que le fue entregada a SEPSA por las AGRUPACIONES para la realización de dicho estudio o de si la misma guardaba similitud entre sí, esas circunstancias tampoco impiden considerar la existencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, misma que se materializa en el ACUERDO, pues finalmente y tal como lo señala el OPR, el intercambio de información se dio a través de SEPSA, quien posteriormente elaboró el ESTUDIO TARIFARIO de cada una de las AGRUPACIONES utilizando la información de las AGRUPACIONES en su conjunto, con la finalidad de contar con un universo de análisis más amplio

13
"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 19 palabra(s)"



36422

Pleno
RESOLUCIÓN
Sítio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Requerimiento de información formulado a EBSA Centro.

PORTO TAXI ofreció como prueba el informe que debería proporcionar EBSA CENTRO con respecto a:⁹⁵⁶

- a) Cuál es su objeto social.
- b) Qué relación tiene con PORTO TAXI, así como fecha en que surgió la misma y si estipuló o no fecha de terminación, y en caso afirmativo, precisara la fecha pactada para tal fin.
- c) El costo realmente aplicado al público usuario del SERVICIO DE TAXI prestado por PORTO TAXI desde el inicio de la relación contractual.
- d) La exhibición del contrato de prestación de servicios celebrado con PORTO TAXI de fecha primero de abril de dos mil trece.

Cabe mencionar que esta COFECE ya contaba con la información contenida en los incisos a) a d),⁹⁵⁷ por lo que fue admitida como instrumental de actuaciones. En ese sentido, a continuación, se procederá al análisis de los documentos cuyo contenido se refiera a los incisos anteriores por tratarse de documentales que no han sido valoradas en esta resolución, o que su valoración versó respecto de distintos temas.

Con el informe referido, la emplazada pretende demostrar que “[...] *el costo realmente aplicado por el [SERVICIO DE TAXI] fue variable y no exactamente la propuesta de tarifa a cobrar por parte del estudio tarifario realizado por SEPSA*”.⁹⁵⁸

58. Documental privada⁹⁵⁹ consistente en el desahogo al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2016-054⁹⁶⁰ emitido por el DGAJ el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, presentado por EBSA CENTRO en la OFICIALÍA el siete de septiembre del mismo año, con motivo de la prueba documental “vía informe” ofrecida a su cargo por PORTO TAXI.

Al respecto, en relación con el inciso c), mediante el escrito de desahogo señalado previamente, EBSA CENTRO manifestó que:

⁹⁵⁶ En su escrito de contestación al OPR, PORTO TAXI presentó dos anexos en los cuales se advierte que habría solicitado dicha información a EBSA CENTRO y pidió que en caso de negativa: “[...] *se gire oficio a dicha moral para que sirva remitirlo por orden de esta H. Comisión*”. Páginas 26 y 27 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 16484 y 16485, respectivamente.

⁹⁵⁷ Respecto del inciso a); véanse los folios 15879 a 15891, los cuales contienen copia certificada del instrumento notarial número veintiocho mil doscientos diez de veinte de noviembre de dos mil catorce, pasada ante la fe del notario público número veintiséis de Monterrey, Nuevo León, la cual hace referencia al objeto social de EBSA CENTRO. Respecto del inciso b); véanse los folios 14768 y 14769, los cuales contienen manifestaciones de EBSA sobre la relación que mantiene con PORTO TAXI. Respecto del inciso c); véase el folio 14802, consistente en un disco compacto el cual contiene el histórico de precios del SERVICIO DE TAXI de esa agrupación desde el inicio de la relación contractual. Respecto del inciso d); véanse los folios 17592 a 17612 contenidos en el tomo confidencial de EBSA CENTRO y PORTO TAXI, en los cuales se encuentra el contrato de prestación de servicios celebrado entre EBSA CENTRO y PORTO TAXI el primero de abril de dos mil trece.

⁹⁵⁸ Página 26 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16484.

⁹⁵⁹ Folios 18085 a 18096.

⁹⁶⁰ Folios 17703 a 17707.

*“La información requerida en el presente numeral puede apreciarse en el Anexo 1 del presente escrito. Se aclara a esa H. Comisión que el costo aplicado al público usuario del servicio de taxi desde el 6 de diciembre de 2014 a la fecha del presente escrito es el que puede apreciarse en la columna denominada “TARIFA NUEVA PROMOSIONAL” [sic], así como que, desde el 6 de diciembre de 2014, la empresa Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V. no ha solicitado que se modifiquen dichas tarifas. [...] [énfasis añadido]”.*⁹⁶¹

De este documento únicamente se desprende que, desde el seis de diciembre de dos mil catorce a la fecha del desahogo, PORTO TAXI no ha modificado los precios a los que ofrece el SERVICIO DE TAXI.

59. Documental privada⁹⁶² consistente en el escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-050 de veintiséis de febrero de dos mil quince, presentado por EBSA en la OFICIALÍA el dieciséis de abril de dos mil quince. En relación con los incisos b), c) y d), del documento se desprende que:

“9. [Respecto a las personas físicas o morales que prestan el SERVICIO DE TAXI, y con las cuales EBSA CENTRO tiene o ha tenido alguna relación]

EBSA Centro ha informado que las personas morales con las que ha celebrado contratos para la prestación de servicios de fabricación, expedición, suministro, retroalimentación y venta de boletos de taxi al usuario final, dentro de las instalaciones del AICM, son las que se mencionan a continuación:

- a) Sitio 300 YellowCab, A.C.
- b) Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V. Actualmente, sin contrato vigente.
- c) Portotaxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.
- d) Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300 A.C. Sin relación contractual desde el 09 de septiembre de 2012.

[...]

10. [Respecto al tipo de relación referida en el numeral anterior, así como remitir copia de los contratos o convenios que sustenten dichas relaciones]

Los contratos celebrados por EBSA Centro que dicha empresa proporcionó pueden apreciarse en los archivos electrónicos contenidos en la subcarpeta denominada “Contratos de Clientes”, la cual se encuentra dentro de la carpeta “EBSA Centro” contenida en el Anexo CD 16.04.15. De la lectura de dichos contratos se advierten las obligaciones y derechos que de ellos derivan.

[...]

11. [En relación con la venta de boletos que realiza en representación de los prestadores del SERVICIO DE TAXI] *indique lo siguiente:*

[...]

⁹⁶¹ Folio 18086.

⁹⁶² Folios 14763 a 14800, contenidos en el tomo confidencial de EBSA.



g) [Respecto al histórico de precios de cada prestador del SERVICIO DE TAXI de julio de dos mil nueve a la fecha]

En relación con la información requerida en el presente inciso, EBSA Centro informó que el histórico de precios para cada uno de los prestadores del servicio que han sido sus clientes y que obra en sus registros, se muestra en el archivo electrónico denominado "Respuesta 11 g).xls" contenido en la carpeta denominada "EBSA Centro" del Anexo CD 16.04.15. [énfasis añadido]"⁹⁶³

Del documento señalado se desprende que EBSA CENTRO ha tenido relación contractual con diversas agrupaciones, entre ellas PORTO TAXI, respecto a la prestación de servicios de fabricación, expedición, suministro, retroalimentación y venta de boletos de taxi al usuario final, dentro de las instalaciones del AEROPUERTO.

60. Documental pública⁹⁶⁴ consistente en la copia certificada⁹⁶⁵ del instrumento notarial número veintiocho mil doscientos diez de veinte de noviembre de dos mil catorce, pasada ante la fe del notario público número veintiséis de Monterrey, Nuevo León. Dicho instrumento fue presentado como anexo del escrito entregado el dieciocho de noviembre de dos mil quince en la OFICIALÍA, por virtud del cual EBSA CENTRO respondió el requerimiento de información COFECE-AI-DGIPM-2015-293 emitido por el DGIPMA el veintiséis de octubre de dos mil quince, en cuyo apéndice consta que el objeto social de EBSA CENTRO, entre otras cuestiones, es:

"[...] ESTATUTOS [...] DEL OBJETO.- SEGUNDA: La sociedad tendrá por objeto la realización de los siguientes fines, los cuales podrá llevar a cabo en la medida y extensión de la legislación aplicable, en el país o en el extranjero: a) Prestar el servicio de fabricación, expedición, suministro, retroalimentación y venta de boletos de taxi y de cualquier otro tipo de boletos, ya sea a personas físicas o morales, en locales, centros comerciales, dentro de los Aeropuertos establecidos en la República Mexicana o en el extranjero, a través de sistemas electrónicos que combinan equipo computacional y de control, así como la infraestructura humana profesional necesaria para su operación [...] w) En general, celebrar y ejecutar toda clase de actos, operaciones y contratos, civiles o mercantiles, que permita la ley, y la emisión de todo género de títulos relacionados directa o indirectamente con los fines indicados o que puedan favorecer su realización, y llevar a cabo todas las demás operaciones que sean necesarias o convenientes para el objeto de la sociedad, [...]"⁹⁶⁶

En este sentido, de dicho instrumento se desprende, en relación con el inciso a), que parte del objeto social de EBSA CENTRO es la fabricación, expedición, suministro, retroalimentación y venta de boletos, en específico de boletos de taxi, a través de sistemas electrónicos.

61. Copia simple o impresión⁹⁶⁷ de un escrito de cinco de diciembre de dos mil catorce, signado por el Presidente del Consejo de Administración de PORTO TAXI, dirigido al Gerente de Operaciones de

⁹⁶³ Folios 14768, 14769, 14771 y 14772, contenidos en el tomo confidencial de EBSA.

⁹⁶⁴ Folios 15879 a 15891.

⁹⁶⁵ Copia certificada emitida el veintisiete de noviembre de dos mil catorce por el notario público número veintiséis de Monterrey, Nuevo León.

⁹⁶⁶ Folios 15884 y 15885.

⁹⁶⁷ Folios 18089 y 18090.



36425

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

EBSA, consistente en el anexo uno al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por EBSA CENTRO en la OFICIALÍA el siete de septiembre de dos mil dieciséis.

En relación con el inciso e), de dicho documento se desprenden los precios a los que ofreció el SERVICIO DE TAXI PORTO TAXI a partir del seis de diciembre de dos mil catorce.

En el anexo adjunto al escrito señalado, se observa la siguiente tabla:



TARIFA

ZONA	TARIFA REGISTRADA	TARIFA NUEVA PROMOSIONAL
1	B	\$200.00
2	B	\$280.00
3	B	\$295.00
4	B	\$340.00
5	B	\$375.00
6	B	\$410.00
7	B	\$470.00
8	B	\$530.00
9	B	\$600.00
10	B	\$720.00
A	B	\$800.00
B	B	\$875.00
C	B	\$930.00
D	B	\$995.00
E	B	\$1,110.00
F	B	\$1,195.00
PACHUCA	B	\$1,950.00
TOLUCA	B	\$1,500.00
CUERNAVACA	B	\$1,900.00
PUEBLA	B	\$2,480.00
QUERETARO	B	\$3,375.00

62. Elemento aportado por la ciencia⁹⁶⁸ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por EBSA como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-050 de veintiséis de febrero de dos mil quince, entregado en la OFICIALÍA el dieciséis de abril del mismo año, el cual contiene entre otros:

- Un documento en formato PDF denominado "CONTRATO PORTO TAXI", ubicado en la carpeta "EBSA Centro" y subcarpeta "Contratos de Clientes", del que se desprende lo siguiente:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 21 palabra(s)"

⁹⁶⁸ Folio 14802, contenido en el tomo confidencial de EBSA.

Handwritten signature



38426

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

B

[...]

B

[...]

B

[...]

B

B

B

[...]

B

[...]

"Eliminado: 6 párrafo(s), 2 renglon(es) y 0 palabra(s)"

Handwritten signature



36427

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

[REDACTED] B

[...]

[REDACTED] B

[REDACTED] B

añadido]".⁹⁶⁹

En relación con el inciso b), de este documento se desprende que: (i) EBSA CENTRO celebró con PORTO TAXI un contrato de prestación de servicios el [REDACTED] B (ii) en dicho contrato EBSA CENTRO se obligó a [REDACTED] B

[REDACTED] B (iii) la vigencia del contrato [REDACTED] B

[REDACTED] B

Asimismo, el disco compacto señalado contiene un documento en formato *Excel* denominado "Respuesta 11 g", ubicado en la carpeta "EBSA Centro", del que se desprende la siguiente tabla:

[...]

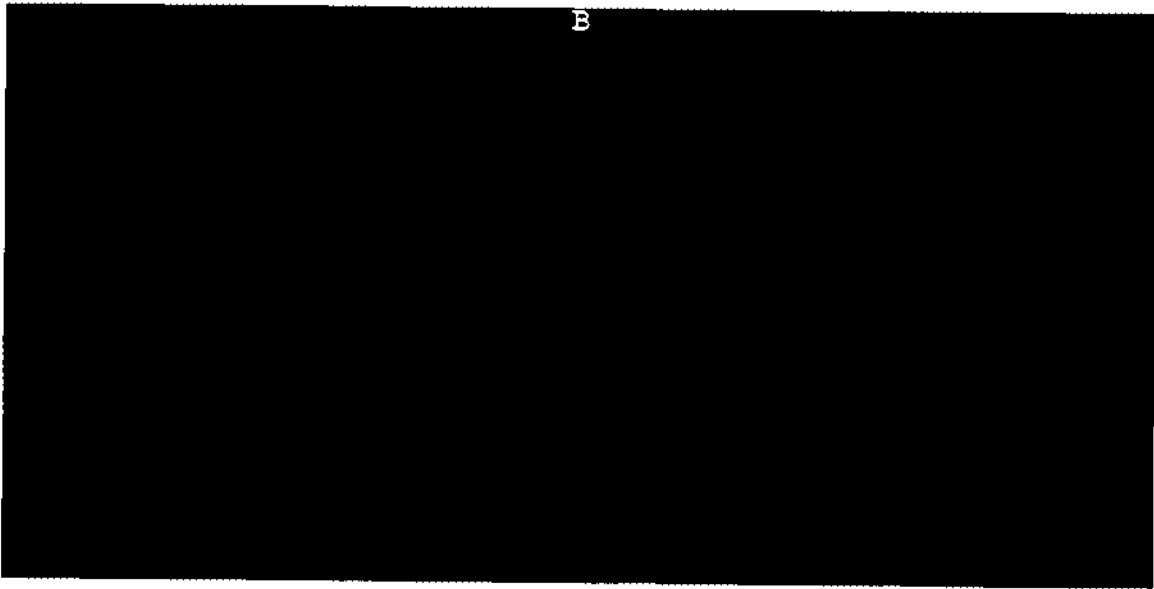
"Eliminado: 2 párrafo(s), 9 renglon(es) y 39 palabra(s)"

⁹⁶⁹ *Idem.*



36428

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

[...]

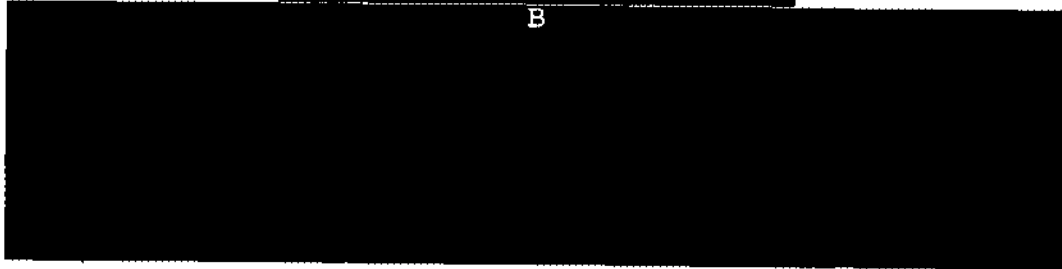
En relación con el inciso c), de este documento se desprenden los precios a los que se ofreció el SERVICIO DE TAXI por PORTO TAXI para la prestación del SERVICIO DE TAXI, por el periodo B

B

63. **Copia simple o impresión**⁹⁷⁰ del contrato de prestación de servicios celebrado entre EBSA CENTRO y PORTO TAXI el primero de abril de dos mil trece, consistente en el anexo tres al escrito presentado por EBSA CENTRO en la OFICIALÍA el dieciséis de junio de dos mil dieciséis; en dicho documento se observa lo siguiente:

B

B



B

[...]

"Eliminado: 1 párrafo(s), 3 renglon(es), 1 palabra(s) y 1 tabla(s)."

⁹⁷⁰ Folios 17592 a 17612, contenidos en el tomo confidencial de EBSA CENTRO y PORTO TAXI.



36429

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

[...]

B

B

[...]

B

[...]

B

[...]

B [...]

B

B [...]

B

B [énfasis
añadido]”⁹⁷¹

En relación con el inciso d), del documento se desprende:

⁹⁷¹ Folios 17593, 17594, 17596 y 17606.

“Eliminado: 4 párrafo(s), 7 renglon(es) y 29 palabra(s)”

WY



- Que existe una relación contractual entre EBSA CENTRO (como prestador de servicios) y PORTO TAXI (como cliente), por medio de la cual EBSA CENTRO se obliga a [REDACTED] B
- Que dicha relación se formalizó el [REDACTED] B y se estipuló que tendría una vigencia de [REDACTED] B
- Adicionalmente, se advierte de la cláusula décima sexta que [REDACTED] B

Valoración del informe ofrecido por PORTO TAXI a cargo de EBSA CENTRO:

Las pruebas identificadas con los numerales 58 a 63 no son idóneas para demostrar las pretensiones probatorias de PORTO TAXI, [REDACTED] B

[REDACTED] B en virtud de los siguientes razonamientos:

En la documental contenida en el numeral 58, como se dijo anteriormente, únicamente consta a dicho de EBSA CENTRO, que desde el seis de diciembre de dos mil catorce PORTO TAXI no ha modificado el precio al que ofrece el SERVICIO DE TAXI.

Ahora bien, en relación con los numerales 59, 60, 62 y 63 analizados en su conjunto, se desprende que: (i) parte del objeto social de EBSA CENTRO consiste en la venta de boletos del SERVICIO DE TAXI; y que (ii) EBSA CENTRO y PORTO TAXI sostienen relación comercial, pues celebraron un contrato [REDACTED] B

[REDACTED] B circunstancias que en nada abonan a las pretensiones probatorias de PORTO TAXI, por el contrario, del numeral 63 se advierte que [REDACTED] B

[REDACTED] B en ese sentido, se corrobora que, sin perjuicio de que los PERMISIONARIOS son los titulares del permiso expedido por la SCT, los PERMISIONARIOS y la agrupación participan en el SERVICIO DE TAXI del MERCADO INVESTIGADO, el cual no se limita a la prestación "material" del mismo (es decir, manejar las unidades), pues en el caso específico PORTO TAXI es quien en realidad opera, ofrece y por lo tanto presta el SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, del análisis conjunto de los numerales 61 y 62 se observa que el monto de los precios a que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por PORTO TAXI desde diciembre de dos mil catorce a septiembre de dos mil dieciséis (fecha en que PORTO TAXI desahogó el oficio DGAJ-CFCE-2016-

Handwritten signature or mark.



36431

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

054) no han sido modificadas y que no son idénticas a las tarifas registradas ante la SCT, en consecuencia, tampoco son idénticas a las recomendaciones señaladas a dicha agrupación por el ESTUDIO TARIFARIO; no obstante, el hecho de que las tarifas aplicadas no hubieren sido idénticas a las del ESTUDIO TARIFARIO no impide considerar la existencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, consistente en que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO con el objeto y efecto de elevar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO y mediante el cual acordaron proporcionar información con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, pues independientemente de que las tarifas aplicadas por las AGRUPACIONES no sean coincidentes con los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, lo cierto es que las tarifas registradas sí coinciden con dicho estudio. En ese sentido, se concluye que posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES registraron nuevas tarifas lo cual les permitió elevar coordinadamente sus precios.

C. Pruebas ofrecidas por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN:

I. Documentales:

De YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN se admitieron las siguientes: (i) “[...] el informe que deberá rendir el titular de la DGAF,⁹⁷² respecto a: 1.- ¿Cuántos permisos para la prestación del [SERVICIO DE TAXI], se han expedido a favor de [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN], desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis? - - - - 2.- Se indique en términos de la [LCPAF] y del [RAFSA] ¿Si una Asociación Civil [...] se encuentra en posibilidad de obtener un permiso para la prestación del [SERVICIO DE TAXI]? - - - - 3.- Se indique en términos de la [LCPAF] y del [RAFSA] ¿Cuáles son las personas físicas y/o morales que pueden obtener un permiso para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] y que [sic] requisitos deben cumplir aquellas que se encuentren en tal supuesto? - - - - 4.- Se indique en términos de la [LCPAF] y del [RAFSA] ¿Quiénes son las personas físicas y/o morales que se encuentran facultadas para registrar tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI]? - - - - 5.- Se informe ¿Si los permisionarios agremiados [a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] que se relacionan en la lista que como Anexo II se adjunta al presente, desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis registraron ante [la DGAF], tarifas para el cobro del [SERVICIO DE TAXI] - - - - 6.- En relación con la pregunta anterior, se informe qué documentos relativos al registro de las tarifas que dichos permisionarios aplican para el cobro del [SERVICIO DE TAXI], presentaron todos y cada uno de los permisionarios que se relacionan en la lista que como Anexo II se adjunta al presente, desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis; y se expida a mi costa, copia certificada de tales documentos. - - - - 7.- Se expida a mi costa, copia certificada del estudio y/o documento que sirvió de base para el registro de las tarifas que aplica [EXCELENCIA], para el cobro [SERVICIO DE TAXI]”,⁹⁷³ y (ii) “[...] el informe que deberá

⁹⁷² 1.a nota al pie respectiva señala lo siguiente: “En la página 4 de las contestaciones al OPR de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN (folios 16588 y 17051 respectivamente) se hace referencia al informe que deberá rendir el titular de la DGAF”.

⁹⁷³ Folios 19059 y 19060.



rendir el Director General del AICM,⁹⁷⁴ respecto a: [...] 1.- ¿Cuántos contratos de derecho de acceso a zona federal para la prestación del [SERVICIO DE TAXI], vigentes a la fecha del presente, tiene formalizados con los permisionarios agremiados [a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] que se relacionan en la lista que como ANEXO se adjunta al presente? - - - - 2.- ¿Cuántos contratos de derecho de acceso a zona federal para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] vigentes a la fecha del presente, tiene formalizados con [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] - - - - 3.- ¿Qué personas físicas tienen la obligación de pagar la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] a la fecha del presente? - - - - 4.- Indique si a la fecha del presente ¿Existen permisionarios que prestan el [SERVICIO DE TAXI], aún sin contar con [CONTRATO INDIVIDUAL]? - - - - 5.- Indique si [EXCELENCIA] a la fecha del presente ¿Presta el [SERVICIO DE TAXI] y si cuenta con [CONTRATO INDIVIDUAL]? - - - - 6.- Proporcione una relación que contenga los movimientos de cambios de permisionarios, entre las diferentes agrupaciones que los representan, en la que indique entre otros datos, nombre del permisionario, fecha de cambio, agrupación de origen y agrupación de destino; dicha información deberá comprender el periodo del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis [...].⁹⁷⁵

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

Requerimiento de información formulado a la DGAF

YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe a cargo de la DGAF, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Que manifestara cuántos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han expedido a favor de YELLOW CAB o NUEVA IMAGEN, desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis.
- (ii) Que indicara en términos de la LCPAF y del RAFSA, si una asociación civil puede obtener un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- (iii) Que indicara en términos de la LCPAF y del RAFSA, quiénes son las personas físicas y/o morales que pueden obtener un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI y qué requisitos deben cumplir aquellas que se encuentren en tal supuesto.
- (iv) Que indicara en términos de la LCPAF y del RAFSA, quiénes son las personas físicas y/o morales que se encuentran facultadas para registrar tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- (v) Que informara si los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN (enlistados en el anexo adjunto) desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis registraron tarifas para el cobro del SERVICIO DE TAXI.
- (vi) Respecto a los documentos relativos al registro de las tarifas que dichos PERMISIONARIOS aplican al SERVICIO DE TAXI, que informara qué documentos presentaron desde el tres de

⁹⁷⁴ La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "En la página 4 de las contestaciones al OPR de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN (folios 16588 y 17051 respectivamente) se hace referencia al informe que deberá rendir el Director General del AICM".

⁹⁷⁵ Folios 19060 y 19061.



36433

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis, expidiendo copia certificada de dichos documentos.

- (vii) Que expidiera copia certificada del estudio y/o documento que sirvió de base para el registro de las tarifas que aplica EXCELENCIA para el cobro del SERVICIO DE TAXI.⁹⁷⁶

Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar “[...] la ausencia de responsabilidad de [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] dentro del presente procedimiento; que no se han expedido en favor de [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis ni a la fecha del presente, permiso alguno para la prestación del SERVICIO; que en términos de la “LEY DE AUTOTRANSPORTE” y del “REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE”, una Asociación Civil como [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] no se encuentra en posibilidad de obtener un permiso para la prestación del SERVICIO; cuáles son las personas físicas y/o morales, que en términos de la “LEY DE AUTOTRANSPORTE” y del “REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE” pueden obtener un permiso para la prestación del SERVICIO y que [sic] requisitos deben cumplir aquellas que se encuentren en tal supuesto; quiénes son las personas físicas y/o morales que en términos de la “LEY DE AUTOTRANSPORTE” y del “REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE”, se encuentran facultadas para registrar tarifas para la prestación del SERVICIO; qué permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis, registraron ante la DGAF, tarifas para el cobro del SERVICIO; cuáles son los documentos relativos al registro de las tarifas que los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] aplican para el cobro del SERVICIO, presentaron ante la DGAF, desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis”.⁹⁷⁷

64. Documental pública⁹⁷⁸ consistente en el desahogo al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2016-076⁹⁷⁹ emitido por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, presentado por la DGAF en la OFICIALÍA el seis de diciembre de dos mil dieciséis, con motivo del desahogo de la prueba documental “vía informe” ofrecida a su cargo por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

Al respecto, en relación con los incisos i) a vii), mediante el escrito de desahogo señalado previamente, la DGAF manifestó que:

“1. [Respecto a cuántos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han expedido a favor de YELLOW CAB o NUEVA IMAGEN, desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis] Al respecto, esta Unidad Administrativa realizó la consulta respectiva en el Sistema Integral de Autotransporte Federal (SIAF), respecto de **YELLOW CAB**

⁹⁷⁶ NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: “[...] el informe que se sirva rendir el Director General de Autotransporte Federal, derivado de la solicitud efectuada por [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN], mediante escrito de fecha 27 de mayo de 2016 dirigido a dicho servidor público y que se acompaña al presente, a través del cual se le solicitó diversa información que a la fecha no se ha proporcionado. En preparación de la presente prueba, se solicita se sirva girar oficio al Director General de Autotransporte Federal para que proporcione la información y documentación correspondiente [...]”. En la página 67 y 64 de las contestaciones al OPR de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respectivamente (folios 16651 y 17111, respectivamente) se hace referencia al informe que deberá rendir el titular de la DGAF.

⁹⁷⁷ Páginas 68 y 64-65 de los escritos de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respectivamente (folios 16652 y 17112).

⁹⁷⁸ Folios 20815 a 24711.

⁹⁷⁹ Folios 19372 a 19377.

y NUEVA IMAGEN, desprendiéndose que no existe registro de las mismas, de lo que se deduce que no se encuentran registradas como permisionarias de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, - - - Se acompaña para tal efecto copias certificadas de las constancias respectivas en 2 fojas útiles como Anexo 2.

2. [Respecto a si en términos de la LCPAF y del RAFSA, una asociación civil puede obtener un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI] Se informa que ni la [LCPAF] ni el [RAFSA] contemplan el otorgamiento de permisos de autotransporte federal en la modalidad de pasajeros a una Asociación Civil.

3. [Respecto a quiénes son las personas físicas y/o morales que pueden obtener un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI en términos de la LCPAF y del RAFSA y qué requisitos deben cumplir] *A este respecto, es el artículo 7 del [RAFSA] el que se refiere a los requisitos que deberán cumplir las personas físicas y/o morales para el otorgamiento de permisos que tengan como fin la prestación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros del tenor literal siguiente:*

"ARTICULO 7o. Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

- I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría;*
- II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación; (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física; (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- IV. (Se deroga) (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente;*
- VI. (Se deroga) (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente; (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- IX. Póliza del seguro de viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo;*
- X. Declaración de características del vehículo;*
- XI. Horarios mínimos;*
- XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo; (Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- XIII. Descripción de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos ramales que se conecten o formen parte de la misma, y*
- XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes.*

6

Uuy



35435

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Trajándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado.

Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y el párrafo inmediato anterior del presente artículo." (sic)

4. [Respecto a quiénes son las personas físicas y/o morales que se encuentran facultadas para registrar tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI en términos de la LCPAF y del RAFSA] **Los permisionarios autorizados para la transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.**

5. [Respecto si los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN (enlistados en el anexo adjunto), desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis registraron tarifas para el cobro del SERVICIO DE TAXI] *Sobre el particular, la Subdirectora de Verificaciones y Sanciones adscrita a esta Unidad Administrativa, mediante oficio número 4.2. 1.2. 1.- 317/2016, manifestó lo que sigue: - - - - " ... después de realizar una búsqueda exhaustiva en los archivos de la Subdirección de Verificaciones y Sanciones dependiente de la Dirección Jurídica de la Dirección General de Autotransporte Federal **se localizaron 144 expedientes de los permisionarios de pasajeros agremiados a [YELLOW CAB] y 306 expedientes de permisionarios agremiados a [NUEVA IMAGEN]**". (sic)*

6. [Respecto a que informara qué documentos relativos al registro de las tarifas presentaron los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN (enlistados en el anexo adjunto) desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis, expidiendo copia certificada de dichos documentos] *Sobre este tópico, la Subdirectora de Verificaciones y Sanciones adscrita a esta Unidad Administrativa, mediante oficio número 4.2. 1.2. 1.- 317 /2016, manifestó lo que sigue: - - - - " ... después de realizar una búsqueda exhaustiva en los archivos de la Subdirección de Verificaciones y Sanciones dependiente de la Dirección Jurídica de la Dirección General de Autotransporte Federal **se localizaron 144 expedientes de los permisionarios de pasajeros agremiados a [YELLOW CAB] y 306 expedientes de permisionarios agremiados a [NUEVA IMAGEN]**". (sic) - - - - **Dichos documentos consisten en el escrito de solicitud de registro y pago de derechos**, por lo que se remiten copias certificadas de los mismos en 9 carpetas como Anexo 3.*

7. [Respecto a que expidiera copia certificada del estudio y/o documento que sirvió de base para el registro de las tarifas que aplica EXCELENCIA para el cobro del SERVICIO DE TAXI] *La Subdirectora de Verificaciones y Sanciones adscrita a esta Unidad Administrativa, mediante oficio número 4.2.1.2. 1.- 317 /2016, manifestó lo que sigue: - - - - " ...respecto al estudio y/o documento que sirvió de base para el registro de las tarifas que aplica [EXCELENCIA], el artículo 61 del [RAFSA] refiere que los permisionarios tienen como potestad determinar sus tarifas y/o modificaciones, sin que se requiera aprobación de la [SCT]... " (sic) [énfasis añadido]" ⁹⁸⁰*

⁹⁸⁰ Folios 20815 a 20817.

p.

Wuy

De este documento se desprende que: (i) YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN no tienen registrado ante la DGAF algún permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI; (ii) en términos de la LCPAF y del RAFSA una asociación civil no puede obtener un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI; (iii) el artículo 7 del RAFSA prevé los requisitos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre los cuales refiere que para el caso de personas morales deben presentar su acta constitutiva en la que se acredite que su principal objeto social sea la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado; (iv) las personas facultadas para realizar el registro de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI son los PERMISIONARIOS; (v) la DGAF tiene en sus archivos ciento cuarenta y cuatro (144) registros de PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB y trescientos seis (306) registros de PERMISIONARIOS agremiados a NUEVA IMAGEN, en el periodo comprendido del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis; y (vi) los documentos que dichos PERMISIONARIOS presentaron ante la DGAF para el registro de sus tarifas consisten en el escrito de solicitud de registro de tarifas y en el respectivo pago de derechos.

65. Documental pública⁹⁸¹ consistente en el desahogo de la DGAF al requerimiento de información DGAF-CFCE-2016-076⁹⁸² emitido por el DGAF el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, presentado en la OFICIALÍA el veinticuatro de enero de dos mil diecisiete, con motivo del desahogo de la prueba documental "vía informe" ofrecida a su cargo por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

Al respecto, en relación con el inciso **vii)**, mediante el escrito de desahogo señalado previamente, la DGAF manifestó que:

"Sobre el particular, le informo que previa solicitud a la Subdirectora de Verificaciones y Transportes, señaló al respecto lo siguiente: - - - - En atención al requerimiento realizado por oficio 4.2.2.1.-000256/2017, de 12 de enero de 2017, se procede aclarar la respuesta otorgada mediante diverso 4.2.1.2.1.-317/2016, en el sentido que esta Unidad Administrativa se encuentra materialmente imposibilitada para remitir copia certificada del estudio y/o documento que sirve de base para el registro de las tarifas que aplica el permisionario de autotransporte federal, [EXCELENCIA], en virtud de su inexistencia en los archivos de esta Dirección General, pues como se indicó en la respuesta previa el artículo 61 del [RAFSA] establece que en la operación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarlas ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación. - - - - Por lo anterior y en términos del artículo 16 fracción VI, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, para el registro de tarifas de los permisionarios del autotransporte federal, únicamente se requiere cubran los requisitos enlistados en el Catálogo Nacional de Trámites y Servicios del Estado, con ficha de trámite "Registro de tarifas del servicio de autotransporte federal" a saber: - - - - 1.- Solicitud de trámite (original, copia), escrito libre - - - - 2. - Relación de tarifas máximas a aplicar (copia, original) escrito libre - - - - 3. -Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal, en su caso (copia, original). - - - - Advirtiéndole que no es imperativo para esta autoridad, exigir al solicitante un estudio y/o documento que sirva de base para el registro de las tarifas que aplica el permisionario de autotransporte federal, de ahí que en el caso particular la inexistencia del referido documento. - - - -"

⁹⁸¹ Folios 24806 a 24809.

⁹⁸² Folios 19372 a 19377.





36437

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

También es necesario mencionar que el marco normativo que rige el autotransporte federal y en específico el registro de tarifas, no obliga a ésta [sic] autoridad a generar o allegarse de dicho documento o base para tener por registradas éstas [énfasis añadido].”⁹⁸³

De este documento se desprende que la DGAF no cuenta con algún estudio o documento que haya servido de base a EXCELENCIA para el registro de tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI ante dicha autoridad.

66. Documental pública⁹⁸⁴ consistente en copia certificada por el Subdirector de Asuntos Jurídicos y de Seguros de la DGAF, en suplencia por ausencia del titular de la Dirección Jurídica de la DGAF, de los documentos que fueron presentados por la DGAF como anexo al desahogo del oficio DGAJ-CFCE-2016-076 emitido por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, entregado en la OFICIALÍA el seis de diciembre del mismo año: 1) oficio número 4.2.2-095/2015 de ocho de mayo de dos mil quince, emitido por el Director General Adjunto de Asuntos Jurídicos de la DGAF y 2) oficio número 4.2.269/2016 de primero de marzo de dos mil dieciséis, emitido por el Director General de Autotransporte Federal de la SCT.

De los oficios señalados, se advierte que el Subdirector de Asuntos Jurídicos y de Seguros de la DGAF fue designado como encargado del despacho de los asuntos que corresponden a la Dirección Jurídica de la DGAF a partir del ocho de mayo de dos mil quince y primero de marzo de dos mil dieciséis, respectivamente.

67. Documental pública⁹⁸⁵ consistente en copia certificada por el Subdirector de Asuntos Jurídicos y de Seguros de la DGAF, en suplencia por ausencia del titular de la Dirección Jurídica de la DGAF, de dos consultas realizadas en el Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF) de la SCT, la cual fue presentada por la DGAF como anexo al desahogo del oficio DGAJ-CFCE-2016-076 emitido por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, y entregado en la OFICIALÍA el seis de diciembre del mismo año.

De las consultas señaladas en dicho anexo, únicamente se advierte que “NUEVA IMAGEN, A.C.” y YELLOW CAB no se encuentran registrados como PERMISIONARIOS en el Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF) de la SCT.

68. Documental privada⁹⁸⁶ consistente en copia certificada de diversos escritos dirigidos al DGAF, mediante el cual los PERMISIONARIOS agrupados a PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, solicitaron el registro de tarifas de las anualidades de dos mil once y dos mil trece, los cuales fueron presentados por la DGAF como anexo al desahogo del oficio DGAJ-CFCE-2016-076 emitido

⁹⁸³ Folios 24806 y 24807.

⁹⁸⁴ Folios 20819 a 20822.

⁹⁸⁵ Folios 20824 a 20827.

⁹⁸⁶ Folios 20829 a 24711 contenidos en los tomos confidenciales I a IX de la SCT.



36432

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, entregado en la OFICIALÍA el seis de diciembre del mismo año.

De los escritos señalados, se advierte que los PERMISIONARIOS realizaron el registro de las tarifas máximas a aplicar mediante un escrito libre dirigido al DGAJ indicando el precio para cada zona tarifaria y, de ser el caso, la modalidad del SERVICIO DE TAXI, anexando: [i] copia simple de la tarjeta de circulación emitida por la DGAJ, y [ii] copia simple del comprobante de pago de derechos.

Valoración del informe ofrecido por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la DGAJ:

Derivado del análisis realizado al informe proporcionado por la DGAJ, así como de los anexos que presentó al respecto, se advierte que el requerimiento de información ofrecido por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la DGAJ **no es idóneo** para acreditar las pretensiones probatorias de dichas emplazadas en virtud de los siguientes razonamientos.

Del análisis conjunto de los documentos contenidos en los numerales 64 a 68 se advierte que YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN no cuentan con algún permiso emitido por la SCT, específicamente por la DGAJ, para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues de acuerdo a la interpretación de esa autoridad, en términos de la LCPAF y del RAFSA no se prevé el otorgamiento de dichos permisos a asociaciones civiles. Asimismo, se desprenden los requisitos que deben cumplirse para el otorgamiento de un permiso, también se desprende que son los PERMISIONARIOS quienes realizan el registro de las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI ante la DGAJ, tal es el caso de los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, quienes para llevar a acabo dicho registro presentaron ante dicha autoridad sus escritos correspondientes, indicando las tarifas máximas y de ser el caso la modalidad o modalidades del SERVICIO DE TAXI prestado y adjuntando copia simple de la tarjeta de circulación de sus respectivas UNIDADES, así como del pago de derechos correspondiente.

Sin embargo, dichas pretensiones probatorias no impiden considerar la "[...] *la ausencia de responsabilidad de [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN]*", pues no guardan relación con la imputación presuntiva del OPR, ello es así toda vez que el OPR no niega que los PERMISIONARIOS sean quienes cuentan con los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI y no así las AGRUPACIONES, aunado a que dichas pretensiones no controvierten aspectos considerados en esta resolución tales como: [i] que el conjunto de PERMISIONARIOS pertenecientes a una u otra de las AGRUPACIONES, se identifican con éstas, y son éstas las que administran sus necesidades operativas, de comercialización y representación, [ii] que es necesario que los PERMISIONARIOS se encuentren asociados a una organización o persona moral que los represente mediante el CONTRATO MORAL frente al AICM y que [iii] los PERMISIONARIOS asociados a una misma agrupación cobran el mismo precio por el SERVICIO DE TAXI; en conclusión, **operan como una unidad económica**, y en consecuencia, sus pruebas no desvirtúan la práctica imputada presuntivamente en el OPR consistente en que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO con el objeto de intercambiar información con SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO, y ello dio la pauta para que, a partir de ese intercambio de información a través de SEPSA y de las recomendaciones emitidas, se actualizara el efecto de manipular y elevar los precios del SERVICIO DE TAXI.



36739

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Requerimiento de información formulado al AICM

YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe a cargo del Director General del AICM, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Que manifestara cuántos contratos individuales que estuvieron vigentes al seis de junio de dos mil dieciséis, tiene el AICM formalizados con los PERMISIONARIOS (que se relacionan en el anexo I adjunto) agremiados a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.
- (ii) Que manifestara cuántos contratos individuales que estuvieron vigentes al seis de junio de dos mil dieciséis, tiene el AICM formalizados con YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.
- (iii) Que indicara qué personas físicas tuvieron la obligación de pagar la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, al seis de junio de dos mil dieciséis.
- (iv) Que indicara si al seis de junio de dos mil dieciséis, existieron PERMISIONARIOS que prestaran el SERVICIO DE TAXI, aún sin contar con un CONTRATO INDIVIDUAL.
- (v) Que indicara si al seis de junio de dos mil dieciséis, EXCELENCIA prestaba el SERVICIO DE TAXI, y si ésta contaba con CONTRATO INDIVIDUAL vigente.
- (vi) Que proporcionara una relación de los movimientos (cambios) de PERMISIONARIOS entre las diferentes AGRUPACIONES que los representan, en la que indicara: (i) nombre del permisionario, (ii) fecha de cambio, (iii) agrupación de origen y (iv) agrupación de destino. Dicha información debería comprender el periodo del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis.⁹⁸⁷

Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar: “[...] 1.- ¿Cuántos contratos de derecho de acceso a zona federal para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino [en el AEROPUERTO], vigentes a la fecha del presente, tiene formalizados con los permisionarios agremiados [a YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] que se relacionan en la lista que como ANEXO se adjunta al presente? - - - - 2.- ¿Cuántos contratos de derecho de acceso a zona federal para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México vigentes a la fecha del presente, tiene formalizados con [YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] - - - - 3.- ¿Qué personas físicas tienen la obligación de pagar la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino [en el AEROPUERTO] a la fecha del presente? - - - - 4.- Indique si a la fecha del presente ¿Existen permisionarios

⁹⁸⁷ NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: “[...] el informe que se sirva rendir el Director General de AICM, derivado de la solicitud efectuada por [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN], mediante escrito de fecha 06 de junio de 2016 dirigido a dicho servidor público y que se acompaña al presente, a través del cual se le solicitó diversa información que a la fecha no se ha proporcionado. En preparación de la presente prueba, se solicita se sirva girar oficio al Director General de AICM para que proporcione la información y documentación correspondiente [...]”. En la página 68 y 65 de las contestaciones al OPR de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respectivamente (folios 16652 y 17112, respectivamente) se hace referencia al informe que deberá rendir el Director General del AICM.

que prestan el servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino [en el AEROPUERTO], aún sin contar con contrato de derecho de acceso a zona federal? - - - 5.- Indique si Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. a la fecha del presente ¿Presta el servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino [en el AEROPUERTO] y si cuenta con contrato vigente de derecho de acceso a zona federal? - - - 6.- Proporcione una relación que contenga los movimientos de cambios de permisionarios, entre las diferentes agrupaciones que los representan, en la que indique entre otros datos, nombre del permisionario, fecha de cambio, agrupación de origen y agrupación de destino; dicha información deberá comprender el periodo del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis [...]"⁹⁸⁸

69. Documental privada⁹⁸⁹ consistente en el desahogo del AICM al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2016-075⁹⁹⁰ emitido por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, presentado en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis, con motivo de la prueba documental "vía informe" ofrecida a su cargo por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

Al respecto, en relación con el inciso i) el AICM manifestó que:

"R.- Sobre el particular, mediante oficio número DG/STSTT/1695/2016 de 10 de noviembre de 2016 (ANEXO 1), la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de [AICM], informó lo siguiente:

[...]

YELLOWCAB

Conforme al anexo presentado por dicha agrupación fueron formalizados 245 contratos, de los cuales se hace la aclaración que los económicos números: 0316, 0357 y 1116 realizaron Cesión de Derechos, motivo por el cual a esa fecha no coincide con el nombre del permisionario al que hace referencia dicha agrupación.

NUEVA IMAGEN

Conforme al anexo presentado fueron formalizados 443 contratos, de los cuales se hace la aclaración que los económicos números 0237, 0258, 0319, 0402, 0426, 0443, 0455, 0475, 0496, 0514, 0632, 0654, 0678, 0679, 0685, 0717, 0746, 0751, 0836, 0881, 0892, 0956, 1082, 1460, 1472, 1498, 1531 y 1600 realizaron Cesión de Derechos, motivo por el cual a esa fecha no coincide con el número de permisionario al que hace referencia la empresa [...] [énfasis añadido]"⁹⁹¹

En relación con el inciso ii), el AICM manifestó que:

"R.- Sobre el particular, se informa lo siguiente:

YELLOWCAB

(...) cuenta con 297 permisionarios mismos que cuenta con los instrumentos jurídicos debidamente signados y formalizados por los mismos.

⁹⁸⁸ Páginas 67 y 68, así como 64-65 de los escritos de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respectivamente (folios 16651 a 16652 y 17112).

⁹⁸⁹ Folios 19489 a 19539.

⁹⁹⁰ Folios 19152 a 19157.

⁹⁹¹ Folio 19490.



38441

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

NUEVA IMAGEN

(...) se tiene el registro de 506 permisionarios mismos que cuenta con los instrumentos jurídicos debidamente signados y formalizados por los mismos. [...] [énfasis añadido]".⁹⁹²

En relación con el inciso iii), el AICM manifestó que:

"R.- Sobre el particular, se informa lo siguiente:

Por lo que respecta a la modalidad de taxi autorizado, conforme a lo acordado en los respectivos Convenios de Persona Moral que los representantes tienen signados con este Aeropuerto, en su cláusula DÉCIMA CUARTA, que a la letra indica:

"... DÉCIMA CUARTA. - LA AGRUPACIÓN se obliga a cubrir a AICM por cuenta y orden de sus ASOCIADOS durante la vigencia del presente convenio y su renovación, en su caso, las CONTRAPRESTACIONES siguientes ... "

Así como lo establecido en la cláusula TERCERA del Contrato de Persona Física que a la letra se transcribe:

"... TERCERA. - LA AGRUPACIÓN, por cuenta y orden de EL PERMISIONARIO se obliga a cubrir a AICM durante la vigencia del presente convenio, las CONTRAPRESTACIONES mensuales que corresponden a los siguientes montos y conceptos, más el Impuesto al Valor Agregado que proceda según las disposiciones fiscales vigentes, por cada unidad vehicular autorizada que tuviese registrado para la prestación del SERVICIO ... "

En virtud de lo anterior, NINGUNA PERSONA FÍSICA realiza el pago referido motu proprio, sino a través de la agrupación que los representa como agremiados.

Ahora bien, en casos de la EMPRESA y/o PERSONA FÍSICA no tengan celebrado instrumento jurídico con el AICM y la cual pretenda realizar actividades de ascenso de pasajeros, éstas deberán realizar el pago correspondiente por concepto de Acceso Esporádico a Zona Federal. [...] [énfasis añadido]"⁹⁹³

En relación con el inciso iv), el AICM manifestó que:

"R.- Sin el consentimiento de AICM, [EXCELENCIA], ha prestado el servicio de taxi sin contar con el instrumento judicial correspondiente, ello en virtud de la suspensión otorgada por la autoridad judicial. (ANEXO 2) [...] [énfasis añadido]"⁹⁹⁴

En relación con el inciso v), el AICM manifestó que:

"R.- Si prestó el servicio, en base a la suspensión otorgada por un Juzgado de Distrito, aclarando que judicialmente el contrato signado entre dicha empresa y el AICM se encuentra rescindido.

Resulta importante señalar que el instrumento jurídico que en su momento se celebró con esa empresa, amparaba una flotilla de 300 unidades vehiculares, motivo por el cual no se cuenta con los contratos individuales celebrado con esta paruestatat [énfasis añadido]"⁹⁹⁵

⁹⁹² Folios 19490 y 19491.

⁹⁹³ Folio 19491.

⁹⁹⁴ Folio 19492.

⁹⁹⁵ Folio 19492.

Wuy



36442

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Finalmente, en relación con el inciso vi) el AICM manifestó que:

"R.- Se adjunta la "Relación de Convenios Formalizados con [YELLOW CAB] y [NUEVA IMAGEN] (ANEXO 3), en las cuales se detalla lo solicitado".⁹⁹⁶

De este documento se desprende que al seis de junio de dos mil dieciséis: (i) el AICM tenía formalizados doscientos cuarenta y cinco contratos individuales con PERMISIONARIOS de YELLOW CAB y cuatrocientos cuarenta y tres con PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN; (ii) YELLOW CAB contaba con doscientos noventa y siete PERMISIONARIOS y NUEVA IMAGEN con quinientos seis, quienes contaban con sus respectivos contratos individuales formalizados con el AICM; (iii) de conformidad con la cláusula DÉCIMA CUARTA de los contratos morales y TERCERA de los contratos individuales, los PERMISIONARIOS realizan el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI a través de sus respectivas AGRUPACIONES; y (iv) que EXCELENCIA ha prestado el SERVICIO DE TAXI sin contar con CONTRATO INDIVIDUAL en virtud de contar con una suspensión otorgada por autoridad judicial.

70. Documental privada⁹⁹⁷ consistente en el original del oficio DF/STSTT/1695/2016 de diez de noviembre de dos mil dieciséis, signado por el Subdirector Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre adscrito a la Dirección General del AICM, dirigido al Gerente de lo Contencioso adscrito a la Dirección General Adjunta Jurídica del AICM, contenido en el anexo uno al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por AICM en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis.

71. Documental pública⁹⁹⁸ consistente en el original del oficio J-85005 de primero de diciembre de dos mil quince, emitido por el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) en el incidente de suspensión relativo al juicio de amparo 2090/2015, contenido en el anexo dos al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por AICM en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis.

En relación con los incisos iv) y v), de dicho documento se desprende que el primero de diciembre de dos mil quince se concedió a EXCELENCIA la suspensión definitiva de los siguientes actos:

"1. Del Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transporte Terrestre y de [1] [...] Supervisor Especializado con funciones de Supervisor de Transportación Terrestre, ambos en la Unidad Administrativa Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima de capital variable: - - - - a) La orden verbal para que se les impida realizar el ascenso de pasajeros para el servicio de autotransporte federal de pasajeros desde la Terminal 1 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. - - - - 2. De [1] [...] Supervisor Especializado con Funciones de Supervisor de Transportación Terrestre y [de la] Supervisora de Transportación Terrestre, ambos en la Unidad Administrativa Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima de capital variable - - - - b) La ejecución de la orden verbal para que se les impidiera realizar el ascenso de pasajeros para el servicio

⁹⁹⁶ Ídem.

⁹⁹⁷ Folios 18089 y 18090.

⁹⁹⁸ Folios 19496 a 19501.

de autotransporte federal de pasajeros desde la Terminal 1 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México [énfasis añadido]”.⁹⁹⁹

72. **Copia simple o impresión**¹⁰⁰⁰ de la sentencia interlocutoria emitida por Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) el veintitrés de octubre de dos mil quince, dictada en el incidente de suspensión relativo al juicio de amparo 2090/2015, contenida como parte del anexo dos al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por AICM en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis, de la que se desprende lo siguiente:

“**CONSIDERANDO**:- - - - [...] **SEGUNDO**:- - - - [...] *la parte quejosa solicita la suspensión definitiva de los actos reclamados para los siguientes efectos: para el efecto de que no se le impida hacer ascenso de pasajeros en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que compran boletos en el lugar o con anterioridad para el uso de los taxis operados por la quejosa, por lo que este juzgado se pronunciará en ese sentido [...] Con fundamento en el artículo 128 de la Ley de Amparo, procede CONCEDER LA SUSPENSIÓN DEFINITIVA del acto reclamado, para el efecto de que se permita a la quejosa [EXCELENCIA], hacer ascenso de pasajeros en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, compran boletos en el lugar o con anterioridad para el uso de los taxis operados por la quejosa, únicamente de los marcas Ford y Nissan que ampara el permiso 0933SEX971014639/47 [...] Por lo expuesto y fundado, y con apoyo, además, en los artículos 144 y 146 de la Ley de Amparo, se resuelve:- - - - UNICO. Se CONCEDE a [EXCELENCIA] la suspensión definitiva solicitada, en los términos precisados en la parte considerativa de esta resolución” [énfasis añadido]”.¹⁰⁰¹*

En relación con los incisos iv) y v), de dicho documento se desprende que se concedió suspensión definitiva a EXCELENCIA de los actos reclamados en el juicio de amparo 2090/2015 por dicho agente económico ante el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal (ahora, Ciudad de México), para efecto de que no se le impidiera el ascenso y descenso de pasajeros en la Terminal 1 del AEROPUERTO.

73. **Copia simple o impresión**¹⁰⁰² de los documentos denominados: “RELACIÓN DE CONVENIOS FORMALIZADOS CON TRANSPORTE TERRESTRE NUEVA IMAGEN, A.C. PERIODO DEL 03 DE JULIO DE 2009 AL 29 DE ENERO DE 2016”, “RELACIÓN DE CONVENIOS FORMALIZADOS CON SITIO 300 YELLOW CAB, A.C. PERIODO DEL 03 DE JULIO DE 2009 AL 29 DE ENERO DE 2016”, “RELACIÓN DE CONVENIOS FORMALIZADOS CON PORTO TAXI TERRESTRE EJECUTIVO, S.A. DE C.V. PERIODO DEL 03 DE JULIO DE 2009 AL 29 DE ENERO DE 2016”, “RELACIÓN DE CONVENIOS FORMALIZADOS TAXISTAS AGREMIADOS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN TERRESTRE SITIO 300, A.C. PERIODO DEL 03 DE JULIO DE 2009 AL 29 DE ENERO DE 2016” y “RELACIÓN DE CONVENIOS FORMALIZADOS CON CONFORT Y SERVICIOS EN TRANSPORTACIÓN TERRESTRE. S.C. DE R.L. DE C. V. PERIODO DEL 03 DE JULIO DE 2009 AL 29 DE ENERO DE 2016”, todos de diez de noviembre de

⁹⁹⁹ Folio 19497.

¹⁰⁰⁰ Folios 19502 a 19507.

¹⁰⁰¹ Folios 19505 y 19507.

¹⁰⁰² Folios 19508 a 19539.



35444

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

dos mil dieciséis, contenida en el anexo tres al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por AICM en la OFICIALÍA el diecisiete de noviembre de dos mil dieciséis.

En relación con el inciso vi), de dichos documentos se desprende que durante el periodo comprendido del tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis, diversos PERMISIONARIOS de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI y CONFORT han cambiado de agrupación.

Valoración del informe ofrecido por YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM:

En las documentales contenidas en los numerales 69 a 73 como ya se dijo, únicamente consta que al seis de junio de dos mil dieciséis el AICM había formalizado diversos contratos individuales con PERMISIONARIOS de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, que son los PERMISIONARIOS quienes realizan el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI y lo hacen través de sus respectivas AGRUPACIONES, que EXCELENCIA ha prestado el SERVICIO DE TAXI sin contar con CONTRATO INDIVIDUAL, sin embargo esto sólo puede ser así debido a lo ordenado por el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) el veintitrés de octubre de dos mil quince mediante sentencia, dictada en el incidente de suspensión relativo al juicio de amparo 2090/2015, en la que se le concede una suspensión definitiva a EXCELENCIA para efecto de que no se le impidiera el ascenso y descenso de pasajeros en la Terminal 1 del AEROPUERTO y no porque así es como cualquier agrupación puede prestar el SERVICIO DE TAXI, y que diversos PERMISIONARIOS de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI y CONFORT han cambiado de agrupación, cuestiones que no fueron controvertidas por el OPR.

En este sentido, las pruebas identificadas con los numerales 69 a 73 **no son idóneas** para combatir la imputación realizada en contra de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN consistente en la realización de la conducta consistente en la celebración de un ACUERDO, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto elevar y manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran, o bien, intercambiar de información con el mismo objeto o efecto.

D. Pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CALOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y SITIO 300:

I. Instrumental de actuaciones y presuncional.¹⁰⁰³

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

¹⁰⁰³ Folio 19057.



36443

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Las emplazadas ofrecieron diversos “informes” rendidos a esta COFECE por parte de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT, respecto a las tarifas cobradas por los PERMISIONARIOS de dichas AGRUPACIONES que ya obraban en el EXPEDIENTE “[...] en los que se encuentran las tarifas que han venido cobrando los PERMISIONARIOS asociados a dichas AGRUPACIONES, desde el tres de julio de dos mil nueve y hasta el veintinueve de enero de dos mil dieciséis [énfasis añadido]”,¹⁰⁰⁴ motivo por el cual, fueron admitidos como instrumental de actuaciones.

Con dichos informes, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y SITIO 300 pretenden acreditar que: “[...] ni siquiera tomando como procedente, sin que así sea, el supuesto que esa COMISIÓN invoca en el oficio de probable responsabilidad, podría existir la comisión de conductas contrarias a la LFCE, particularmente a lo establecido en el artículo 9, fracción I de dicho ordenamiento legal. Para efecto de acreditar lo señalado [...] desde este momento se ofrecen como prueba en favor del suscrito, las documentales que obran en los autos del expediente en que se actúa, consistentes en los informes rendidos ante esa COMISIÓN por parte de [NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT] [...]”.¹⁰⁰⁵

74. Copia simple o impresión¹⁰⁰⁶ del documento denominado: “CAMBIOS DE TARIFA DEL SERVICIO A CARGO DE LOS PERMISIONARIOS AGREMIADOS A NUEVA IMAGEN”, contenido en el anexo siete al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por NUEVA IMAGEN en la OFICIALÍA el veintiocho de octubre de dos mil catorce.

Del documento señalado, se desprende los precios que a decir de NUEVA IMAGEN efectivamente se aplicaron en la prestación del SERVICIO DE TAXI en las modalidades “sedán” y “ejecutivo” por los PERMISIONARIOS agremiados a NUEVA IMAGEN, durante el periodo comprendido del seis de septiembre de dos mil ocho a la fecha de presentación del escrito de desahogo, es decir, al veintiocho de octubre de dos mil catorce. Asimismo, se advierte una elevación de precios al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a todas las zonas tarifarias a partir del siete de agosto de dos mil once (fecha posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO a NUEVA IMAGEN). Con un promedio de incremento en

¹⁰⁰⁴ Pese a que las emplazadas indicaron que la información con la que cuenta esta autoridad respecto a las tarifas cobradas por los permisionarios de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT consta desde el tres de julio de dos mil nueve al veintinueve de enero de dos mil dieciséis, lo cierto es que durante la investigación dichas personas presentaron únicamente la siguiente información: [i] respecto de NUEVA IMAGEN, información sobre las tarifas cobradas en el periodo de tres de julio de dos mil nueve a veintisiete de octubre de dos mil catorce (folio 7012); [ii] respecto de SITIO 300, información sobre las tarifas cobradas en el periodo de cuatro de marzo de dos mil once a veintiocho de octubre de dos mil catorce (folios 7227 a 7231); [iii] respecto de YELLOW CAB, información sobre las tarifas cobradas en el periodo de nueve de noviembre de dos mil diez a treinta y uno de diciembre de dos mil quince (folios 7785 a 7788); [iv] respecto de PORTO TAXI, información sobre las tarifas cobradas en el periodo de nueve de noviembre de dos mil diez a treinta y uno de diciembre de dos mil quince (folios 7971 y 7972); y [v] para el caso de CONFORT, no obstante que de su desahogo de veintitrés de septiembre de dos mil quince (folios 15161 a 15433) no se desprenden las tarifas aplicadas por sus permisionarios, esta COFECE cuenta con información relativa a sus tarifas aplicadas de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil quince la cual se obtuvo de los desahogos a requerimientos de información de EBSA (folio 14802) y de FBSA CENTRO (folio 15959).

¹⁰⁰⁵ Páginas 48 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, 51 de la contestación al OPR de YELLOW CAB, 38 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA, 43 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA, 44 y 45 de las contestaciones al OPR de CARLOS TEPALE y 52 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folios 17095, 16635, 16733, 16995, 16862 y 16863, y 17293, respectivamente).

¹⁰⁰⁶ Folio 7012.



36446

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

las tarifas del dieciocho punto siete por ciento (18.7%) para la modalidad “sedán” y de trece punto dos por ciento (13.2%) para la modalidad “ejecutivo”, como se observa a continuación:

TARIFA DEL 07 AGO DE 2011 AL 23 DE NOV DE 2011			
SEDAN [sic]		EJECUTIVO	
COSTO	% INC.	COSTO	% INC.
\$ 90.00	12.5	\$ 155.00	14.8
\$ 115.00	15.0	\$ 200.00	17.6
\$ 150.00	18.1	\$ 235.00	14.6
\$ 185.00	21.7	\$ 280.00	16.7
\$ 215.00	25.0	\$ 310.00	14.8
\$ 240.00	26.3	\$ 350.00	16.7
\$ 260.00	26.8	\$ 385.00	10.0
\$ 280.00	24.4	\$ 430.00	11.7
\$ 310.00	29.2	\$ 470.00	11.9
\$ 330.00	29.4	\$ 520.00	14.3
\$ 350.00	16.7	\$ 590.00	16.8
\$ 400.00	15.9	\$ 660.00	11.5
\$ 450.00	12.5	\$ 730.00	5.8
\$ 500.00	11.1	\$ 800.00	1.9
\$ 550.00	10.0	\$ 900.00	2.3
\$ 600.00	9.1	\$ 1,000.00	2.6
\$ 1,100.00	22.2	\$ 1,400.00	26.1
\$ 1,450.00	20.8	\$ 1,750.00	20.7
\$ 2,000.00	18.3	\$ 2,400.00	20.6
\$ 1,050.00	19.3	\$ 1,200.00	11.1
\$ 1,000.00	27.4	\$ 1,200.00	14.3
PROMEDIO	18.7	PROMEDIO	13.2

75. **Copia simple o impresión** ¹⁰⁰⁷ de los documentos denominados: “Tarifa aplicada el 13 de noviembre del 2011”, “Tarifa aplicada el 04 de abril de 2012”, “Tarifa aplicada el 14 de abril de 2013” y “Tarifa aplicada el 28 de abril de 2014”, contenidos en el anexo nueve al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por SITIO 300 el veintinueve de octubre de dos mil catorce.

De dichos documentos, se desprenden los precios a los que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI en las modalidades “sedán” y “ejecutivo” por SITIO 300, a partir de las fechas arriba señaladas. Asimismo, se advierte un aumento constante en dichos precios con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO a SITIO 300 en ambas modalidades. A partir del trece de noviembre de dos mil once un aumento de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.), a partir del cuatro de abril de dos mil doce un aumento de \$3.00 (tres pesos 00/100 M.N.) en las zonas tarifarias “1” a “F”, a partir del catorce de abril de dos mil trece un aumento de \$7.50 (siete pesos 50/100 M.N.) en promedio y a partir del veintiocho de

¹⁰⁰⁷ Folios 7228 a 7231.



36447

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

abril de dos mil catorce un aumento de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.), como se observa a continuación:

Tarifa aplicada el 12 de noviembre del 2011

ACTUAL			SE APLICA		
ZONA	SEDAN		ZONA	SEDAN	
1	\$ 89.00	\$ 165.00	1	\$ 99.00	\$ 175.00
2	\$ 117.00	\$ 195.00	2	\$ 127.00	\$ 205.00
3	\$ 151.00	\$ 240.00	3	\$ 161.00	\$ 250.00
4	\$ 194.00	\$ 275.00	4	\$ 194.00	\$ 285.00
5	\$ 216.00	\$ 315.00	5	\$ 226.00	\$ 325.00
6	\$ 239.00	\$ 345.00	6	\$ 249.00	\$ 355.00
7	\$ 261.00	\$ 390.00	7	\$ 271.00	\$ 400.00
8	\$ 283.00	\$ 425.00	8	\$ 293.00	\$ 435.00
9	\$ 309.00	\$ 475.00	9	\$ 319.00	\$ 485.00
10	\$ 333.00	\$ 515.00	10	\$ 343.00	\$ 525.00
A	\$ 385.00	\$ 600.00	A	\$ 365.00	\$ 610.00
B	\$ 395.00	\$ 655.00	B	\$ 405.00	\$ 665.00
C	\$ 453.00	\$ 735.00	C	\$ 463.00	\$ 745.00
D	\$ 510.00	\$ 795.00	D	\$ 520.00	\$ 805.00
E	\$ 555.00	\$ 905.00	E	\$ 565.00	\$ 915.00
F	\$ 595.00	\$ 995.00	F	\$ 605.00	\$ 1,005.00
CUE	\$ 1,110.00	\$ 1,405.00	CUE	\$ 1,120.00	\$ 1,415.00
PLIE	\$ 1,455.00	\$ 1,755.00	PLIE	\$ 1,455.00	\$ 1,755.00
QRO	\$ 2,210.00	\$ 2,410.00	QRO	\$ 2,020.00	\$ 2,420.00
TOL	\$ 1,055.00	\$ 1,195.00	TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,205.00
PACH	\$ 995.00	\$ 1,205.00	PACH	\$ 1,005.00	\$ 1,215.00

Aumento de \$ 10.00 M.N.

Tarifa aplicada el 04 de abril del 2012

ANTERIOR			SE APLICA		
ZONA	SEDAN		ZONA	SEDAN	
1	\$ 99.00	\$ 175.00	1	\$ 102.00	\$ 178.00
2	\$ 127.00	\$ 205.00	2	\$ 130.00	\$ 208.00
3	\$ 161.00	\$ 250.00	3	\$ 164.00	\$ 253.00
4	\$ 194.00	\$ 285.00	4	\$ 197.00	\$ 288.00
5	\$ 226.00	\$ 325.00	5	\$ 229.00	\$ 328.00
6	\$ 249.00	\$ 355.00	6	\$ 252.00	\$ 358.00
7	\$ 271.00	\$ 400.00	7	\$ 274.00	\$ 403.00
8	\$ 293.00	\$ 435.00	8	\$ 296.00	\$ 438.00
9	\$ 319.00	\$ 485.00	9	\$ 322.00	\$ 488.00
10	\$ 343.00	\$ 525.00	10	\$ 346.00	\$ 528.00
A	\$ 365.00	\$ 610.00	A	\$ 368.00	\$ 613.00
B	\$ 405.00	\$ 665.00	B	\$ 408.00	\$ 668.00
C	\$ 463.00	\$ 745.00	C	\$ 466.00	\$ 748.00
D	\$ 520.00	\$ 805.00	D	\$ 523.00	\$ 808.00
E	\$ 565.00	\$ 915.00	E	\$ 568.00	\$ 918.00
F	\$ 605.00	\$ 1,005.00	F	\$ 608.00	\$ 1,008.00
CUE	\$ 1,120.00	\$ 1,415.00	CUE	\$ 1,120.00	\$ 1,415.00
PLIE	\$ 1,455.00	\$ 1,755.00	PLIE	\$ 1,455.00	\$ 1,755.00
QRO	\$ 2,020.00	\$ 2,420.00	QRO	\$ 2,020.00	\$ 2,420.00
TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,205.00	TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,205.00
PACH	\$ 1,005.00	\$ 1,215.00	PACH	\$ 1,005.00	\$ 1,215.00

Aumento de \$ 3.00 M.N. de la Zona 1 a la F.

Handwritten signature



36443

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Tarifa aplicada el 14 de abril del 2013

ANTERIOR			SE APLICA		
ZONA	SEDAN		ZONA	SEDAN	
1	\$ 102.00	\$ 178.00	1	\$ 110.00	\$ 180.00
2	\$ 130.00	\$ 208.00	2	\$ 135.00	\$ 215.00
3	\$ 164.00	\$ 253.00	3	\$ 170.00	\$ 255.00
4	\$ 197.00	\$ 288.00	4	\$ 205.00	\$ 295.00
5	\$ 229.00	\$ 328.00	5	\$ 235.00	\$ 330.00
6	\$ 252.00	\$ 358.00	6	\$ 260.00	\$ 365.00
7	\$ 274.00	\$ 403.00	7	\$ 280.00	\$ 410.00
8	\$ 296.00	\$ 438.00	8	\$ 300.00	\$ 445.00
9	\$ 322.00	\$ 488.00	9	\$ 330.00	\$ 495.00
10	\$ 346.00	\$ 528.00	10	\$ 350.00	\$ 535.00
A	\$ 368.00	\$ 613.00	A	\$ 370.00	\$ 615.00
B	\$ 408.00	\$ 668.00	B	\$ 420.00	\$ 675.00
C	\$ 466.00	\$ 748.00	C	\$ 470.00	\$ 755.00
D	\$ 523.00	\$ 808.00	D	\$ 525.00	\$ 815.00
E	\$ 568.00	\$ 918.00	E	\$ 570.00	\$ 925.00
F	\$ 608.00	\$ 1,008.00	F	\$ 620.00	\$ 1,015.00
CUE	\$ 1,120.00	\$ 1,415.00	CUE	\$ 1,125.00	\$ 1,425.00
PLIE	\$ 1,455.00	\$ 1,753.00	PLIE	\$ 1,465.00	\$ 1,774.00
QRO	\$ 2,020.00	\$ 2,420.00	QRO	\$ 2,025.00	\$ 2,425.00
TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,205.00	TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,225.00
PACH	\$ 1,005.00	\$ 1,215.00	PACH	\$ 1,015.00	\$ 1,230.00

Aumento de \$ 7.50 M.N. promedio

Tarifa aplicada el 28 de abril del 2014

ANTERIOR			SE APLICA Y ACTUAL		
ZONA	SEDAN		ZONA	SEDAN	
1	\$ 110.00	\$ 180.00	1	\$ 120.00	\$ 190.00
2	\$ 135.00	\$ 215.00	2	\$ 145.00	\$ 225.00
3	\$ 170.00	\$ 255.00	3	\$ 180.00	\$ 265.00
4	\$ 205.00	\$ 295.00	4	\$ 215.00	\$ 305.00
5	\$ 235.00	\$ 330.00	5	\$ 245.00	\$ 340.00
6	\$ 260.00	\$ 365.00	6	\$ 270.00	\$ 375.00
7	\$ 280.00	\$ 410.00	7	\$ 290.00	\$ 420.00
8	\$ 300.00	\$ 445.00	8	\$ 310.00	\$ 455.00
9	\$ 330.00	\$ 495.00	9	\$ 340.00	\$ 505.00
10	\$ 350.00	\$ 535.00	10	\$ 360.00	\$ 545.00
A	\$ 370.00	\$ 615.00	A	\$ 380.00	\$ 625.00
B	\$ 420.00	\$ 675.00	B	\$ 430.00	\$ 685.00
C	\$ 470.00	\$ 755.00	C	\$ 480.00	\$ 765.00
D	\$ 525.00	\$ 815.00	D	\$ 535.00	\$ 825.00
E	\$ 570.00	\$ 925.00	E	\$ 580.00	\$ 935.00
F	\$ 620.00	\$ 1,015.00	F	\$ 630.00	\$ 1,025.00
CUE	\$ 1,125.00	\$ 1,425.00	CUE	\$ 1,140.00	\$ 1,485.00
PLIE	\$ 1,465.00	\$ 1,774.00	PLIE	\$ 1,500.00	\$ 1,895.00
QRO	\$ 2,025.00	\$ 2,425.00	QRO	\$ 2,415.00	\$ 2,980.00
TOL	\$ 1,065.00	\$ 1,225.00	TOL	\$ 1,085.00	\$ 1,270.00
PACH	\$ 1,015.00	\$ 1,230.00	PACH	\$ 1,050.00	\$ 1,675.00

Aumento de \$ 10.00 M.N.

13

my



35447

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

76. Copia simple o impresión ¹⁰⁰⁸ de cuatro oficios de YELLOW CAB dirigidos al Subdirector de Administración Terminal del AICM en las siguientes fechas:¹⁰⁰⁹

Oficio	Fecha ¹⁰¹⁰
S300YC/00190/11	Ocho de noviembre de dos mil once.
S300YC/00047/12	Veintiocho de marzo de dos mil doce.
S300YC/0026/13	Veintiséis de marzo de dos mil trece.
S300YC/00076/14	Veintinueve de mayo de dos mil catorce.

De dichos documentos, se desprenden las tarifas aplicadas para la prestación del SERVICIO DE TAXI en las modalidades “sedán” y “ejecutivo” por los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB, a partir de las fechas señaladas en la tabla. Asimismo, se advierte un aumento constante en las tarifas aplicadas con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO a YELLOW CAB en ambas modalidades conforme a lo siguiente:

- A partir del trece de noviembre de dos mil once: un aumento de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) en todas las zonas tarifarias para ambas modalidades.
- A partir del primero de abril de dos mil doce: en la modalidad “sedán”, un aumento de \$3.00 (tres pesos 00/100 M.N.) en las zonas “1” a “10” y “D”, de \$9.00 (nueve pesos 00/100 M.N.) en la zona “A” y de \$8.00 (ocho pesos 00/100 M.N.) en las zonas “CUERNAVACA” y “TOLUCA”, y en la modalidad “ejecutivo” un aumento de \$2.00 (dos pesos 00/100 M.N.) en la zona “8”, de \$6.00 (seis pesos 00/100 M.N.) en la zona “1”, de \$7.00 (siete pesos 00/100 M.N.) en las zonas “7”, “C” y “CUERNAVACA”, de \$8.00 (ocho pesos 00/100 M.N.) en las zonas “3” a “6”, y “E”, de \$9.00 (nueve pesos 00/100 M.N.) en la zona “9”, de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) en la zona “TOLUCA” y de \$18.00 (dieciocho pesos 00/100 M.N.) en la zona “A”.
- A partir del treinta de marzo de dos mil trece: en la modalidad “sedán” un aumento de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) en todas las zonas tarifarias y en la modalidad “ejecutivo” un aumento de \$15.00 (quince pesos 00/100 M.N.) en todas las zonas tarifarias.
- A partir del primero de junio de dos mil catorce: un aumento en la mayoría de las zonas tarifarias, tanto en la modalidad “sedán” como “ejecutivo”.

¹⁰⁰⁸ Folios 7785 a 7788.

¹⁰⁰⁹ Contenidos en el anexo nueve al escrito de desahogo al requerimiento de información presentado por YELLOW CAB el cinco de noviembre de dos mil catorce.

¹⁰¹⁰ En la misma fecha de cada uno de los oficios, fue acusado de recibo por la Subdirección de Administración de Terminal del AICM.



36459

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

77. Documental privada¹⁰¹¹ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-087¹⁰¹² de quince de octubre de dos mil dieciséis, emitido por el DGIPMA, presentado por PORTO TAXI en la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce.

De las páginas 21 y 22 de dicho desahogo,¹⁰¹³ se desprenden las tarifas registradas y aplicadas para la prestación del SERVICIO DE TAXI en la modalidad “ejecutivo” por los PERMISIONARIOS agremiados a PORTO TAXI, a partir de dos mil once y que a su dicho hasta la fecha del escrito de desahogo no se han modificado, advirtiendo que las tarifas efectivamente aplicadas por los PERMISIONARIOS de dicha agrupación son las mismas que las que registraron ante la SCT.

78. Copia simple o impresión¹⁰¹⁴ de: [i] el ESTUDIO TARIFARIO de NUEVA IMAGEN presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el nueve de septiembre de dos mil catorce;¹⁰¹⁵ [ii] el ESTUDIO TARIFARIO de SITIO 300 presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el veintinueve de octubre de dos mil catorce;¹⁰¹⁶ y [iii] el ESTUDIO TARIFARIO de YELLOW CAB presentado por dicha agrupación como anexo al escrito presentado ante la OFICIALÍA el cinco de noviembre de dos mil catorce.¹⁰¹⁷

Con dichos documentos las emplazadas pretenden acreditar: “[...] *todos y cada uno de los hechos contenidos en [sus escritos de contestación al OPR] [...]*”¹⁰¹⁸

Los estudios tarifarios entregados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, son idénticos en cuanto a su contenido y únicamente varían por la referencia a cada una de las AGRUPACIONES y los datos de costos y tarifas de cada una de ellas, resultaría ocioso examinar y comparar los estudios tarifarios en lo individual; por lo que se realiza el análisis únicamente haciendo referencia, en lo conducente, a los datos de la agrupación que corresponda. De dichos documentos se desprende que:

- NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB fueron algunas de las agrupaciones que contrataron a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, con la finalidad de que sus respectivos PERMISIONARIOS tuvieran nuevas tarifas, calculadas con base en elementos técnicos y objetivos.
- El ESTUDIO TARIFARIO tuvo como objeto establecer un esquema tarifario para la prestación del SERVICIO DE TAXI, calculando las tarifas a registrar por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT a partir del año dos mil once.

¹⁰¹¹ Folios 7951 a 7985.

¹⁰¹² Folios 6701 a 6708.

¹⁰¹³ Folios 7971 y 7972.

¹⁰¹⁴ Folios 5245 a 5391 (NUEVA IMAGEN); 7247 a 7391 (SITIO 300); 7797 a 7943 (YELLOW CAB); 8536 a 8681 (PORTO TAXI); y 5869 a 6021 (CONFORT).

¹⁰¹⁵ Folios 5188 a 5391.

¹⁰¹⁶ Folios 7047 a 7557.

¹⁰¹⁷ Folios 7561 a 7950.

¹⁰¹⁸ Páginas 68 del escrito de contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16652), 65 del escrito de contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17112) y 68 del escrito de contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17309).

13

uy



36451

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Mediante el ESTUDIO TARIFARIO se elaboraría un modelo de aplicación práctica, idéntico para todas las AGRUPACIONES, que permitiría a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, respectivamente, planear y direccionar las tarifas a diez años.
- Para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO SEPSA analizó aspectos económicos-operativos de NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, tales como: costos directos de operación en que se incurren para la operación del SERVICIO DE TAXI, la composición del parque vehicular, inversiones, parámetros de movilidad (distancias, frecuencias, horarios de servicio, velocidad, etcétera), factores de utilización y absorción de costos y gastos indirectos.
- Al momento de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, NUEVA IMAGEN contaba con cuatrocientas cuatro (404) UNIDADES; SITIO 300 con quinientas treinta y nueve (539) UNIDADES y YELLOW CAB con ciento setenta y nueve (179) UNIDADES.
- SEPSA tomó en consideración la información de las AGRUPACIONES en su conjunto, con la finalidad de contar con un universo de análisis más amplio.
- Los precios del SERVICIO DE TAXI que cobraban NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB antes de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y que tuvieron vigencia desde dos mil cuatro a dos mil once eran los mismos para la modalidad Sedán. Asimismo, los precios para la modalidad Ejecutivo para dichas agrupaciones tienen diferencias mínimas.
- SEPSA recomendó a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB un aumento (diferenciado por zonas) de veinticinco por ciento (25%) -en promedio- en las tarifas para el dos mil once de las zonas urbanas.
- El aumento del veinticinco por ciento (25%) en las tarifas de las zonas urbanas resultaría en un rendimiento entre el cuatro por ciento (4%) y cinco por ciento (5%) anual, lo que se traduce en un aumento de utilidad de aproximadamente 11 puntos porcentuales para NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB.

El ESTUDIO TARIFARIO llevó a cabo proyecciones de los costos para el SERVICIO DE TAXI hacia el año dos mil veintiuno, recomendando a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 Y YELLOW CAB las tarifas a registrar por sus PERMISIONARIOS ante la SCT, mismas que a decir de SEPSA, implicarían un rendimiento del doce por ciento (12%) anual para el dos mil veintiuno.

79. Documental privada¹⁰¹⁹ consistente en las copias certificadas¹⁰²⁰ de quince (15) "CONVENIO[S] [INDIVIDUALES] DE ACCESO A ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACION [sic] DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS [...]", celebrados entre el AICM y diversos PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, las cuales fueron

¹⁰¹⁹ Folios 15983 a 16000; 16001 a 16015; 16016 a 16028; 16034 a 16048; 16049 a 16063; 16064 a 16081; 16082 a 16099; 16100 a 16114; 16115 a 16133; 16134 a 16151; 16152 a 16166; 16167 a 16184; 16186 a 16202; 16203 a 16220; 16221 a 16238.

¹⁰²⁰ Copias certificadas emitidas el veintiuno de enero de dos mil quince y el trece de enero de dos mil dieciséis por el titular de la Autoridad Investigadora de la COFECE, respecto de diversos contratos que obran en original en el expediente DE-015-2013.

integrados al EXPEDIENTE mediante acuerdos emitidos por el DGIPMA de veintiuno de enero de dos mil quince y trece de enero de dos mil dieciséis. Con dichos documentos las emplazadas pretenden acreditar: "[...] todos y cada uno de los hechos contenidos en [sus respectivos escritos de contestación al OPR] [...]".¹⁰²¹

La redacción de los convenios es idéntica en cuanto a su contenido y únicamente varía por los datos de identificación de cada permisionario. Así, resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual, por lo que se toma como muestra solamente un convenio suscrito por un permisionario perteneciente a cada una de las agrupaciones referidas en este apartado.

Así, de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 se desprende que: (i) las Condiciones Generales de Operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI, forman parte del CONTRATO MORAL y son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS; (ii) el PERMISIONARIO se encuentra asociado a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, respectivamente]; (iii) [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] actúa en representación de sus respectivos PERMISIONARIOS; (iv) los PERMISIONARIOS se comprometieron a cumplir con todo lo dispuesto por el CONTRATO MORAL de su respectiva agrupación; (v) [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, respectivamente], en colaboración con AICM, tienen la facultad de revisar, verificar y supervisar a sus PERMISIONARIOS; y (vi) una causal de rescisión del CONTRATO INDIVIDUAL es dejar de pertenecer a una agrupación, por lo que los PERMISIONARIOS deben pertenecer a una agrupación para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

80. Documental privada¹⁰²² consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-231¹⁰²³ de primero de septiembre de dos mil quince, emitido por el DGIPMA, presentado por **A** en la OFICIALÍA el veintitrés de septiembre del mismo año.

De dicho documento se desprende, a dicho de **A** que el Subdirector de Terminal del AICM: [i] realizó diversos hechos que constituyen prácticas monopólicas en el AICM, [ii] ha frenado el desempeño de CONFORT en la prestación del SERVICIO DE TAXI, al no adjudicar ningún nuevo permiso a dicha agrupación, [iii] ha otorgado discrecionalmente nuevos permisos en beneficio de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y PORTO TAXI.

81. Elemento aportado por la ciencia¹⁰²⁴ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por EBSA CENTRO como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-293 de veintiséis de octubre de dos mil quince, entregado en la OFICIALÍA el dos de diciembre del mismo año, el cual contiene entre otros, seis

¹⁰²¹ Páginas 70 del escrito de contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16654), 67 del escrito de contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17114) y 69 del escrito de contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17310).

¹⁰²² Folios 15161 a 15433, contenidos en el tomo único confidencial de **A**.

¹⁰²³ Folios 14986 a 14990.

¹⁰²⁴ Folio 15959, contenido en el tomo confidencial de EBSA CENTRO.





36259

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

documentos en formato Excel denominados “Boletos 2010”, “Boletos 2011”, “Boletos 2012”, “Boletos 2013”, “Boletos 2014” y “Boletos 2015”, ubicados dentro de la carpeta “Respuesta 3”.

De dicho documento se desprenden las tarifas aplicadas por los PERMISIONARIOS de CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI por el periodo comprendido entre el nueve de noviembre dos mil diez y el treinta y uno de octubre de dos mil quince.

82. Elemento aportado por la ciencia ¹⁰²⁵ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por EBSA como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-050 de veintiséis de febrero de dos mil quince, entregado en la OFICIALÍA el dieciséis de abril del mismo año, el cual contiene entre otros, un documento en formato Excel denominado “Respuesta 11 g”, ubicado dentro de la carpeta “EBSA Centro”.

De dicho documento se desprenden las tarifas aplicadas por los PERMISIONARIOS de CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI en el año dos mil diez.

83. Elementos aportados por la ciencia ¹⁰²⁶ consistentes en copias simples de tres (3) “CONTRATO[S] [MORALES] DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y QUE PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN COMUN [sic] PARA LA PRESTACION [sic] DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS [...]”, y en su caso los convenios modificatorios a los mismos, celebrados entre el AICM y YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, respectivamente, y que fueron presentados por el AICM como anexo a su escrito el veinte de marzo de dos mil quince. ¹⁰²⁷ Con dichos documentos las emplazadas pretenden acreditar: “[...] todos y cada uno de los hechos contenidos en [sus respectivos escritos de contestación al OPR] [...]” ¹⁰²⁸

De los contratos morales celebrados por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 se desprende que: (i) los PERMISIONARIOS se encuentran asociados a [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, respectivamente]; (ii) el objeto de los contratos morales es establecer las condiciones para que [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300, respectivamente], presten el SERVICIO DE TAXI; (iii) en el momento en que la SCT le cancele a alguno de los PERMISIONARIOS el permiso, AICM dará por terminado automáticamente el CONTRATO INDIVIDUAL; (iv) [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] tienen facultades de vigilar y verificar a sus PERMISIONARIOS en la prestación del SERVICIO DE TAXI; y (v) [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300] por cuenta y orden de sus respectivos PERMISIONARIOS son quienes venden los boletos a los usuarios del SERVICIO DE TAXI.

Valoración de las pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CALOS TEPALE Y JORGE ESPINOSA:

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 75, 78, 79 y 83, se advierte que dichos documentos ya fueron valorados por esta autoridad, por lo que en obvio de repeticiones innecesarias

¹⁰²⁵ Folio 14802, contenido en el tomo confidencial de EBSA.

¹⁰²⁶ Folios 13529 a 13615, 13759 a 13841 y 13856 a 13925

¹⁰²⁷ Folios 13362 a 14747.

¹⁰²⁸ Páginas 70 del escrito de contestación al OPR de YELLOW CAB (folio 16654), 67 del escrito de contestación al OPR de NUEVA IMAGEN (folio 17114) y 70 del escrito de contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17311).



los emplazados deberán remitirse a la valoración contenida en los numerales 38 y 31 del apartado "B. ACUERDO y ESTUDIO TARIFARIO", así como 12 y 15 del apartado "A. CARÁCTER DE COMPETIDORES ENTRE SÍ", respectivamente.

Derivado del análisis realizado a las pruebas identificadas con los numerales 74 a 83, se advierte que las mismas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y SITIO 300, en virtud de los siguientes razonamientos:

En la documental contenida en el numeral 80 únicamente constan a dicho de **A** diversas acciones realizadas o inducidas por el Subdirector de Terminal del AICM en perjuicio de CONFORT, las cuales no tienen relación con la imputación presuntiva del OPR en contra de las emplazadas.

En los documentos contenidos en los numerales 74 a 77, 81 y 82 se desprenden las tarifas aplicadas por las los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI lo cual no abona para las pretensiones probatorias de las emplazadas, pues independientemente de que las tarifas aplicadas por las AGRUPACIONES no sean exactamente las mismas, ello no impide considerar la existencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, por el contrario, como ya se dijo, de dichas pruebas se advierte un aumento en las tarifas posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO, lo que corrobora la conducta consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

E. Pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CALOS TEPALE y JORGE ESPINOSA

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CALOS TEPALE y JORGE ESPINOSA:

I. Testimoniales: de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA se admitieron las testimoniales¹⁰²⁹ a cargo de TESTIGO 1,¹⁰³⁰ TESTIGO 6,¹⁰³¹ TESTIGO 7¹⁰³² y TESTIGO 8.¹⁰³³

84. Testimoniales.

Las emplazadas señalaron que dichas pruebas tendrán por objeto acreditar respecto de los interrogatorios de TESTIGO 1 y TESTIGO 7:

¹⁰²⁹ Dichas pruebas fueron admitidas mediante acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis. Folios 19072 a 19079.

¹⁰³⁰ Folios 19493 a 19495.

¹⁰³¹ Folios 24737 a 24769.

¹⁰³² Folios 20784 a 20796 y 24800 a 24803.

¹⁰³³ Folios 20689 a 20720.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 2 palabra(s)"



76455

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- i. “[...] *la ausencia de responsabilidad de [YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE] dentro del presente procedimiento [...]*”;
- ii. “[...] *que [YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE] no ha efectuado conducta alguna para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO [...]*”;
- iii. “[...] *que el SERVICIO se puede prestar sin contar con un "CONTRATO INDIVIDUAL" formalizado con AICM [...]*”;
- iv. “[...] *que AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del SERVICIO a aquellas personas que cuentan con un permiso autorizado por la DGAF [...]*”;
- v. “[...] *que AICM solo tiene la facultad de impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita [...]*”;
- vi. “[...] *que la prestación del SERVICIO le corresponde única y exclusivamente a los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] y no a ésta [...]*”;
- vii. “[...] *que [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] no presta[n] el SERVICIO [...]*”;
- viii. “[...] *que AICM y [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] formalizaron un "CONTRATO MORAL" únicamente para que [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] colaborara con AICM para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria se realice en términos de orden, eficacia y eficiencia*”;
- ix. “[...] *que el "CONTRATO MORAL" formalizado entre [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] y AICM no faculta a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] para prestar el SERVICIO [...]*”;
- x. “[...] *que AICM y [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] mantienen una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios que dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO tiene en posesión [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] para [venta de boletos del servicio, operación o instalación de oficinas administrativas que dan servicio a los permisionarios asociados a YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] [...]*”;
- xi. “[...] *que cada permisionario (persona física) asociado a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] tiene la obligación de pagar una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO [...]*”;
- xii. “[...] *que a los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] se les ha exigido el cumplimiento de todas sus obligaciones contractuales, como lo son constitución de garantías, sustitución de unidades, pago de derechos, etc., desde que firmaron el "CONTRATO INDIVIDUAL" con AICM [...]*”;

- xiii. “[...] que los “CONTRATOS INDIVIDUALES” de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO se han formalizado única y exclusivamente con los permisionarios (personas físicas) asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] [...]”;
- xiv. “[...] que [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] no cuenta con permiso o permisos autorizados por la SCT para la prestación del SERVICIO [...]”;
- xv. “[...] que AICM no ha formalizado ningún instrumento jurídico con [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] para que ésta tenga acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO [...]”;
- xvi. “[...] que el AEROPUERTO no cuenta con [976;¹⁰³⁴ 316;¹⁰³⁵ 1772¹⁰³⁶] espacios para la venta de boletos [...]”;

Respecto de los interrogatorios de TESTIGO 6 y TESTIGO 8:

- xvii. “[...] la ausencia de responsabilidad de [YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE] dentro del presente procedimiento [...]”;
- xviii. “[...] que [YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE] no ha efectuado conducta alguna para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO [...]”;
- xix. “[...] que AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del SERVICIO a aquellas personas que cuentan con un permiso autorizado por la DGAF [...]”;
- xx. “[...] que la prestación del SERVICIO le corresponde única y exclusivamente a los permisionarios (personas físicas) asociados a cualquier agrupación y no a éstas [...]”;
- xxi. “[...] que los permisionarios (personas físicas) asociados a [las agrupaciones, PORTO TAXI, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] únicamente facultaron a las mismas para efectuar el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal que a cada uno le corresponde. por orden y cuenta de los mismos”;
- xxii. “[...] que [PORTO TAXI, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] no presta[n] el SERVICIO [...]”;
- xxiii. “[...] que el “CONTRATO MORAL” formalizado entre [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] y AICM no faculta a [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] para prestar el SERVICIO [...]”;
- xxiv. “[...] que AICM y [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] mantienen una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios que dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO tiene[n] en posesión [algunas de las agrupaciones, entre ellas YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] para la [operación de oficinas administrativas que dan

¹⁰³⁴ Para la venta de boletos de YELLOW CAB.

¹⁰³⁵ Para la venta de boletos de PORTO TAXI.

¹⁰³⁶ Para la venta de boletos de NUEVA IMAGEN.

servicio a los permisionarios (personas físicas) asociados a las agrupaciones; la instalación de oficinas administrativas que dan servicio a los permisionarios asociados a dicha agrupación; o venta de boletos del servicio que prestan los permisionarios (personas físicas) asociados a las agrupaciones, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] [...]”;

- xxv. “[...] que cada permisionario (persona física) asociado a [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] tiene la obligación de pagar una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO [...]”;
- xxvi. “[...] que a los permisionarios (personas físicas) asociados a [las agrupaciones, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] se les ha exigido el cumplimiento de todas sus obligaciones contractuales, como lo son constitución de garantías, sustitución de unidades, pago de derechos, etc., desde que firmaron el “CONTRATO INDIVIDUAL” con AICM [...]”;
- xxvii. “[...] que los “CONTRATOS INDIVIDUALES” de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO se han formalizado única y exclusivamente con los permisionarios (personas físicas) asociados a [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] [...]”;
- xxviii. “[...] que [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] no cuenta[n] con permiso o permisos autorizados por la SCT para la prestación del SERVICIO [...]”;
- xxix. “[...] que AICM no ha formalizado ningún instrumento jurídico con [las agrupaciones, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] para que éstas tengan acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO [...]”;
- xxx. “[...] que los únicos facultados para determinar, registrar y aplicar las tarifas para la prestación del SERVICIO, son los permisionarios asociados a [las agrupaciones, PORTO TAXI, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] [...]”
- xxxi. “[...] El permiso para la prestación del SERVICIO obliga al permisionario respectivo a contar con una unidad vehicular con determinadas características y que se cumpla con las obligaciones inherentes a dicha unidad, como lo son seguro vehicular, verificación, tenencia, etc [...]”;
- xxxii. “[...] Los derechos y obligaciones inherentes al permiso para la prestación del SERVICIO implican entre otros: la determinación, registro y aplicación de tarifas, la sustitución de la Unidad Vehicular, la designación de operadores, la contratación de un seguro vehicular, la cesión de derechos, el pago de tenencia, verificación vehicular y otros impuestos y derechos y la explotación comercial del permiso y expedir los boletos respectivos para la prestación del SERVICIO [...]”.

Al respecto, se emitieron los oficios DGAJ-CFCE-2016-098 de dieciséis de noviembre;¹⁰³⁷ DGAJ-CFCE-2016-102 de dieciocho de noviembre;¹⁰³⁸ y DGAJ-CFCE-2016-112 de seis de diciembre;¹⁰³⁹ todos de dos mil dieciséis, notificados a TESTIGO 8, TESTIGO I y TESTIGO 6, respectivamente, a efecto

¹⁰³⁷ Folios 19443 a 19446. Dicho oficio se notificó el dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis.

¹⁰³⁸ Folios 19549 a 19552. Dicho oficio se notificó el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.

¹⁰³⁹ Folios 20811 a 20814. Dicho oficio se notificó el ocho de diciembre de dos mil dieciséis.



de que comparecieran a desahogar la diligencia probatoria a su cargo en el día y hora que a continuación se señala:

Compareciente	Día	Hora
TESTIGO 8	Veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.
TESTIGO 1	Veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.
TESTIGO 6	Quince de diciembre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.

En este sentido, conforme a los días y horarios arriba señalados, se llevaron a cabo las diligencias probatorias de las pruebas testimoniales a cargo de TESTIGO 8,¹⁰⁴⁰ de TESTIGO 1,¹⁰⁴¹ y de TESTIGO 6,¹⁰⁴² en las respectivas actas de dichas diligencias se hizo constar: [i] que los testigos se conducirían con verdad en sus declaraciones; [ii] se les advirtieron las penas a que se refieren los artículos 247, fracción I y 248 del Código Penal Federal,¹⁰⁴³ en caso de conducirse con falsedad en sus declaraciones; [iii] se tomaron los generales de los testigos antes precisados; y [iv] que manifestaron bajo protesta de decir verdad que no son parientes consanguíneos o afines a alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento, que no tienen interés directo en el presente procedimiento y que no son amigos o enemigos de alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento y/o sus representantes legales.¹⁰⁴⁴

Por otra parte, mediante el oficio DGAJ-CFCE-2016-093 de diez de noviembre de dos mil dieciséis, se requirió a TESTIGO 7 para que desahogara la prueba testimonial a su cargo "vía oficio".¹⁰⁴⁵ En este sentido, mediante escritos (ambos con anexo) presentados el cinco de diciembre de dos mil dieciséis¹⁰⁴⁶ y el veintitrés de enero de dos mil diecisiete¹⁰⁴⁷ en la OFICIALÍA, TESTIGO 7 desahogó la prueba testimonial vía informe, señalando en el primero de sus escritos, bajo protesta de decir verdad, que: [i] no tiene parentesco consanguíneo o por afinidad con los agentes económicos emplazados en el presente procedimiento; [ii] no tiene interés directo en el presente procedimiento y [iii] que no es amigo íntimo ni enemigo de alguno de los agentes económicos emplazados o de sus representantes legales.

En consecuencia, se procede a analizar si las testimoniales ofrecidas por NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y YELLOW CAB a cargo de TESTIGO 1,¹⁰⁴⁸ TESTIGO

¹⁰⁴⁰ Folios 20689 a 20720.

¹⁰⁴¹ Folios 20721 a 20766.

¹⁰⁴² Folios 24737 a 24769.

¹⁰⁴³ Cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el doce de marzo de dos mil quince.

¹⁰⁴⁴ Folios 20690 y 20691 (TESTIGO 8); 20722 y 20723 (TESTIGO 1); y 24738 y 24739 (TESTIGO 6).

¹⁰⁴⁵ Folios 19405 a 19413.

¹⁰⁴⁶ Folios 20784 a 20800.

¹⁰⁴⁷ Folios 24800 a 24805.

¹⁰⁴⁸ Folios 20721 a 20766.

6,¹⁰⁴⁹ TESTIGO 7¹⁰⁵⁰ y TESTIGO 8¹⁰⁵¹ demuestran los hechos que dichos agentes económicos pretenden probar.

Se indica que, por cuestión de orden y método, cuando así sea procedente para el análisis de la prueba que nos ocupa, las preguntas realizadas a los testigos señalados se agruparán en relación con los hechos que pretenden probar los oferentes de la prueba, a efecto de evitar repeticiones innecesarias. Lo anterior, toda vez que se advierte que NUEVA IMAGEN, JORGE ESPINOSA, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y YELLOW CAB realizaron diversas preguntas a dichos testigos que fundamentalmente son las mismas.

a. Que los testigos trabajaron en el AICM o prestan sus servicios en el AEROPUERTO.

A TESTIGO 1 se le preguntó: “[...] Si prestó sus servicios como Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre en el [AICM] y en qué periodo prestó dichos servicios [...]”,¹⁰⁵² a lo que contestó: “[...] Si, es correcto, fungí como Subdirector de terminal del año dos mil nueve al dos mil trece [...]”.¹⁰⁵³ A su vez, a TESTIGO 6 le hicieron la siguiente pregunta: “[...] Si presta sus servicios en el [AEROPUERTO] y en qué periodo prestó dichos servicios [...]”,¹⁰⁵⁴ a lo que indicó que: “[...] sí los presto y sinceramente ya tengo tiempo, qué periodo ya no recuerdo e incluso sigo prestándolos [...]”.¹⁰⁵⁵

Por otra parte, a TESTIGO 7 le preguntaron: “[...] Si presta sus servicios como Director General del [AICM] [...]”,¹⁰⁵⁶ y dicho testigo manifestó lo siguiente: “[...] Sí [...]”¹⁰⁵⁷. Adicionalmente, al mismo testigo se le preguntó: “[...] A partir de qué fecha presta sus servicios como Director General de AICM [...]”.¹⁰⁵⁸ Así las cosas, dicho TESTIGO 7 dijo que: “[...] A partir del 24 de octubre de 2014 [...]”.¹⁰⁵⁹

A TESTIGO 8 le preguntaron: “[...] Si presta sus servicios en el [AEROPUERTO] y en qué periodo prestó [sic] dichos servicios [...]”,¹⁰⁶⁰ por lo que dicho testigo informó que “[...] Desde mil novecientos noventa y seis a la fecha [...]”.¹⁰⁶¹

Posteriormente, a TESTIGO 1 y a TESTIGO 7 les preguntaron lo siguiente: “[...] Cuáles son sus funciones y facultades como [Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre en el AICM; y Director General del AICM, respectivamente] [...]”.¹⁰⁶²

¹⁰⁴⁹ Folios 24737 a 24769.

¹⁰⁵⁰ Folios 20784 a 20800 y 24800 a 24805.

¹⁰⁵¹ Folios 20689 a 20720.

¹⁰⁵² Folio 20723 (pregunta 1).

¹⁰⁵³ *Idem*.

¹⁰⁵⁴ Folio 24739 (pregunta 1).

¹⁰⁵⁵ *Idem*.

¹⁰⁵⁶ Folio 19408 (pregunta 1 del apartado B).

¹⁰⁵⁷ Folio 20785.

¹⁰⁵⁸ Folio 19408 (pregunta 2 del apartado B).

¹⁰⁵⁹ Folio 20785.

¹⁰⁶⁰ Folio 20691 (pregunta 1).

¹⁰⁶¹ Folio 20692.

¹⁰⁶² Folios 20724 (pregunta 2 para TESTIGO 1) y 19408 (pregunta 3 para TESTIGO 7).



35460

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Respecto de la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló: “[...] En primer término durante mi encargo sólo era subdirección de terminal no tenía agregado el título de supervisor en transportación terrestre. Mis funciones eran supervisar la correcta operación de los edificios terminales, de las instalaciones aeroportuarias y supervisar el funcionamiento de la transportación terrestre en el Aeropuerto incluidos los transportistas federales, hoteles, guías de turistas y el manejo de equipaje en área pública [...]”¹⁰⁶³

Por su parte, TESTIGO 7 indicó que:

“[...] Las funciones que desempeñé como Director General se encuentran establecidas en el Manual General de Organización, las cuales son de forma enunciativa más [sic] no limitativa:

- Fijar, conducir y evaluar, la administración de los procesos de operación, gestión y apoyo para otorgar un servicio de calidad y efectivo a los usuarios, clientes y público en general de AICM y SACM.
- Establecer y conducir las políticas, estrategias, normas y alcances para controlar la operación segura y eficiente del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- Patrocinar las reuniones con los clientes para intercambiar información sobre las políticas de las empresas, marcos de acción, reglas de operación, características de los diversos contratos, así como de propuestas para mejoras internas y atención al cliente, o en su caso de la coparticipación en los nuevos proyectos.
- Participar en todos aquellos proyectos de alcance externo y cuyo ámbito de influencia, se encuentre en la prestación de los servicios aeroportuarios.
- Disponer y representar a las entidades en las reuniones y acuerdos en los Comités que emanen de su esfera de responsabilidad, a fin de lograr mejoras en sus respectivos ámbitos.
- Servir como representación de las entidades, en congresos y eventos de carácter técnico y de desarrollo de nuevos servicios aeroportuarios tanto a nivel nacional como internacional.
- Establecer las políticas de servicio corporativo con las aerolíneas nacionales y extranjeras usuarias de los servicios que presta el AIBJCM.
- Dar cumplimiento de las facultades legales, derivadas de las actas constitutivas de las entidades AICM y SACM.
- Establecer y conducir los actos jurídicos suficientes y necesarios, para hacer cumplir el objeto social de AICM y SACM.
- Determinar el modelo de gestión directiva para conocer y evaluar por área, el desarrollo de los proyectos encomendados y establecer nuevas alternativas en su caso [...]”¹⁰⁶⁴

A TESTIGO 6 y a TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] De qué manera presta[n] sus servicios en el AEROPUERTO [...]”¹⁰⁶⁵ En ese sentido, TESTIGO 6 señaló que: “[...] soy conductor, no sé si decirles chofer o conductor, manejo mi carro [...]”¹⁰⁶⁶ En este mismo sentido, TESTIGO 8 expresó que: “[...] Soy permisionario de una unidad de ahí, del Aeropuerto [...]”¹⁰⁶⁷

¹⁰⁶³ Folio 20724.

¹⁰⁶⁴ Folios 20785 y 20786.

¹⁰⁶⁵ Folio 24740 (pregunta 2 para TESTIGO 6) y 20692 (pregunta 2 para TESTIGO 8).

¹⁰⁶⁶ Folio 24740.

¹⁰⁶⁷ Folio 20692.



36451

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Además, a TESTIGO 6 y a TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] De quien depende[n] laboralmente en el AEROPUERTO [...]”¹⁰⁶⁸. Respecto de la pregunta anterior, TESTIGO 6 señaló: “[...] pues de mí [...]”¹⁰⁶⁹. Por su parte, TESTIGO 8 dijo: “[...] No dependo de nadie, porque yo soy el permisionario [...]”¹⁰⁷⁰.

Asimismo, a TESTIGO 1 le preguntaron: “[...] De quien dependía laboralmente la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre en el AEROPUERTO, cuando el testigo laboraba en dicho AEROPUERTO [...]”¹⁰⁷¹ por lo que dicho testigo informó: “[...] Yo reportaba directamente al Director General [...]”¹⁰⁷².

b. Que YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, no han efectuado conducta alguna para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8, les hicieron la siguiente pregunta: “[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] se ha[n] abstenido de efectuar conductas o acciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del [SERVICIO DE TAXI]”¹⁰⁷³.

En este orden de ideas, TESTIGO 1 manifestó: “[...] Sí, me consta que se abstuvieron de realizar cualquier tipo de las conductas descritas [...]”¹⁰⁷⁴. Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque durante el ejercicio de mi encargo yo tuve la supervisión del sistema de transportación terrestre y durante el tiempo que estuve en tal cargo, nunca surgieron esas conductas [...]”¹⁰⁷⁵.

Por otra parte, TESTIGO 6, con relación a YELLOW CAB, respondió: “[...] como le entiendo yo, Yellow Cab es nuestra administradora y no tiene autorización para establecer tarifas [...]”¹⁰⁷⁶. Adicionalmente, TESTIGO 6 en relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, respondió: “[...] la verdad con mucho respeto, no lo sé [...]”¹⁰⁷⁷.

A su vez, TESTIGO 7 manifestó: “[...] No, si [sic] se han realizado modificaciones [...]”¹⁰⁷⁸.

Por su parte, TESTIGO 8 informó que “[...] En lo que se refiere a Yellow Cab, porque en las demás no tengo injerencia, siempre nos hemos abstenido [...]”¹⁰⁷⁹.

¹⁰⁶⁸ Folio 24740 (pregunta 3 para TESTIGO 6) y 20692 (pregunta 3 para TESTIGO 8).

¹⁰⁶⁹ Folio 24740.

¹⁰⁷⁰ Folio 20692.

¹⁰⁷¹ Folio 20724.

¹⁰⁷² *Idem*.

¹⁰⁷³ Folios 20724 (pregunta 4 para TESTIGO 1), 24740 (pregunta 4 para TESTIGO 6), 19408 (preguntas 4, 5 y 6 para TESTIGO 7) y 20692 (pregunta 4 para TESTIGO 8).

¹⁰⁷⁴ Folio 20724.

¹⁰⁷⁵ *Idem*.

¹⁰⁷⁶ Folio 24740.

¹⁰⁷⁷ *Idem*.

¹⁰⁷⁸ Folio 24800.

¹⁰⁷⁹ Folio 20692.



c. Del objeto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto fijar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹⁰⁸⁰

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] No, en primer término, porque el estudio representaba propuestas de la que podría ser una tarifa financieramente razonable y en segundo lugar porque después del estudio faltaba el acuerdo de los permisionarios, por tanto, la sola elaboración del estudio no podía implicar una finalidad ya predeterminada. El objeto del estudio tarifario era analizar costos de operación de las agrupaciones y con base en ellos hacer proyecciones económicas de las tarifas [...]”.¹⁰⁸¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo tuve oportunidad de leer los estudios tarifarios para el caso de Porto Taxi y Nueva Imagen, porque durante el tiempo de mi encargo se suscitó el estudio que contrataron y que concluyó con el registro de nuevas tarifas por parte de los permisionarios [...]”.¹⁰⁸²

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] No [...]”.¹⁰⁸³ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Casi como a la mitad le comentaba que nosotros somos los que determinamos, los permisionarios, para hacer el alza de la tarifa. Lo sé porque lo único que le pedimos a SEPSA fue que nos hiciera ese estudio y ya nosotros los permisionarios determinamos en base a los desgastes de nuestros vehículos [...]”.¹⁰⁸⁴ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Como permisionario lo ignoro [...]”.¹⁰⁸⁵

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 se les preguntó: “[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto elevar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹⁰⁸⁶

A lo anterior, TESTIGO 1 respondió que: “[...] Hasta donde yo conozco del contenido de los estudios tarifarios, el objetivo fue analizar costos y obtener proyecciones para una tarifa razonable, pero del contenido del estudio no me parece que el objeto sea elevar el precio, eso es una decisión que le corresponde a los permisionarios y no podía plasmarse en un estudio. Desde mil novecientos noventa y ocho y hasta antes de ese estudio, las tarifas las habían determinado sólo en razón de distancias y la última actualización me parece que fue en el año dos mil tres, como esas tarifas no consideraban factores como tiempo de recorrido, inflación, depreciación, retorno de inversión, el estudio que les ofrecieron y que finalmente contrataron tuvo como objeto procesar toda esa información para mostrarles la razonabilidad financiera de las tarifas que estaban en ese momento aplicando. Obviamente las tarifas que estaban aplicando hasta antes del estudio eran deficitarias todas en razón de los costos de operación, de ahí que el estudio lo que determinó fue una tarifa que fuera financieramente razonable [...]”.¹⁰⁸⁷ Al respecto, la servidora pública comisionada para el

¹⁰⁸⁰ Folios 20746 (pregunta 67 para TESTIGO 1), 24760 (pregunta 67 para TESTIGO 6) y 20711 (pregunta 67 para TESTIGO 8).

¹⁰⁸¹ Folio 20746.

¹⁰⁸² Folios 20746 y 20747.

¹⁰⁸³ Folio 24760.

¹⁰⁸⁴ *Idem*.

¹⁰⁸⁵ Folio 20711.

¹⁰⁸⁶ Folios 20747 (pregunta 68 para TESTIGO 1), 24760 (pregunta 68 para TESTIGO 6) y 20711 (pregunta 68 para TESTIGO 8).

¹⁰⁸⁷ Folio 20747.



20153

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque tuve la oportunidad de leer el estudio de Nueva Imagen y el de Porto Taxi [...]”.¹⁰⁸⁸

Por su parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] hablo exclusivamente de Yellow Cab y SEPSA y no. Lo sé porque lo único que le pedimos a SEPSA fue que nos hiciera ese estudio a Yellow Cab y ya nosotros los permisionarios determinamos las tarifas en base a los desgastes de nuestros vehículos [...]”.¹⁰⁸⁹ Finalmente, TESTIGO 8 respondió: “[...] Como permisionario de YELLOW CAB lo ignoro [...]”.¹⁰⁹⁰

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto concertar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹⁰⁹¹

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] A mí lo que me consta es que el resultado del estudio fue la determinación de una tarifa financieramente razonable, si eso haya sido utilizado con otros fines, eso lo ignoro [...]”.¹⁰⁹² Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque leí el estudio de Nueva Imagen y el de Porto Taxi, cada uno con sus respectivas particularidades y finalmente las tarifas que decidieron registrar los permisionarios obedecían en gran parte a lo que les sugerían en el estudio [...]”.¹⁰⁹³

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] hablo exclusivamente de Yellow Cab y SEPSA y no. Lo sé porque lo único que le pedimos a SEPSA fue que nos hiciera ese estudio a Yellow Cab y ya nosotros los permisionarios determinamos las tarifas en base a los desgastes de nuestros vehículos [...]”.¹⁰⁹⁴ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Como permisionario de YELLOW CAB lo ignoro [...]”.¹⁰⁹⁵

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto manipular el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹⁰⁹⁶

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] A mí lo que me consta es que el resultado del estudio fue la determinación de una tarifa financieramente razonable, si eso haya sido utilizado con otros fines, eso lo ignoro [...]”.¹⁰⁹⁷ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque leí el estudio de Nueva Imagen y el de Porto Taxi, cada uno con sus respectivas particularidades y finalmente las tarifas que decidieron registrar los permisionarios obedecían en gran parte a lo que les sugerían en el estudio [...]”.¹⁰⁹⁸

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] No. Lo sé porque lo único que le pedimos a SEPSA fue que nos hiciera ese estudio a Yellow Cab y ya nosotros los permisionarios determinamos las tarifas en base a los

¹⁰⁸⁸ *Ídem.*

¹⁰⁸⁹ Folio 24761.

¹⁰⁹⁰ Folio 20711.

¹⁰⁹¹ Folios 20747 (pregunta 69 para TESTIGO 1), 24761 (pregunta 69 para TESTIGO 6) y 20711 (pregunta 69 para TESTIGO 8).

¹⁰⁹² Folio 20747.

¹⁰⁹³ *Ídem.*

¹⁰⁹⁴ Folio 24761.

¹⁰⁹⁵ Folio 20711.

¹⁰⁹⁶ Folios 20747 (pregunta 70 para TESTIGO 1), 24761 (pregunta 70 para TESTIGO 6) y 20711 (pregunta 70 para TESTIGO 8).

¹⁰⁹⁷ Folio 20747.

¹⁰⁹⁸ Folios 20747 y 20748.



3548A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

desgastes de nuestros vehículos [...]”¹⁰⁹⁹ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Como permisionario de YELLOW CAB lo ignoro [...]”¹¹⁰⁰

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto [fijar, elevar, concertar o manipular] el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]”¹¹⁰¹

A la pregunta anterior, TESTIGO 8 señaló: “[...] Lo ignoro [...]”¹¹⁰² Por su parte TESTIGO 1, con relación a si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto fijar o elevar el precio del SERVICIO DE TAXI, manifestó: “[...] A mí lo que me consta es que el estudio tarifario era para determinar una tarifa financieramente razonable. El estudio por sí mismo no implica la fijación o la elevación de una tarifa, eso ya pasó a ser decisión de los permisionarios. Los permisionarios de las diferentes agrupaciones analizaron el resultado y determinaron las nuevas tarifas que aplicarían al servicio [...]”¹¹⁰³ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo leí los estudios de Nueva Imagen y de Porto Taxi, y porque además hubo de aplicarse la previsión para el incremento de la contraprestación [...]”¹¹⁰⁴ y con relación a si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, dijo: “[...] A mí no me consta que el objeto de la aplicación del resultado haya sido la concertación del precio porque los permisionarios de las diversas agrupaciones decidieron registrar tarifas que son diferentes unas de las otras, respecto de cada agrupación. Esto me consta porque para aplicar la cláusula de incremento de la contraprestación nos entregaron copias del registro de tarifas de cada permisionario [...]”¹¹⁰⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo tuve que aplicar la cláusula de incremento de la contraprestación y tuve a la vista toda esa información [...]”¹¹⁰⁶

A su vez, TESTIGO 6, con relación a si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto fijar el precio del SERVICIO DE TAXI declaró lo siguiente: “[...] no tuvieron como objeto fijar una tarifa. Nos sirvió de referencia, nada más pero cuando hacemos nuestras asambleas, todos opinamos. Lo sé porque nosotros somos los que conocimos el documento y hacemos la asamblea y salen comentarios de todos los demás compañeros [...]”¹¹⁰⁷ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo aclarara si las tarifas se determinan de manera individual o en conjunto por los PERMISIONARIOS, a lo que respondió: “[...] La hacemos los permisionarios, nos juntamos en una asamblea y ahí la votamos. La tarifa que votamos aplica para todos los permisionarios de Yellow Cab porque

¹⁰⁹⁹ Folio 24761.

¹¹⁰⁰ Folio 20711.

¹¹⁰¹ Folios 20749 y 20750 (preguntas 79 a 82 para TESTIGO 1), 24763 y 20764 (preguntas 79 a 82 para TESTIGO 6) y 20713 (preguntas 79 a 82 para TESTIGO 8).

¹¹⁰² Folio 20713.

¹¹⁰³ Folios 20749 y 20750.

¹¹⁰⁴ *Idem.*

¹¹⁰⁵ Folio 20750.

¹¹⁰⁶ *Idem.*

¹¹⁰⁷ Folio 24763.

Wey

sufre el mismo desgaste el carro de mi compañero que el mío [...]”¹¹⁰⁸ con relación a si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto elevar o concertar el precio del SERVICIO DE TAXI, dijo: “[...] No. Lo sé porque nosotros somos los que determinamos y nos sirvió como referencia. No sirvió para que nosotros alzáramos las tarifas [...]”¹¹⁰⁹ finalmente con relación a si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, señaló: “[...] no. Lo sé porque nosotros como Yellow Cab tenemos esa confidencialidad y en el mismo tenor nada más nos juntamos y nos sirvió como referencia [...]”¹¹¹⁰

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si conoce[n] los alcances del [ACUERDO] [...]”¹¹¹¹

En este orden de ideas, TESTIGO 1 respondió “[...] Sí, de lo que yo recuerdo la empresa les iba a hacer una valoración a cada una de las agrupaciones respecto de las tarifas que en ese momento estaban cobrando para saber qué tan razonables financieramente eran y una proyección de las tarifas ideales para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] dependiendo de factores que incluían retorno de la inversión y la proyección de inflación [...]”¹¹¹² Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi cargo cuando concluyeron el estudio de cada una de las agrupaciones conforme fueron decidiendo ajustar sus tarifas se lo comunicaron al Aeropuerto. Por lo menos en el caso de Porto Taxi y en el caso de Nueva Imagen adjuntaron una copia de sus respectivos estudios con fines informativos de que con base en esos resultados había determinado cada agrupación las tarifas que iban a aplicar en el momento que así sucedió porque no fue de manera simultánea. Recuerdo que fue Sitio 300 el primero que las ajustó y luego Porto Taxi. Comunicaban el ajuste y en qué se habían basado ellos para que se procediera a su aplicación, yo lo que tengo conocimiento es que al interior de cada agrupación analizaron los resultados y los permisionarios de cada agrupación decidieron las tarifas que iban a aplicar ya que el Aeropuerto no tenía ninguna injerencia en la determinación de las tarifas. Valdría la pena precisar que cuando me refiero a que las agrupaciones determinaron las tarifas, son los permisionarios los que las determinaron, lo que intentamos fue cuidar que no se repitiera la experiencia que habíamos tenido en dos mil ocho [...]”¹¹¹³

Por su parte, TESTIGO 6 respondió “[...] Por supuesto que lo conocí no solamente yo sino los demás permisionarios de Yellow Cab. Nos lo presentaron la empresa en exclusiva para Yellow Cab de acuerdo a lo que le solicitamos y fue como lo conocimos [...]”¹¹¹⁴ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le reiteró al testigo, para que respondiera respecto del documento a que se refiere la pregunta, a lo que respondió: “[...] nosotros, únicamente cuando nos juntamos fue para trabajar únicamente con esa empresa, pero de las otras agrupaciones desconozco. Nos juntamos para que nos diera un precio accesible y luego esta empresa se fue con cada organización, y nosotros lo que le pedimos

¹¹⁰⁸ Ídem.

¹¹⁰⁹ Ídem.

¹¹¹⁰ Folio 24764.

¹¹¹¹ Folios 20743 (pregunta 57 para TESTIGO 1), 24757 (pregunta 57 para TESTIGO 6) y 20709 (pregunta 57 para TESTIGO 8).

¹¹¹² Folio 20743.

¹¹¹³ Folios 20743 y 20744.

¹¹¹⁴ Folio 24757.

de entrada fue que todo lo que le pidiéramos de estudio era exclusivamente de Yellow Cab y que guardara por favor confidencialidad de todos nuestros datos. De las otras empresas, lo desconozco. - - - - No hubo documento, nos hablaron para darnos mejor precio. Nos dijeron que nos hacían un estudio, pero ningún documento hicimos entre las agrupaciones. Nos dijeron que, entre más, nos daban un precio más barato. Entre todos no hicimos un documento. Hicimos un documento, pero por separado que refería que nosotros como Yellow Cab si contratáramos a SEPSA [...].¹¹¹⁵

Finalmente, TESTIGO 8 contestó: “[...] Negativo, lo desconozco [...]”.¹¹¹⁶

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si sabe cuál fue el resultado del ACUERDO formalizado entre los [REPRESENTANTES] y SEPSA [...]”.¹¹¹⁷

En este sentido, TESTIGO 1 señaló: “[...] De lo que yo conozco y me consta, primero obtener un precio razonable para ellos y segundo disponer de un estudio tarifario con base en los costos operativos de los permisionarios de cada agrupación aunados a los gastos de administración de la propia agrupación que si son comunes [...]”.¹¹¹⁸ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo tuve conocimiento de ello y tuve la oportunidad de leer los documentos de Porto Taxi y de Nueva Imagen, consistentes en el estudio tarifario y una presentación de los alcances del estudio [...]”.¹¹¹⁹

Por su parte, TESTIGO 6 dijo: “[...] No hubo acuerdo, nos juntamos y ahí lo platicamos verbalmente. Ahí fue el compromiso de la confidencialidad. Las reuniones nada más fueron para establecer el precio. La empresa se comprometió a dar total confidencialidad. Nada más hubo una junta entre todas las agrupaciones y SEPSA. Yo estuve presente en esa junta, en la cual no se firmó ningún documento, sólo establecimos que tenía que haber confidencialidad y respeto a los datos que le íbamos a proporcionar a esta empresa SEPSA por cada una de las organizaciones. Sé que no hubo otra reunión porque le tenemos prohibido a Yellow Cab, tiene que tomarnos parecer a nosotros los permisionarios de Yellow Cab. No puede haber una junta entre las agrupaciones sin que estemos presentes los permisionarios de las agrupaciones. Estoy seguro de que sólo hubo una junta entre SEPSA y las agrupaciones en la cual yo estuve presente, junto con los demás permisionarios [...]”.¹¹²⁰ Toda vez que con relación a la pregunta anterior TESTIGO 6 manifestó que no se firmó algún documento, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le puso a la vista el ACUERDO, documento que obra en el folio 5148 del EXPEDIENTE, a lo que el testigo refirió: “[...] No lo recuerdo bien, recuerdo que es parecido a lo que nosotros firmamos con esta empresa [SEPSA]. Sinceramente no me acuerdo. No recuerdo el documento, si me saí y se quedaron mis demás compañeros pues ellos también tienen la facultad y no nada más yo [...]”.¹¹²¹ Al respecto, el servidor público

¹¹¹⁵ *Idem.*

¹¹¹⁶ Folio 20709.

¹¹¹⁷ Folios 20746 (pregunta 66 para TESTIGO 1), 24759 (pregunta 66 para TESTIGO 6), y 20711 (pregunta 66 para TESTIGO 8).

¹¹¹⁸ Folio 20746.

¹¹¹⁹ *Idem.*

¹¹²⁰ Folio 24759.

¹¹²¹ Folio 24760.



36457

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo responder si conoce el ACUERDO o si lo había visto o sabido de él, a lo que respondió: “[...] No [...]”.¹¹²²

Finalmente, TESTIGO 8 contestó de la siguiente manera: “[...] No, como permisionario lo ignoro [...]”.¹¹²³

d. Que AICM y [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI] formalizaron un CONTRATO MORAL únicamente para que dichas agrupaciones colaboraran con AICM para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria se realice en términos de orden, eficacia y eficiencia.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y a TESTIGO 8 les realizaron la siguiente pregunta: “[...] Si AICM y [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] formalizaron un instrumento jurídico denominado [CONTRATO MORAL], con el objeto de que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] colaborara[n] con AICM para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria se realice en términos de orden, eficacia y eficiencia [...]”.¹¹²⁴

En este sentido, TESTIGO 1 declaró: “[...] Si, es correcto, en efecto se celebraron convenios con esas agrupaciones con la finalidad de dar eficiencia al uso de la infraestructura aeroportuaria, me consta porque en razón de mi encargo yo firmé los respectivos contratos con esas agrupaciones [...]”.¹¹²⁵ por su parte, TESTIGO 6 contestó respecto de YELLOW CAB que: “[...] sí, celebró por orden de nosotros un contrato moral [...]”.¹¹²⁶ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] porque nosotros le dimos autorización para establecer un orden dentro de las propias instalaciones del Aeropuerto [...]”.¹¹²⁷ Posteriormente, con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] somos muy respetuosos de las demás organizaciones, yo me dedico a lo que es Yellow Cab y mis compañeros permisionarios [...]”.¹¹²⁸

A su vez, TESTIGO 7 respondió: “[...] Sí [...]”.¹¹²⁹ Finalmente TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, declaró: “[...] Pues sí [...]”.¹¹³⁰ y, respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] Desconozco [...]”.¹¹³¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Nosotros firmamos un [CONTRATO

¹¹²² *Idem.*

¹¹²³ Folio 20711.

¹¹²⁴ Folios 20729 y 20730 (pregunta 20 para TESTIGO 1), 24745 (pregunta 20 de TESTIGO 6), 19409 a 19411 (preguntas 14, 24 y 34 de TESTIGO 7) y 20697 (pregunta 20 para TESTIGO 8).

¹¹²⁵ Folio 20730.

¹¹²⁶ Folio 24745.

¹¹²⁷ *Idem.*

¹¹²⁸ *Idem.*

¹¹²⁹ Folios 20788, 20790 y 20792.

¹¹³⁰ Folio 20697.

¹¹³¹ *Idem.*

WY



MORAL] con el Aeropuerto, todos los permisionarios de YELLOW CAB, para que toda la parte administrativa sea más sencilla [...]”¹¹³²

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si el [CONTRATO MORAL] formalizado entre [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] y AICM, faculta a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]”¹¹³³

En este sentido, TESTIGO 1 manifestó que: “[...] No, esos contratos no facultan a las agrupaciones para prestar el [SERVICIO DE TAXI]. En primer término porque ese contrato no podría sustituir al permiso que debe expedir la [DGAF] y como ya mencioné las agrupaciones carecen de ese permiso por tanto no pueden prestar el [SERVICIO DE TAXI] en términos legales. La función del [CONTRATO MORAL] es una coadyuvancia entre el Aeropuerto y las agrupaciones para que el uso de la infraestructura aeroportuaria sea ordenada y eficiente y me consta porque yo firmé esos contratos como parte del Aeropuerto, como parte de la representación técnica por el área que estaba bajo mi cargo [...]”¹¹³⁴

Por su parte, TESTIGO 6, con relación a YELLOW CAB, señaló: “[...] Sí [...]”¹¹³⁵ adicionalmente, TESTIGO 6 con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, respondió: “[...] somos muy respetuosos de las demás organizaciones, yo me dedico a lo que es Yellow Cab y mis compañeros permisionarios [...]”¹¹³⁶

Por otra parte, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respondió: “[...] De conformidad con las cláusulas séptima y octava del Convenio Moral, los permisionarios tendrán derecho a prestar el [SERVICIO DE TAXI] en cualquier modalidad, siempre y cuando cumplan con las especificaciones de la SCT [...]”¹¹³⁷ respecto a PORTO TAXI, respondió: “[...] De conformidad con la cláusula primera del Convenio Moral, los permisionarios tendrán derecho de prestar el [SERVICIO DE TAXI] en cualquier parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México o foránea [...]”¹¹³⁸

Finalmente, TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, informó lo siguiente: “[...] Sí, en lo que se refiere a YELLOW CAB sí [...]”¹¹³⁹ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] Lo ignoro [...]”¹¹⁴⁰ luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 8 le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo cual contestó: “[...] Sí, porque para facilitar todo lo administrativo y esa parte es qué reglas vamos a observar dentro del Aeropuerto, etcétera. La [sic] reglas son las que imponga el Aeropuerto [...]”¹¹⁴¹

¹¹³² Ídem.

¹¹³³ Folios 20730 (pregunta 21 para TESTIGO 1), 24745 (pregunta 21 para TESTIGO 6), 19409 a 19411 (preguntas 15, 25 y 35 para TESTIGO 7), y 20697 (pregunta 21 para TESTIGO 8).

¹¹³⁴ Folio 20730.

¹¹³⁵ Folio 24745.

¹¹³⁶ Folio Ídem.

¹¹³⁷ Folios 20788 y 20790.

¹¹³⁸ Folio 20792.

¹¹³⁹ Folio 20697.

¹¹⁴⁰ Ídem.

¹¹⁴¹ Ídem.



38 157

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

e. Que el SERVICIO DE TAXI, se presta al amparo del permiso expedido por la DGAF.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8, les hicieron la siguiente pregunta: “[...] Si el [SERVICIO DE TAXI] se presta al amparo del permiso expedido por la [DGAF]”.¹¹⁴²

En este sentido, TESTIGO 1 señaló lo siguiente: “[...] Es correcto [...]”.¹¹⁴³ Adicionalmente, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Por la naturaleza de mis funciones porque conozco la [LCPAF] y el [RAFSA] y porque de mil novecientos setenta y nueve a mil novecientos ochenta y dos yo presté servicios en la [DGAF] [...]”.¹¹⁴⁴

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó lo siguiente: “[...] sí, pues yo soy el permisionario. Si lo presto porque la [SCT] fue la que me expidió el permiso [...]”.¹¹⁴⁵

A su vez, TESTIGO 7 manifestó: “[...] De conformidad con la fracción I del artículo 8 de la [LCPAF], se requiere de permiso otorgado por la SCT, la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo [...]”.¹¹⁴⁶

Finalmente, TESTIGO 8 respondió: “[...] Regularmente, siempre con el permiso es con el que podemos trabajar, ya con el permiso se obtiene un contrato con el Aeropuerto [...]”.¹¹⁴⁷ Asimismo, se observa que la servidora pública comisionada para el desahogo de la prueba a cargo del testigo antes señalado, solicitó “[...] precisar a qué tipo de contrato se refiere [...]”,¹¹⁴⁸ a lo que el declarante señaló: “[...] Es un contrato de acceso, así le llaman [...]”.¹¹⁴⁹

f. Que el AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS.

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 se les preguntó: “[...] Si AICM carece de facultades para impedir la prestación del [SERVICIO DE TAXI] a aquellas personas que cuentan con un permiso autorizado por la DGAF [...]”.¹¹⁵⁰

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió que: “[...] Es correcto, el AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del servicio [...]”.¹¹⁵¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque

¹¹⁴² Folios 20724 (pregunta 5 para TESTIGO 1), 24740 (pregunta 5 para TESTIGO 6), 19408 (pregunta 7 para TESTIGO 7) y 20692 (pregunta 5 para TESTIGO 8).

¹¹⁴³ Folio 20724.

¹¹⁴⁴ *Idem*.

¹¹⁴⁵ Folio 24740.

¹¹⁴⁶ Folio 20786.

¹¹⁴⁷ Folio 20692.

¹¹⁴⁸ *Idem*.

¹¹⁴⁹ *Idem*.

¹¹⁵⁰ Folios 20727 (pregunta 11 para TESTIGO 1), 24742 (pregunta 11 para TESTIGO 6), 19408 (pregunta 8 para TESTIGO 7) y 20695 (pregunta 11 para TESTIGO 8).

¹¹⁵¹ Folio 20727.

en razón de mi encargo conozco las atribuciones legales del Aeropuerto tanto como persona moral como concesionario, porque conozco la Ley de Aeropuertos y su Reglamento y todas las normas que regulan el autotransporte federal [...].¹¹⁵²

Por su parte Testigo 7, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de diciembre de dos mil dieciséis, señaló: “[...] Para que las unidades vehiculares presten el [SERVICIO DE TAXI], conforme a la fracción I del artículo 8 de la [LCPAF] requieren de un permiso otorgado por la SCT y de un convenio de acceso a zona federal celebrado con esta entidad [...]”.¹¹⁵³ Asimismo, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintitrés de enero de dos mil diecisiete aclaró la respuesta anterior indicando lo siguiente: “[...] No, porque aparte del permiso se requiere de la celebración de un contrato de acceso a zona federal [...]”.¹¹⁵⁴

A su vez, TESTIGO 6 dijo: “[...] no lo sé, la verdad [...]”,¹¹⁵⁵ y TESTIGO 8 respondió: “[...] Yo lo desconozco [...]”.¹¹⁵⁶

g. Que el AICM solo tiene la facultad para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene la que le permite autorizar o impedir la circulación de [UNIDADES] en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹¹⁵⁷

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió “[...] No, no tiene ninguna facultad para tales efectos, me consta porque conozco la Ley de Aeropuertos, su Reglamento y la naturaleza jurídica de AICM como persona moral y el título de concesión [...]”.¹¹⁵⁸ Por su parte, TESTIGO 6 señaló: “[...] No lo sé [...]”.¹¹⁵⁹ Finalmente, TESTIGO 8 contestó: “[...] Como permisionario lo ignoro [...]”.¹¹⁶⁰

Mientras que a TESTIGO 7 le preguntaron: “[...] Si dentro de sus facultades legales, AICM carece de aquella que le permite autorizar o impedir la circulación de [UNIDADES] en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del [SERVICIO DE TAXI] [énfasis añadido]”.¹¹⁶¹ En razón de la

¹¹⁵² *Idem.*

¹¹⁵³ Folio 20787.

¹¹⁵⁴ Folio 24800.

¹¹⁵⁵ Folio 24743.

¹¹⁵⁶ Folio 20695.

¹¹⁵⁷ Folios 20738 (pregunta 44 para TESTIGO 1), 24754 (pregunta 44 para TESTIGO 6) y 20706 (pregunta 44 para TESTIGO 8).

¹¹⁵⁸ Folio 20739.

¹¹⁵⁹ Folio 24754.

¹¹⁶⁰ Folio 20706.

¹¹⁶¹ Folio 19411 (pregunta 41 para TESTIGO 7).



36473

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

pregunta anterior, TESTIGO 7 señaló lo siguiente: “[...] AICM carece de facultades para autorizar o impedir la circulación de unidades en las vialidades de jurisdicción federal [...]”.¹¹⁶²

Luego, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les formularon la siguiente pregunta: “[...] Si AICM cuenta con facultades para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita [...]”.¹¹⁶³

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: “[...] Si tiene esas facultades, pero única y exclusivamente en las áreas que no son públicas, es decir, en zonas confinadas o destinadas a algún tipo de servicio para lo cual se requiera celebrar contratos de derecho de acceso, pero en áreas públicas y en vialidades el Aeropuerto no tiene ninguna facultad. Estas facultades derivan de la Ley de Aeropuertos y del Reglamento que establecen que el derecho de acceso y el estacionamiento para el caso de los auto transportistas federales constituye un servicio aeroportuario a cargo del concesionario. El instrumento jurídico a que se refiere la pregunta es el contrato de derecho de acceso. Si algún tercero no tiene dicho contrato de acceso no puede hacer uso del derecho de acceso y de las áreas de estacionamiento en las áreas restringidas. Las áreas restringidas son la plataforma, es decir donde están las pistas, hangares, la terminal terrestre y las zonas de abordaje del servicio de taxi [...]”.¹¹⁶⁴ Adicionalmente, se advierte que la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo antes mencionado la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo porque conozco la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, la naturaleza del AICM como persona moral y el título de concesión [...]”.¹¹⁶⁵

Por su parte TESTIGO 7, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de diciembre de dos mil dieciséis, señaló: “[...] Para que las unidades vehiculares presten el [SERVICIO DE TAXI], conforme a la fracción I del artículo 8 de la [LCPAF] requieren de un permiso otorgado por la SCT y de un convenio de acceso a zona federal celebrado con esta entidad [...]”.¹¹⁶⁶ Asimismo, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintitrés de enero de dos mil diecisiete aclaró la respuesta anterior indicando lo siguiente: “[...] Sí, AICM tiene facultades [...]”.¹¹⁶⁷

Finalmente, TESTIGO 6 contestó: “[...] no lo sé [...]”.¹¹⁶⁸ y TESTIGO 8 respondió: “[...] Lo ignoro [...]”.¹¹⁶⁹

¹¹⁶² Folio 24802.

¹¹⁶³ Folios 20727 (pregunta 12 para TESTIGO 1), 24743 (pregunta 12 para TESTIGO 6), 19409 (pregunta 9 para TESTIGO 7) y 20695 (pregunta 12 para TESTIGO 8).

¹¹⁶⁴ Folio 20727.

¹¹⁶⁵ *Idem.*

¹¹⁶⁶ Folio 20787.

¹¹⁶⁷ Folio 24801.

¹¹⁶⁸ Folio 24743.

¹¹⁶⁹ Folio 20695.



h. YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN no prestan el SERVICIO DE TAXI, pues corresponde exclusivamente a los PERMISIONARIOS.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 se les preguntó: “[...] Si la prestación del [SERVICIO DE TAXI] le corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS] [...]”.¹¹⁷⁰ Así, TESTIGO 1 contestó lo siguiente: “[...] Es correcto, sólo los permisionarios son los que están legalmente facultados para prestar el servicio [...]”,¹¹⁷¹ al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo conozco la [LCPAF], el [RAFSA] [...]”,¹¹⁷² por su parte, TESTIGO 6 indicó: “[...] sí, nada más a nosotros los permisionarios que prestamos el servicio [...]”,¹¹⁷³ a su vez, TESTIGO 7 señaló que: “[...] Para que las [UNIDADES] presten el [SERVICIO DE TAXI], conforme a la fracción I del artículo 8 de la [LCPAF] requieren de un permiso otorgado por la SCT y de un convenio de acceso a zona federal celebrado con esta entidad [...]”,¹¹⁷⁴ finalmente, TESTIGO 8 dijo que “[...] Así está estipulado, así nos lo han enseñado [...]”,¹¹⁷⁵ luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 8 le solicitó al testigo que aclarara su respuesta, a lo cual contestó: “[...] Tenemos una autorización que nos da la SCT y ahí vienen todas las reglas [...]”.¹¹⁷⁶

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], la prestación del [SERVICIO DE TAXI], le corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS], asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]”.¹¹⁷⁷ En este sentido, TESTIGO 1 manifestó que: “[...] Sí, es correcto, me consta porque conozco la [LCPAF], el [RAFSA] y conozco la organización de esas agrupaciones [...]”,¹¹⁷⁸ por su parte, TESTIGO 6, con relación a YELLOW CAB, señaló: “[...] el servicio que prestamos nada más lo prestamos los permisionarios. Yo hablo de nuestra administración, ella no tiene facultad para prestar el servicio [...]”,¹¹⁷⁹ adicionalmente, TESTIGO 6 en relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, respondió: “[...] no lo sé [...]”.¹¹⁸⁰

Por otra parte, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB, respondió: “[...] De conformidad con las cláusulas primera, séptima y octava de los Convenios Morales respectivos, los permisionarios asociados a las empresas prestarán el servicio de transporte público federal de pasajeros [...]”,¹¹⁸¹ respecto a NUEVA IMAGEN,

¹¹⁷⁰ Folios 20727 (pregunta 13 para TESTIGO 1), 24743 (pregunta 13 para TESTIGO 6), 19409 (pregunta 10 para TESTIGO 7) y 20695 (pregunta 13 para TESTIGO 8).

¹¹⁷¹ Folio 20727.

¹¹⁷² Folio 20728.

¹¹⁷³ Folio 24743.

¹¹⁷⁴ Folio 20787.

¹¹⁷⁵ Folio 20695.

¹¹⁷⁶ *Idem*.

¹¹⁷⁷ Folios 20728 (pregunta 14 para TESTIGO 1), 24743 (pregunta 14 para TESTIGO 6), 19409 y 19410 (preguntas 11, 21 y 31 para TESTIGO 7), y 20695 (pregunta 14 para TESTIGO 8).

¹¹⁷⁸ Folio 20728.

¹¹⁷⁹ Folio 24743.

¹¹⁸⁰ Folio *Idem*.

¹¹⁸¹ Folio 20787.

Wey



36473

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

respondió: “[...] De conformidad con las cláusulas séptima y octava del Convenio Moral, los permisionarios tendrán derecho de prestar el servicio en cualquier modalidad, siempre y cuando cumplan con las especificaciones de la SCT [...]”;¹¹⁸² y con relación a PORTO TAXI, respondió: “[...] De conformidad con la cláusula primera del Convenio Moral, los permisionarios asociados a la empresa prestarán el servicio a cualquier parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México [...]”.¹¹⁸³

Finalmente, TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, informó lo siguiente: “[...] Respecto a la prestación del servicio en lo que concierne a YELLOW CAB somos los permisionarios los que damos el servicio [...]”;¹¹⁸⁴ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] nosotros no opinamos, desconocemos [...]”;¹¹⁸⁵ luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 8 le solicitó al testigo que aclarara “[...] a qué se refiere con “nosotros” [...]”;¹¹⁸⁶ a lo cual contestó: “[...] YELLOW CAB, a los permisionarios de YELLOW CAB [...]”.¹¹⁸⁷

Además, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] carece[n] de facultades, competencias y/o atribuciones para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]”;¹¹⁸⁸ en este orden de ideas, TESTIGO 1 respondió: “[...] Es correcto, no tienen atribuciones para prestar el [SERVICIO DE TAXI]. En primer lugar porque no tienen permisos y porque su naturaleza jurídica les impide cumplir con la [LCPAF] y el Reglamento. En razón de ser asociaciones civiles no pueden ser objeto de la expedición de un permiso que está reservado para personas morales o personas físicas y para el caso de las personas morales tienen que ser sociedades mercantiles [...]”;¹¹⁸⁹ al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Conozco la [LCPAF] y el [RAFSA] [...]”.¹¹⁹⁰

Por su parte TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, señaló: “[...] claro, carece de facultades. Ella nada más es nuestra administradora [...]”;¹¹⁹¹ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN refirió: “[...] somos respetuosos, lo que hagan ellos o dejen de hacer no nos importa [...]”.¹¹⁹²

A su vez, TESTIGO 7 manifestó: “[...] Si, ya que sólo representan a los permisionarios que son los facultados para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹¹⁹³ Finalmente TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, contestó: “[...] Ahí en lo que respecta a YELLOW CAB, los que estamos autorizados somos los

¹¹⁸² Folio 20789.

¹¹⁸³ Folio 20891.

¹¹⁸⁴ Folio 20695.

¹¹⁸⁵ *Ídem.*

¹¹⁸⁶ *Ídem.*

¹¹⁸⁷ *Ídem.*

¹¹⁸⁸ Folios 20728 (pregunta 15 para TESTIGO 1), 24743 (pregunta 15 para TESTIGO 6), 19409 y 19410 (preguntas 12, 22 y 32 para TESTIGO 7) y 20695 (pregunta 15 para TESTIGO 8).

¹¹⁸⁹ Folio 20728.

¹¹⁹⁰ *Ídem.*

¹¹⁹¹ Folio 24743.

¹¹⁹² *Ídem.*

¹¹⁹³ Folio 24801.

13

luy



permisionarios, YELLOW CAB no tiene permiso [...]”;¹¹⁹⁴ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, dijo: “[...] desconozco [...]”.¹¹⁹⁵

Posteriormente, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si existe [...] fundamento legal o motivo para que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] deba[n] asumir la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹¹⁹⁶

En este orden de ideas, TESTIGO 1, en respuesta a la pregunta 26, contestó “[...] No, no existe ningún fundamento legal para que las agrupaciones puedan asumir legalmente la prestación del servicio, esto es así porque los permisos por parte de la [SCT] no están expedidos a favor de las agrupaciones y las agrupaciones tampoco tienen [...] [CONTRATOS INDIVIDUALES]”;¹¹⁹⁷ mientras que en respuesta a la pregunta 6 del apartado C con relación a NUEVA IMAGEN contestó: “[...] No, en virtud de que en las cláusulas séptima y octava del convenio moral se establece que los permisionarios son los que prestan el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹¹⁹⁸

Por su parte, TESTIGO 6, respecto a YELLOW CAB, respondió “[...] No [...]”;¹¹⁹⁹ y con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN el declarante manifestó: “[...] No lo sé [...]”.¹²⁰⁰

A su vez, TESTIGO 7 contestó: “[...] No, en virtud de que en las cláusulas primera, séptima y octava de los convenios morales respectivos, se establecen [sic] que los permisionarios son los que prestan el servicio [...]”.¹²⁰¹ Finalmente, TESTIGO 8 contestó: “[...] En relación a la pregunta, respecto a YELLOW CAB lo ignoro. Repito, el [SERVICIO DE TAXI] lo prestamos los permisionarios [...]”;¹²⁰² y con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN el declarante también señaló: “[...] Lo ignoro [...]”.¹²⁰³

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si la obligación de prestar el [SERVICIO DE TAXI] corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]”.¹²⁰⁴

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] Si es correcto, los permisionarios que agremian estas agrupaciones son los únicos que pueden prestar el [SERVICIO DE TAXI] en términos legales, me refiero al contenido de la [LCPAF] y el [RAFSA] y al hecho de que son los únicos que cuentan con el permiso expedido por la [SCT] [...]”.¹²⁰⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba

¹¹⁹⁴ Folio 20695.

¹¹⁹⁵ Ídem.

¹¹⁹⁶ Folios 20732 y 20743 (preguntas 26 y 55 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 55 para TESTIGO 6), 19409 a 19412 (preguntas 18, 28, 38 y 6 del apartado C para TESTIGO 7) y 20709 (pregunta 55 para TESTIGO 8).

¹¹⁹⁷ Folio 20732.

¹¹⁹⁸ Folio 24803.

¹¹⁹⁹ Folio 24756.

¹²⁰⁰ Ídem.

¹²⁰¹ Folio 24801.

¹²⁰² Folio 20709.

¹²⁰³ Ídem.

¹²⁰⁴ Folios 20732 (pregunta 27 para TESTIGO 1), 24747 (pregunta 27 para TESTIGO 6), 19409 a 19411 (preguntas 19, 29 y 39 para TESTIGO 7) y 20700 (pregunta 27 para TESTIGO 8).

¹²⁰⁵ Folio 20732.



36475

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque conozco la [LCPAF], el [RAFSA] y porque en razón de mi encargo conozco la forma en que está organizada la prestación del [SERVICIO DE TAXI] en el AICM [...]”.¹²⁰⁶

Por otra parte, TESTIGO 6, respecto a YELLOW CAB, respondió “[...] sí, nada más nos corresponde a los permisionarios [...]”;¹²⁰⁷ y con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN el declarante manifestó: “[...] yo pienso que también debe ser igual, pues son permisionarios también mis compañeros [...]”.¹²⁰⁸

A su vez, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] De conformidad con las cláusulas séptima y octava del Convenio Moral, los permisionarios tendrán derecho a prestar el [SERVICIO DE TAXI] en cualquier modalidad, siempre y cuando cumplan con las especificaciones de la SCT [...]”;¹²⁰⁹ respecto a PORTO TAXI, respondió: “[...] De conformidad con la cláusula primera del Convenio Moral, los permisionarios asociados a la empresa prestarán el [SERVICIO DE TAXI] a cualquier parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México o foránea [...]”.¹²¹⁰

Finalmente, TESTIGO 8, respecto a YELLOW CAB, contestó: “[...] Sí [...]”;¹²¹¹ y con relación a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN el declarante también señaló: “[...] Lo ignora [...]”.¹²¹²

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si [LAS AGRUPACIONES], están [autorizadas] para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹²¹³

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] No están autorizadas para prestar el servicio porque como ya lo mencioné las agrupaciones no tienen permiso por parte de la SCT y por ende tampoco tienen contrato de derecho de acceso. Me consta porque conozco la Ley, el Reglamento y conozco la naturaleza jurídica de las agrupaciones [...]”.¹²¹⁴

Por otra parte, TESTIGO 6 respondió “[...] Hablo de Yellow Cab, nuestra administradora no está facultada ni autorizada para tener permiso o prestar el servicio. Los que prestamos el servicio somos nosotros los permisionarios. Bonitos nos veríamos compitiendo entre nosotros [...]”.¹²¹⁵ Al respecto, se le solicitó al testigo que aclarara a qué se refería con su manifestación relativa a “Bonitos nos veríamos compitiendo entre nosotros”, a lo que respondió: “[...] Fue muy claro el licenciado al decirle que hablé únicamente de mi administrador Yellow Cab y así lo hizo saber el licenciado que nosotros somos los permisionarios los que instruimos a nuestra administradora. Los permisionarios de Yellow Cab compiten uno con otro porque son de Yellow Cab. La competencia se da en aspectos relacionados con nuestro vehículo en mejores condiciones

¹²⁰⁶ Ídem.

¹²⁰⁷ Folio 24747.

¹²⁰⁸ Ídem.

¹²⁰⁹ Folios 20789 y 20791.

¹²¹⁰ Folio 20793.

¹²¹¹ Folio 20700.

¹²¹² Ídem.

¹²¹³ Folios 20740 y 20741 (pregunta 49 para TESTIGO 1), 24755 (pregunta 49 para TESTIGO 6), 19412 (pregunta 1 del apartado C para TESTIGO 7) y 20707 (pregunta 49 para TESTIGO 8).

¹²¹⁴ Folio 20741.

¹²¹⁵ Folio 24755.

my



35476

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

para prestar un mejor servicio, hay compañeros que traen un vehículo de otra marca con aditamentos distintos al mismo y esa es la competencia que se da entre nosotros. Lo anterior, con la finalidad de ofrecer un mejor servicio [...]"¹²¹⁶

A su vez, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, contestó: "[...] No, en virtud de que en las cláusulas primera, séptima y octava de los convenios morales respectivos, se establecen [sic] que los permisionarios son los que prestan el servicio [...]"¹²¹⁷

Finalmente, TESTIGO 8 contestó: "[...] Bueno, los que estamos autorizados somos los permisionarios de YELLOW CAB, lo demás no [...]"¹²¹⁸ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: "[...] Nosotros como permisionarios somos los que prestamos el servicio, no mi organización [...]"¹²¹⁹

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: "[...] Si las [AGRUPACIONES] son competidores entre sí, respecto de la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"¹²²⁰

En este sentido, TESTIGO 1 señaló: "[...] No, las agrupaciones no pueden competir entre sí en la prestación del servicio porque ellas no prestan el servicio, el servicio lo prestan los permisionarios que agremia cada una de ellas, en su caso, las agrupaciones compiten entre sí en el suministro de servicios administrativos, eso se comprueba con la cantidad de permisionarios que piden salir de una agrupación e ingresar a otra en donde están viendo mejores resultados. - - - - Son los permisionarios los que son competidores entre sí, cada permisionario es competidor de otros permisionarios dentro de su misma agrupación y competidor respecto de los permisionarios de las otras agrupaciones. Internamente en la agrupación su competencia es eficiencia, quién es más eficiente y más productivo, internamente no hay competencia respecto de precios; entre permisionarios de una agrupación y otra compiten no sólo por el mercado, compiten en precio. - - - - Los permisionarios de Yellow Cab, por ejemplo, compiten con los permisionarios de Sitio 300, estos a su vez con los de Porto Taxi y así cada uno de ellos. - - - - La venta de boletos se da por dos esquemas: uno, donde han contratado a un tercero, que es el caso de Yellow Cab, Porto Taxi y Confort, ellos tienen un tercero que les vende boletos; de lo que tengo conocimiento ese contrato lo realizaron de manera dual, debe haber un contrato tanto con la agrupación como con cada uno de los permisionarios, obedece a un sistema de eficiencia, sería materialmente imposible que cada permisionario vendiera sus boletos. En primer lugar, en términos económicos cada uno tendría que tener un punto de venta en 4 o 5 partes del Aeropuerto cada uno, posterior a eso organizar las áreas de abordaje; entonces, el hecho de que funcionen por agrupación obviamente da una eficiencia en el sistema, por lo que una de las funciones de la agrupación es la venta de boletos así como el pago de la contraprestación, las cuales se realizan por cuenta y orden del permisionario. - - - - Hay otro esquema que es el caso de Sitio 300 y Nueva Imagen; ellos contratan espacios y venden de manera directa, es decir, se vende el boleto por agrupación [...]"¹²²¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el

¹²¹⁶ Ídem.

¹²¹⁷ Folio 24802.

¹²¹⁸ Folio 20708.

¹²¹⁹ Ídem.

¹²²⁰ Folios 20741 (pregunta 51 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 51 para TESTIGO 6), 19412 (pregunta 2 del apartado C para TESTIGO 7) y 20708 (pregunta 51 para TESTIGO 8).

¹²²¹ Folio 20741 y 20742.



36477

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo conozco la naturaleza jurídica de las agrupaciones y porque este cambio de permisionarios de una agrupación a otra sucedió durante mi encargo y en la actualidad debe seguir sucediendo [...]”.¹²²²

Por su parte, TESTIGO 6 dijo: “[...] Si somos competidores, eso es lo que nos hace mejor a Yellow Cab [...]”.¹²²³ A su vez, TESTIGO 7 señaló lo siguiente: “[...] Sí, a través de sus permisionarios [...]”.¹²²⁴ Adicionalmente, TESTIGO 8 contestó de la siguiente manera: “[...] Pues no, los que somos los competidores somos los permisionarios [...]”.¹²²⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque somos los dueños de los permisos [...]”.¹²²⁶

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si existe algún elemento legal y fehaciente que acredite que LAS [AGRUPACIONES] prestan el [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹²²⁷

En este orden de ideas, TESTIGO 1 respondió “[...] Ninguno que yo conozca. Reitero que las agrupaciones no tienen permiso por parte de la SCT y por consiguiente están impedidas legalmente para prestar el servicio [...]”.¹²²⁸

Por su parte, TESTIGO 6 respondió “[...] Son los permisos los que nos permiten prestar el servicio, lo emite la SCT. Las agrupaciones, hablo tácitamente de Yellow Cab, no pueden prestar el servicio, los que somos los permisionarios somos los que prestamos el servicio. Mi administradora nada más es para administrar y tramitar. Con administrar y tramitar me refiero a que es nuestro representante y administradora. Solicito cambiar la palabra tramitar a representar. Al inicio de las preguntas dije que se encarga de pagar lo de los moduladores, luz, agua, sueldos, etc [...]”.¹²²⁹

A su vez, TESTIGO 7 contestó: “[...] No, en virtud de que en las cláusulas primera, séptima y octava de los convenios morales respectivos, se establecen [sic] que los permisionarios son los que prestan el servicio [...]”.¹²³⁰ Finalmente, TESTIGO 8 contestó: “[...] Respecto a la pregunta, lo ignoro, yo diría que los que prestamos el servicio somos los permisionarios [...]”.¹²³¹

¹²²² Folio 20742.

¹²²³ Folio 24756.

¹²²⁴ Folio 24803.

¹²²⁵ Folio 20708.

¹²²⁶ *Idem*.

¹²²⁷ Folios 20742 (pregunta 52 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 52 para TESTIGO 6), 19412 (pregunta 3 del apartado C para TESTIGO 7) y 20708 (pregunta 52 para TESTIGO 8).

¹²²⁸ Folio 20742.

¹²²⁹ Folio 24756.

¹²³⁰ Folio 24802.

¹²³¹ Folio 20708.



36478

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

i. [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] representan a sus PERMISIONARIOS sólo respecto de cuestiones administrativas.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] representa[n] a los [PERMISIONARIOS] asociados a dicha[s] asociación[es] civil[es] solo respecto de cuestiones administrativas, como lo son la representación de los respectivos [PERMISIONARIOS] asociados ante terceros, la venta de los boletos para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta, como lo es el retorno de los recursos correspondientes a cada permisionario, la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc [...]”¹²³²

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Es correcto, esas son las funciones de las agrupaciones, me consta porque conozco sus actas constitutivas, modificaciones en su caso [...]”¹²³³ TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, dijo: “[...] Yellow Cab únicamente es nuestro administrador y representante [...]”¹²³⁴ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] somos muy respetuosos de las demás organizaciones, yo me dedico a lo que es Yellow Cab y mis compañeros permisionarios [...]”¹²³⁵

Por su parte, TESTIGO 7 respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, manifestó que: “[...] De conformidad con la declaración II.10 del [CONTRATO MORAL], la asociación agrupa a [PERMISIONARIOS] del [SERVICIO DE TAXI] y por cuenta y orden de éstos los representa ante terceros en los asuntos relativos de la agrupación y lo referente a la operación del servicio [...]”¹²³⁶ asimismo, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de diciembre de dos mil dieciséis, respecto de PORTO TAXI, señaló: “[...] De conformidad con la declaración II.10 del [CONTRATO MORAL], la asociación agrupa a [PERMISIONARIOS] del [SERVICIO DE TAXI] y por cuenta y orden de éstos los representa ante terceros en los asuntos relativos de la agrupación y lo referente a la operación del servicio [...] De conformidad con el artículo 2673 del Código Civil Federal, las asociaciones se rigen por sus estatutos sociales y es la vida interna de dicha agrupaciones [sic] [...]”¹²³⁷ y mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintitrés de enero de dos mil diecisiete aclaró la respuesta anterior indicando lo siguiente: “[...] Sí, conforme al instrumento jurídico celebrado entre las partes [...]”¹²³⁸

A su vez, TESTIGO 8 declaró respecto a YELLOW CAB lo siguiente: “[...] En lo que se refiere a YELLOW CAB, así es [...]”¹²³⁹ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN manifestó: “[...] Lo ignoro [...]”¹²⁴⁰ Al

¹²³² Folios 20729 (pregunta 19 para TESTIGO 1), 24744 (pregunta 19 de TESTIGO 6), 19409 y 19410 (preguntas 13, 23 y 33 de TESTIGO 7) y 20697 (pregunta 19 para TESTIGO 8).

¹²³³ Folio 20729.

¹²³⁴ Folio 24745.

¹²³⁵ *idem*.

¹²³⁶ Folios 20788 y 20790.

¹²³⁷ Folio 20792.

¹²³⁸ Folio 24801.

¹²³⁹ Folio 20697.

¹²⁴⁰ *idem*.



38477

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] *Nosotros como permisionarios nos reunimos, primero pues fundamos a YELLOW CAB y ahí tomamos el acuerdo de que YELLOW CAB nos represente para todo esto que usted dijo [...]*”.¹²⁴¹

A TESTIGO 1 y a TESTIGO 7 les preguntaron: “[...] *Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] únicamente representa[n] ante terceros y provee[n] de servicios administrativos a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]*”.¹²⁴²

A lo anterior, TESTIGO 1 señaló: “[...] *Si es correcto esa es precisamente la razón de ser de las agrupaciones y me consta porque conozco las actas constitutivas y las modificaciones de las agrupaciones. Los servicios administrativos que le suministran a sus agremiados consisten en trámites ante el Aeropuerto, ante la [SCT], labores de control interno, creación de expedientes, administración del recurso por la venta de los boletos, es el tipo de servicios que les provee, por ejemplo ante el Aeropuerto presentan ellos la solicitud por parte de los permisionarios para altas, bajas de unidades, altas, bajas de operadores, cesiones de derechos y para el caso de la [SCT], para el caso de sustitución de unidades y la sustitución en el permiso por la cesión de derechos, todos esos trámites ellos les ayudan haciendo la gestoría pero tiene que ser por cuenta y orden porque solamente el permisionario tiene los derechos y obligaciones que derivan del permiso [...]*”.¹²⁴³

A su vez, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, manifestó: “[...] *De conformidad con la declaración II.10 del [CONTRATO MORAL], la asociación agrupa a [PERMISIONARIOS] del [SERVICIO DE TAXI] y por cuenta y orden de éstos los representa ante terceros en los asuntos relativos de la agrupación y lo referente a la operación del servicio [...]*”.¹²⁴⁴ por su parte, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el cinco de diciembre de dos mil dieciséis, respecto de PORTO TAXI, señaló: “[...] *De conformidad con el artículo 2673 del Código Civil Federal, las asociaciones se rigen por sus estatutos sociales y es la vida interna de dicha agrupaciones [sic] [...]*”¹²⁴⁵ y mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintitrés de enero de dos mil diecisiete aclaró la respuesta anterior indicando lo siguiente: “[...] *Si, por lo que respecta a las funciones que desempeña en el AICM [...]*”.¹²⁴⁶ Asimismo, dicho testigo, en respuesta a la pregunta 4 del apartado C, respondió: “[...] *Lo desconozco, ya que las agrupaciones se rigen por sus estatutos, de conformidad con el artículo 2673 del [CCF] [...]*”.¹²⁴⁷

Por otra parte, a TESTIGO 1, a TESTIGO 6 y a TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] *Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] además de representar ante terceros y proveer de servicios administrativos a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], realiza[n] alguna*

¹²⁴¹ *Idem.*

¹²⁴² Folios 20731 (pregunta 24 para TESTIGO 1) y 19409 a 19412 (preguntas 16, 26, 36 y 4 del apartado C para TESTIGO 7).

¹²⁴³ Folio 20731.

¹²⁴⁴ Folios 20788 y 20790.

¹²⁴⁵ Folio 20792.

¹²⁴⁶ Folio 24801.

¹²⁴⁷ Folio 24801.



otra función [...]”.¹²⁴⁸Dicha pregunta también fue formulada a TESTIGO 7, sólo respecto de NUEVA IMAGEN.¹²⁴⁹

A la pregunta anterior, TESTIGO 1, respecto de las tres agrupaciones, respondió: “[...] Ninguna, su esfera de acción tiene como límite los derechos y obligaciones que le asisten al permisionario [...]”.¹²⁵⁰ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque conozco la Ley de Caminos, el Reglamento de Autotransporte y la naturaleza jurídica de las agrupaciones [...]”.¹²⁵¹

A su vez, TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, respondió: “[...] No [...]”¹²⁵² y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] La verdad desconozco [...]”.¹²⁵³ Por su parte, TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, señaló: “[...] No que yo sepa [...]”¹²⁵⁴ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] Lo ignoro [...]”.¹²⁵⁵ Y TESTIGO 7, respecto de NUEVA IMAGEN, dijo: “[...] Lo desconozco, ya que las agrupaciones se rigen por sus estatutos, de conformidad con el artículo 2673 del [CCF] [...]”¹²⁵⁶

Le preguntaron a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 lo siguiente: “[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] cuenta[n] con facultades de decisión o imposición sobre los aspectos legales y administrativos que en lo particular le corresponde a cada permisionario [...]”.¹²⁵⁷

En este orden de ideas, TESTIGO 1, en respuesta a la pregunta 25, señaló: “[...] No, no tienen esas facultades, me consta porque conozco las actas constitutivas, las reformas y porque legalmente las decisiones respecto del permiso y del [CONTRATO INDIVIDUAL] sólo le competen al permisionario quien es el titular de ambos instrumentos, es decir, tanto el permiso como el [CONTRATO INDIVIDUAL] [...]”¹²⁵⁸ y en respuesta a la pregunta 54: “[...] No, no tiene tales posibilidades de decisión o imposición, un ejemplo, es obligación del permisionario sustituir la unidad cada determinado periodo, pero sólo el permisionario decide qué tipo de unidad es la que va a adquirir. La agrupación como tal no tiene campo de acción sobre los cuales incidir en la opinión o decisión de los permisionarios. Estas obligaciones son impuestas a los permisionarios por la Ley de Autotransporte Federal y el Reglamento, si el permisionario incumple es la SCT quien lo sanciona, incluso no cumplir con las obligaciones es causal de revocación del permiso, en los derechos y obligaciones que tiene el permisionario él es el único responsable ante la SCT y nadie puede sustituirlo en los derechos que tiene, por ejemplo qué tipo de unidades adquirir, qué operadores contratar, con quién contratar el seguro del

¹²⁴⁸ Folios 20742 (pregunta 53 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 53 para TESTIGO 6) y 20700 (pregunta 53 para TESTIGO 8).

¹²⁴⁹ Folio 19412 (pregunta 4 del apartado C).

¹²⁵⁰ Folio 20742.

¹²⁵¹ *Ídem*.

¹²⁵² Folio 24756.

¹²⁵³ *Ídem*.

¹²⁵⁴ Folio 20708.

¹²⁵⁵ *Ídem*.

¹²⁵⁶ Folio 24803.

¹²⁵⁷ Folios 20731 y 20742 (preguntas 25 y 54 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 54 para TESTIGO 6), 19409 a 19412 (preguntas 17, 27, 37 y 5 del apartado C para TESTIGO 7) y 20709 (pregunta 54 para TESTIGO 8).

¹²⁵⁸ Folio 20731.



viajero. El trato es directo entre SCT y cada uno de los permisionarios. El registro de las tarifas tiene que hacerlo forzosamente el permisionario [...].¹²⁵⁹

Por su parte, TESTIGO 6 respecto de YELLOW CAB señaló: “[...] No cuentan con esa facultad, los que tenemos esa facultad somos nosotros los permisionarios [...]”,¹²⁶⁰ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN señaló: “[...] Desconozco [...]”.¹²⁶¹

A su vez, TESTIGO 7, en respuesta a la pregunta 17, 27 y 37, contestó: “[...] Sí, respecto de las actividades administrativas que realiza [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] en el AICM [...]”,¹²⁶² mientras que en respuesta a la pregunta 5 del apartado C, respondió: “[...] Lo desconozco, ya que las agrupaciones se rigen por sus estatutos, de conformidad con el artículo 2673 del [CCF] [...]”.¹²⁶³

Finalmente, TESTIGO 8, respecto a YELLOW CAB, señaló lo siguiente: “[...] No, somos los permisionarios los que tenemos el poder o la decisión, en YELLOW CAB. Absolutamente en todo, cualquier decisión que se tenga que tomar son los permisionarios [...]”,¹²⁶⁴ y, respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN refirió: “[...] Lo ignoro [...]”.¹²⁶⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Todas las decisiones son por cuenta y orden de los permisionarios [...]”.¹²⁶⁶

j. Que cada permisionario asociado a YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN facultó a su respectiva agrupación para efectuar el pago de una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] facultaron a dicha[s] asociación[es] civil[es] para que efectuara[n] el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal que a cada permisionario le corresponde, por orden y cuenta de cada uno [...]”.¹²⁶⁷

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Sí es correcto. Los permisionarios autorizaron a sus respectivas agrupaciones para que por su cuenta y orden se cubriera la contraprestación que les corresponde, incluso esta condición de eficiencia operativa se encuentra contemplada en los contratos celebrados tanto con las agrupaciones como con los permisionarios y me consta porque yo firmé esos contratos en razón de mi encargo [...]”,¹²⁶⁸ TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, señaló: “[...] Sí, nosotros los permisionarios

¹²⁵⁹ Folio 20731.

¹²⁶⁰ Folio 24756.

¹²⁶¹ *Idem*.

¹²⁶² Folio 24801.

¹²⁶³ Folio 24803.

¹²⁶⁴ Folio 20709.

¹²⁶⁵ *Idem*.

¹²⁶⁶ *Idem*.

¹²⁶⁷ Folios 20733 (pregunta 30 para TESTIGO 1), 24748 (pregunta 30 para TESTIGO 6), 19409 a 19411 (preguntas 20, 30 y 40 para TESTIGO 7) y 20701 (pregunta 30 para TESTIGO 8).

¹²⁶⁸ Folio 20733.



36482

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

autorizamos a nuestra organización Yellow Cab [...]”¹²⁶⁹ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, dijo: “[...] La verdad no lo sé [...]”.¹²⁷⁰

Por su parte, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB, manifestó que: “[...] De conformidad con las cláusulas séptima y octava del [CONTRATO MORAL], los permisionarios tendrán derecho de prestar el [SERVICIO DE TAXI] en cualquier modalidad, siempre y cuando cumplan con las especificaciones de la SCT [...]”.¹²⁷¹ respecto de NUEVA IMAGEN señaló: “[...] De conformidad con la cláusula décima cuarta del [CONTRATO MORAL], la agrupación se obliga a cubrir a AICM por cuenta y orden de sus asociados las contraprestaciones por acceso a zona federal, renta por áreas de estacionamiento y pago de uso de la infraestructura aeroportuaria [...]”.¹²⁷² y respecto a PORTO TAXI, dijo: “[...] De conformidad con la cláusula décima segunda del [CONTRATO MORAL], la agrupación se obliga a cubrir a AICM, a nombre y representación de los respectivos permisionarios, durante la vigencia del contrato, las contraprestaciones mensuales por acceso a zona federal, renta por áreas de estacionamiento y pago de uso de la infraestructura aeroportuaria [...]”.¹²⁷³

A su vez, TESTIGO 8 declaró respecto a YELLOW CAB lo siguiente: “[...] Si nosotros en YELLOW CAB, tomamos esa decisión [...]”¹²⁷⁴ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN manifestó: “[...] Lo ignoro [...]”.¹²⁷⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Se facilita que sea por convenir a las normas de YELLOW CAB, los permisionarios tomamos ese acuerdo que todos en conjunto se hiciera un solo pago [...]”.¹²⁷⁶ luego, la servidora pública comisionada le solicitó al testigo que abundara en su respuesta, a lo cual contestó: “[...] Nosotros hacemos reuniones, en los acuerdos internos que tenemos quedó asentado [...]”.¹²⁷⁷

k. Los únicos facultados para determinar, registrar y aplicar las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, son los PERMISIONARIOS.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si corresponde a cada permisionario el determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹²⁷⁸

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] Si es correcto, el único que está facultado legalmente para determinar las tarifas de la prestación del servicio es el permisionario, me consta porque conozco la [LCPAF] y el [RAFSA]. Para el caso de AICM esta determinación por lo regular se realiza por cada

¹²⁶⁹ Folio 24748.

¹²⁷⁰ *Idem.*

¹²⁷¹ Folio 20789.

¹²⁷² Folio 20791.

¹²⁷³ Folio 20793.

¹²⁷⁴ Folio 20701.

¹²⁷⁵ *Idem.*

¹²⁷⁶ *Idem.*

¹²⁷⁷ *Idem.*

¹²⁷⁸ Folios 20739 (pregunta 45 para TESTIGO 1), 24754 (pregunta 45 para TESTIGO 6), 19411 (pregunta 42 para TESTIGO 7) y 20706 (pregunta 45 para TESTIGO 8).

agrupación, es decir, los permisionarios agrupados a cualquiera de ellas, son los que deciden qué tarifa van a aplicar. Una vez que determinan las tarifas la [LCPAF] y el [RAFSA] establecen que el permisionario debe dar aviso a la SCT para el único efecto de registrar las tarifas con una anticipación de siete días antes de que entren en vigor. Para el caso de AICM, normalmente las agrupaciones comunican los ajustes que realizan a sus tarifas lo cual no representa sino una mera cortesía porque en los contratos celebrados tanto con los permisionarios como con las agrupaciones se estableció que la determinación de las tarifas es libertad y responsabilidad absoluta del permisionario y que el Aeropuerto se abstendría de intervenir en cualquier sentido [...].¹²⁷⁹

Por otra parte, TESTIGO 6 respondió “[...] A nosotros los permisionarios si nos corresponde establecer la tarifa [...]”.¹²⁸⁰ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] nosotros nos juntamos todos los permisionarios, y hacemos un análisis con relación al alza de acuerdo a la inflación de nuestro vehículo (gasolina, refacciones) eso ya nos permite decidir subirle un peso, dos pesos, etc. Va basado en el alza de los costos que tiene el mantenimiento de nuestros vehículos [...]”.¹²⁸¹

A su vez, TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, contestó: “[...] Conforme al artículo 61 del [RAFSA], los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la [SCT] [...]”.¹²⁸²

Finalmente, TESTIGO 8 contestó: “[...] Así es, por lo que se refiere a YELLOW CAB [...]”.¹²⁸³ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Nosotros como permisionarios como responsables de las unidades, nos reunimos para analizar costos, distancias, precios de insumos y sobre estas bases tomamos la determinación de las tarifas. Esta determinación de las tarifas es para todos los permisionarios de YELLOW CAB [...]”.¹²⁸⁴

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 se les preguntó: “[...] Si corresponde a cada permisionario el registrar ante la SCT las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹²⁸⁵

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió que: “[...] Sí, es correcto. Las tarifas se registran por permisionario, de hecho el trámite consiste en que el permisionario debe pagar los derechos del registro y mediante escrito libre presentar copia de tal pago y las tarifas a registrar y eso debe efectuarlo en lo particular cada permisionario. Las tarifas se deben de registrar a nombre de cada permisionario, la SCT así lo lleva a cabo, esto me consta en razón de mi encargo y porque en el año de dos mil ocho, agosto si no recuerdo mal, Sitio 300 intentó registrar como agrupación las tarifas de todos sus permisionarios, como esto no cumplía los requisitos de ley y a pesar de eso Sitio 300 insistió en aplicar esas nuevas tarifas la SCT, la Policía Federal,

¹²⁷⁹ Folio 20739.

¹²⁸⁰ Folio 24754.

¹²⁸¹ Ídem.

¹²⁸² Folio 20793.

¹²⁸³ Folio 20706.

¹²⁸⁴ Ídem.

¹²⁸⁵ Folios 20739 (pregunta 46 para TESTIGO 1), 24754 (pregunta 46 para TESTIGO 6), 19411 (pregunta 43 para TESTIGO 7) y 20707 (pregunta 46 para TESTIGO 8).



PROFECO, y el Aeropuerto aplicamos un operativo que dio como resultado remitir cerca de quince unidades a corralón por alteración de tarifa y el asunto se solucionó cuando Sitio 300 desistió de aplicar las tarifas que había registrado de manera inadecuada, de hecho la consulta con la SCT fue que tanta validez tenía que Sitio 300 hubiera presentado una lista de personas con determinada tarifa y determinamos que no cumplía los requisitos de ley por lo cual tuvimos que actuar hasta que los permisionarios de Sitio 300 desistieron de intentar aplicar esas tarifas indebidamente registradas. Posteriormente cada uno de los permisionarios de Sitio 300 registró sus tarifas tal y como lo establece la ley [...]”¹²⁸⁶ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque conozco la [LCPAF], el [RAFSA], porque en razón de mi encargo yo participé en todas esas acciones, por la consulta que tuvimos con la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT y de la Policía Federal [...]”.¹²⁸⁷

Por su parte TESTIGO 6 señaló: “[...] Sí, es correcto. Así lo establece la Ley de Autotransporte [...]”.¹²⁸⁸ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Nosotros somos los que las registramos en SCT [...]”.¹²⁸⁹

A su vez, TESTIGO 7 dijo: “[...] Conforme al artículo 61 del [RAFSA], los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la [SCT], debiendo registrarlas ante ésta [...]”.¹²⁹⁰

Y TESTIGO 8 respondió: “[...] Sí, es una responsabilidad de cada uno de los permisionarios de YELLOW CAB [...]”.¹²⁹¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Tenemos una obligación de que cuando las tarifas tengan alguna modificación acudir personalmente a la SCT a registrarla [...]”.¹²⁹² Luego, la servidora pública comisionada le solicitó al testigo decir dónde se encuentra esa obligación, a lo cual contestó: “[...] Nos lo explican, nosotros tenemos una parte jurídica, algún licenciado que contratamos por parte de los permisionarios de YELLOW CAB [...]”.¹²⁹³ asimismo, la servidora pública comisionada le solicitó al testigo aclarar cómo se realizan las modificaciones en las tarifas, a lo que contestó: “[...] Nos reunimos los permisionarios de YELLOW CAB para determinar la tarifa, que es una para la agrupación, pero cada quien va a registrarla [...]”.¹²⁹⁴

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], cada uno de los permisionarios asociados a dicha[s]

¹²⁸⁶ Folio 20739.

¹²⁸⁷ Folios 20739 y 20740.

¹²⁸⁸ Folio 24754.

¹²⁸⁹ Ídem.

¹²⁹⁰ Folio 20793.

¹²⁹¹ Folio 20707.

¹²⁹² Ídem.

¹²⁹³ Ídem.

¹²⁹⁴ Ídem.



36485

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

asociación[es] civil[es], [*“desde el año 2009”*],¹²⁹⁵ *ha determinado libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]*”¹²⁹⁶

A la pregunta anterior, TESTIGO 1, respecto de las tres agrupaciones, señaló que “[...] *Sí, así ha sido, me consta porque en razón de mi encargo la determinación o ajuste de sus tarifas ocurrió cuando yo me encontraba en funciones. Incluso cuando ocurrieron esas determinaciones o ajustes de tarifa consulté con la [DGAF] que se hubiera llevado a cabo el registro individual por parte de cada permisionario. En los archivos del Aeropuerto deben estar esos comunicados [...]*”¹²⁹⁷

TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, dijo: “[...] *Sí, lo hemos hecho libremente nosotros los permisionarios [...]*”¹²⁹⁸ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] *No lo sé. Nos mantenemos al margen por respeto. Me imagino que todos mis compañeros lo tienen que hacer, no puedo decir cómo lo hacen o si lo hacen. Así lo establece la Ley de Autotransporte [...]*”¹²⁹⁹ Por su parte, TESTIGO 7 respecto de las tres agrupaciones manifestó: “[...] *Sí, de conformidad con lo establecido por el artículo 61 del [RAFSA] [...]*”¹³⁰⁰

A su vez, TESTIGO 8 declaró respecto a YELLOW CAB lo siguiente: “[...] *En lo que respecta a YELLOW CAB sí [...]*”¹³⁰¹ y respecto a PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN manifestó: “[...] *Lo ignoro [...]*”¹³⁰² Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] *Tenemos una reunión, nos ponemos de acuerdo, hacemos unos análisis y decidimos libremente en YELLOW CAB cuál es la tarifa que más nos conviene [...]*”¹³⁰³

A TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] *Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], cada uno de los permisionarios asociados a dicha[s] asociación[es] civil[es], ha registrado las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]*”¹³⁰⁴

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] *Sí es correcto, tal y como señalé en la respuesta anterior me consta todo eso en razón de mi encargo. Lo que yo sé es que no son los mismos precios para todas las agrupaciones, hay diferencia en las tarifas de todas y cada una de ellas, habrá mucha similitud en costos y que se explican por la naturaleza del servicio, es decir, todos consumen un promedio de combustible similar, son casi los mismos costos de seguros, casi los mismos costos de mantenimiento, todos tienen una estructura administrativa similar, pagan la misma contraprestación al Aeropuerto, eso explica que sus precios al público*

¹²⁹⁵ Esta especificación se realizó únicamente en la pregunta realizada a TESTIGO 1, respecto de YELLOW CAB; en la pregunta realizada a TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, y en la pregunta realizada a TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y PORTO TAXI.

¹²⁹⁶ Folios 20740 (pregunta 47 para TESTIGO 1), 24754 (pregunta 47 para TESTIGO 6), 19411 y 19412 (preguntas 44, 46 y 48 para TESTIGO 7) y 20707 (pregunta 47 para TESTIGO 8).

¹²⁹⁷ Folio 20740.

¹²⁹⁸ Folio 24754.

¹²⁹⁹ *Idem.*

¹³⁰⁰ Folio 24802.

¹³⁰¹ Folio 20720.

¹³⁰² *Idem.*

¹³⁰³ *Idem.*

¹³⁰⁴ Folios 20740 (pregunta 48 para TESTIGO 1), 24754 (pregunta 48 para TESTIGO 6), 19411 y 19412 (preguntas 45, 47 y 49 para TESTIGO 7) y 20707 (pregunta 48 para TESTIGO 8).

*puedan ser similares pero no son iguales, hay diferencias entre ellos. En razón de mi encargo sé estas similitudes, cuando en el año de dos mil seis vencieron los contratos individuales de derecho de acceso que los permisionarios habían celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares y el AICM consultó con la Comisión Federal de Competencia el esquema para la nueva contratación, una de las recomendaciones de la COFECO en ese entonces fue que la contraprestación por derecho de acceso no estuviera asociada a la tarifa del servicio para evitar una posible determinación vertical de precios, por consiguiente en el área a mi cargo hicimos un estudio de los costos en los que incurrian los permisionarios para determinar una contraprestación que fuese razonable en términos económicos y que no impactara el precio final al consumidor, de ese estudio como resultado se determinó cobrar una cantidad por unidad vehicular al mes cuando anteriormente la contraprestación se cobraba en razón del número de servicios que habían prestado. Se cobraba por número de boleto y se ajustaba a la alza conforme variaban las tarifas. Con ese tipo de contraprestaciones se castigaba la eficiencia porque resultaba pagando más el que daba más servicios y además el Aeropuerto participaba prácticamente con el ajuste de la tarifa [...]*¹³⁰⁵

Por otra parte, TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, respondió “[...] Sí [...]”¹³⁰⁶ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] No puedo decir nada en absoluto de las otras organizaciones, yo hablo exclusivamente de Yellow Cab [...]”¹³⁰⁷ A su vez, TESTIGO 7, respecto de las tres agrupaciones, contestó: “[...] Sí, de conformidad con lo establecido por el artículo 61 del [RAFSA] [...]”¹³⁰⁸

Finalmente, TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, contestó: “[...] Como permisionario de YELLOW CAB, sí [...]”¹³⁰⁹ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] Lo ignoro [...]”¹³¹⁰ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Nosotros tenemos esa obligación de ir a registrar esas tarifas cada vez que tenemos un acuerdo [...]”¹³¹¹

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si tiene conocimiento de quién determina las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]”¹³¹²

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló: “[...] Los permisionarios, eso me consta porque conozco la [LCPAF] y el [RAFSA] [...]”¹³¹³ Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] sí nosotros los permisionarios de Yellow Cab. De las demás agrupaciones no sé y desconozco cómo lo hagan ellos. Las tarifas siempre se determinan mediante asamblea [...]”¹³¹⁴ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Los permisionarios, en YELLOW CAB [...]”¹³¹⁵ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Nosotros

¹³⁰⁵ Folio 20740.

¹³⁰⁶ Folio 24754.

¹³⁰⁷ Folio 24755.

¹³⁰⁸ Folio 24802.

¹³⁰⁹ Folio 20707.

¹³¹⁰ *idem*.

¹³¹¹ *idem*.

¹³¹² Folios 20750 (pregunta 83 para TESTIGO 1), 24764 (pregunta 83 para TESTIGO 6) y 20713 (pregunta 83 para TESTIGO 8).

¹³¹³ Folio 20750.

¹³¹⁴ Folio 24764.

¹³¹⁵ Folio 20713.



tenemos reuniones, analizamos costos, analizamos todo lo que sea respecto a la tarifa por el servicio de taxi y ahí nos ponemos de acuerdo entre los permisionarios y la tarifa a la que llegamos es para todos igual dentro de mi organización. Estas reuniones para determinar tarifas no tienen una periodicidad, regularmente se van dando por las presiones de la gasolina, el tráfico, todo ese tipo de situaciones y llega el momento en que entre los permisionarios empezamos a cabildear, por así decirlo, para tratar este tema [...].¹³¹⁶

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si tiene conocimiento de quién registró las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO [...]”.¹³¹⁷

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Los permisionarios [...]”.¹³¹⁸ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo tuve a la vista la copia de los registros de las tarifas. La ley permite el registro de las tarifas para la prestación del servicio y a partir de estas el permisionario puede determinar las promocionales o de descuento. Con el resultado del estudio tarifario los permisionarios de las diferentes agrupaciones registraron una tarifa proyectada me parece que al año dos mil veinticinco la cual nunca han aplicado porque a partir de esa tarifa registrada lo que han hecho es aplicar promocionales o de descuento. Esto tuvo razones prácticas y económicas, un solo registro y un solo pago de derechos y a partir de ahí ellos han venido ajustando sus tarifas en diferentes momentos lo que les está permitiendo hasta que lleguen al tope de la tarifa que tienen registrada. Me consta que nunca han aplicado la tarifa registrada porque en la proyección económica la tarifa registrada es sumamente alta, no conozco la que actualmente están aplicando, pero sí la que aplicaron hace seis meses y obviamente no es la que ellos proyectaron [...]”.¹³¹⁹

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] cada uno de nosotros los permisionarios, vamos a la [...] [SCT]”.¹³²⁰ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Dentro de YELLOW CAB, cada uno de los permisionarios, respecto a las demás agrupaciones lo ignoro [...]”.¹³²¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Estamos obligados a ir a SCT cada uno de nosotros a registrar nuestras tarifas, en algún lado debe de haber algún ordenamiento que dice que lo tenemos que hacer, lo sé porque me lo dijeron dentro de mi agrupación (YELLOW CAB); alguien lo mencionó [...]”.¹³²²

I. Respecto del ESTUDIO TARIFARIO realizado por SEPSA.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si conoce[n] a la empresa [SEPSA] [...]”.¹³²³

¹³¹⁶ Ídem.

¹³¹⁷ Folios 20751 (pregunta 85 para TESTIGO 1), 24764 (pregunta 85 para TESTIGO 6) y 20713 (pregunta 85 para TESTIGO 8).

¹³¹⁸ Folio 20751.

¹³¹⁹ Ídem.

¹³²⁰ Folio 24764.

¹³²¹ Folio 20713.

¹³²² Folios 20713 y 20714.

¹³²³ Folios 20743 (pregunta 56 para TESTIGO 1), 24756 (pregunta 56 para TESTIGO 6) y 20709 (pregunta 56 para TESTIGO 8).



36488

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Sí sé quiénes son, si conozco quiénes son. Porque en razón de mi encargo tuve conocimiento me parece que en el año dos mil diez o dos mil once realizaron un estudio tarifario para las agrupaciones. Dicho estudio tarifario trata sobre costos, sobre estadísticas del servicio, proyecciones económicas [...]”¹³²⁴

Por su parte, TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, manifestó: “[...] Sí la conozco, hace tiempo, exactamente no lo sé qué tiempo, llegó esta empresa y empezó a acercarse con las agrupaciones donde una de ellas, no recuerdo cual, había solicitado un estudio tarifario y recuerdo que nos juntamos con las otras empresas, Nueva Imagen, Porto Taxi, Sitio 300 y nosotros Yellow Cab, con SEPSA y nos dijeron que nos podían hacer el estudio tarifario porque nos podía dar un precio accesible para hacernos dicho estudio y que ésta guardaría confidencialidad para cada una de las empresas de los datos que a cada una de las agrupaciones le proporcionaríamos. Fue lo que nosotros le pedimos, que queríamos confidencialidad para cada una de las empresas. Cada quien iba a aportar sus necesidades y se iba a guardar confidencialidad y a cada quien le iba a hacer su estudio por aparte.

Yo estuve presente en las reuniones con SEPSA, en dicha junta se trataron temas relativos al comportamiento del costo de nuestros vehículos y desgaste (gasolina, refacciones, mantenimiento) y ese fue el sentido de la solicitud para hacer el estudio. En la reunión estuvimos varios permisionarios de las diversas agrupaciones para que nos saliera más económico lo que nos iban a cobrar del estudio que nos iban a realizar, pero siempre salvaguardando la confidencialidad. No recuerdo cuándo pudo haber sido la reunión [...]”¹³²⁵

A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Sí [...]”¹³²⁶ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Hace algunos años creo que fue a la que le encargamos el estudio de las tarifas [...]”¹³²⁷

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si sabe[n] cuál fue el motivo por el que [YELLOW CAB, PORTO TAXI O NUEVA IMAGEN] contrato [sic] los servicios de SEPSA [...]”¹³²⁸

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] En razón de mi encargo, lo que me consta es que ese despacho les ofreció sus servicios para hacerles el [ESTUDIO TARIFARIO] que después de negociaciones que tuvieron entre ellos acordaron una contratación común por razón de precios, que el despacho se comprometió a confidencialidad respecto a la información de cada agrupación en lo particular porque era un temor fundado de ellos que sus competidores conocieran de manera precisa sus costos de operación. A SEPSA la contrataron las agrupaciones, SEPSA se presentó con cada una de ellas y les ofreció sus servicios, no sé con quienes trataron de manera inicial pero me imagino que fue el Consejo Directivo de cada uno de ellos, cada agrupación procesa de manera diferente sus decisiones, hay algunas en las cuales les basta el consenso de su Consejo Directivo. Viendo el tronco común, se reúnen las agrupaciones con SEPSA y negocian un costo el cual iba a ser proporcional con el número de permisionarios de las agrupaciones, era un estudio de costos de operación y de ahí ya el resultado del estudio de cada una. Yo tuve oportunidad de leer el estudio de Porto Taxi y el de Nueva Imagen y obviamente el enfoque estaba individualizado a cada uno de ellos en sus

¹³²⁴ Folio 20743.

¹³²⁵ Folio 24757.

¹³²⁶ Folio 20709.

¹³²⁷ Ídem.

¹³²⁸ Folios 20744 (pregunta 58 para TESTIGO 1), 24757 (pregunta 58 para TESTIGO 6) y 20709 (pregunta 58 para TESTIGO 8).

particularidades. Entiendo que fue parte de la exposición de motivos del despacho, fue SEPSA quien se presentó con las agrupaciones, quien los convenció de la pertinencia de realizarlo y lo llevaron a cabo [...].¹³²⁹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo tuve conocimiento de todas esta [sic] situaciones y tuve acceso a los estudios de Nueva Imagen y Porto Taxi [...]”.¹³³⁰

Por su parte, TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, manifestó: “[...] Nos dieron un precio más accesible por hacernos el [ESTUDIO TARIFARIO] [...]”,¹³³¹ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, señaló: “[...] No lo sé [...]”.¹³³²

A su vez, TESTIGO 8, respecto de YELLOW CAB, declaró lo siguiente: “[...] En esos años fue por precio [...]”,¹³³³ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, respondió: “[...] Lo ignoro [...]”.¹³³⁴ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque tuvimos una reunión en esos años, y nos dijeron, y todos los permisionarios acordamos que nos convenía más por el precio [...]”.¹³³⁵ Luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo aclarar los términos de la reunión que señaló y a qué año se estaba refiriendo, a lo que contestó: “[...] No recuerdo el año. Todos los permisionarios que estuvimos en la reunión conocimos de los precios y ahí tomamos el acuerdo. Había alguien que le habíamos encargado la responsabilidad de saber el precio del costo del estudio tarifario. En esa reunión decidimos todos los permisionarios de YELLOW CAB, por precio contratar a SEPSA. Tenemos una minuta donde quedó asentado lo que pasó en la reunión pero no está firmada. Entre todos nosotros comenzamos a platicar y cada quien expuso su punto de vista y a todos nos sonó más viable esa opción por el precio de SEPSA [...]”.¹³³⁶

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si conoce cuáles fueron las razones por las que los [REPRESENTANTES] de manera conjunta contrataron a SEPSA [...]”.¹³³⁷

En este sentido, TESTIGO 1 manifestó que: “[...] Lo que yo tuve conocimiento y me consta es que en primer término que les convenció el estudio a desarrollar y en segundo que negociaron un precio en conjunto [...]”.¹³³⁸ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo tuve conocimiento de esto durante mi desempeño y porque leí la documentación que me proporcionó Nueva Imagen y Porto Taxi [...]”.¹³³⁹

¹³²⁹ Folio 20744.

¹³³⁰ *Ídem*.

¹³³¹ Folio 24757.

¹³³² *Ídem*.

¹³³³ Folio 20709.

¹³³⁴ *Ídem*.

¹³³⁵ *Ídem*.

¹³³⁶ Folio 20710.

¹³³⁷ Folios 20748 (pregunta 72 para TESTIGO 1), 24761 (pregunta 72 para TESTIGO 6), y 20712 (pregunta 72 para TESTIGO 8).

¹³³⁸ Folio 20748.

¹³³⁹ *Ídem*.

Por su parte, TESTIGO 6 señaló: “[...] porque nos daban un precio accesible en el cobro de este estudio tarifario. Lo sé porque esa vez nos lo manifestaron a los que estábamos ahí presentes. Somos varios compañeros permisionarios de Yellow Cab los que tomamos las decisiones. Obviamente, estaban los otros permisionarios de las otras agrupaciones [...]”.¹³⁴⁰

Finalmente, TESTIGO 8 informó lo siguiente: “[...] Hasta donde recuerdo como permisionario, fue precio [...]”;¹³⁴¹ luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo cual contestó: “[...] Nosotros nos reunimos para tener conocimiento y hasta donde recuerdo era el mejor precio. La reunión se hizo entre todos los permisionarios y ahí decidimos que SEPSA por precio era el que más convenía. Ignoro cómo se le hizo saber a SEPSA que haría el estudio tarifario así como tampoco sé quién fue el responsable de darle seguimiento al acuerdo que tomamos los permisionarios de Yellow Cab [...]”.¹³⁴²

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si conoce específicamente en que consistían los trabajos contratados por los [REPRESENTANTES] a SEPSA [...]”.¹³⁴³

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] Lo que a mí me consta es que se hizo un estudio de costos operativos de los permisionarios, de los costos administrativos de las agrupaciones, que se hicieron proyecciones económicas y les presentaron diversas opciones de lo que podría representar una tarifa con razonabilidad financiera [...]”.¹³⁴⁴ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo leí los estudios de Nueva Imagen y Porto Taxi [...]”.¹³⁴⁵

Por otra parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] Conozco los trabajos de nosotros de Yellow Cab que nosotros los permisionarios le dimos a SEPSA, de los otros permisionarios no conozco. Conozco lo que nosotros le proporcionamos a SEPSA, Yellow Cab, de las otras no lo conozco y sobre todo porque somos respetuosos de la confidencialidad que tenemos que guardar entre las agrupaciones y eso fue lo que nos ofreció la empresa, confidencialidad y seriedad. Estos trabajos consistieron en el desgaste de nuestros vehículos y el alza de precios. Costos de alza de refacciones, gasolina, desgaste del vehículo. El trabajo consistió en que nosotros le proporcionamos a SEPSA una serie de información de acuerdo a lo que implica todo el desgaste de nuestro vehículo, la compra de refacciones, alza de gasolina, etc. SEPSA al recibir esta información hizo el estudio tarifario, y nos lo entregó [...]”.¹³⁴⁶ A su vez, TESTIGO 8 contestó: “[...] Lo ignoro [...]”.¹³⁴⁷

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si conoce quienes fueron los beneficiarios de los trabajos contratados por los [REPRESENTANTES] a SEPSA [...]”.¹³⁴⁸

¹³⁴⁰ Folio 24761.

¹³⁴¹ Folio 20712.

¹³⁴² *Idem*.

¹³⁴³ Folios 20748 (pregunta 73 para TESTIGO 1), 24761 (pregunta 73 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 73 para TESTIGO 8).

¹³⁴⁴ Folio 20748.

¹³⁴⁵ *Idem*.

¹³⁴⁶ Folios 24761 Y 24762.

¹³⁴⁷ Folio 20712.

¹³⁴⁸ Folios 20748 (pregunta 74 para TESTIGO 1), 24762 (pregunta 74 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 74 para TESTIGO 8).

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló: “[...] *Los permisionarios [...]*”.¹³⁴⁹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] *Porque lei los estudios de Nueva Imagen y Porto Taxi y porque conozco la [I.CPAF] y el [RAFSA] [...]*”.¹³⁵⁰ Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] *hablo de Yellow Cab, los beneficiarios fuimos nosotros los permisionarios, porque fue exclusivamente nuestra información, para esta empresa [...]*”.¹³⁵¹ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] *Lo ignoro [...]*”.¹³⁵²

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] *Si conoce cuál fue la finalidad del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]*”.¹³⁵³

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] *Elaborar un estudio tarifario, analizando costos operativos de los permisionarios y costos administrativos de las agrupaciones, hacer proyecciones financieras y sugerir tarifas financieramente razonables. Me consta porque lei los estudios de Nueva Imagen y de Porto Taxi [...]*”.¹³⁵⁴ Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] *nada más nos sirvió como referencia para que los permisionarios de Yellow Cab determináramos el alza de nuestras tarifas. Yo le llamaría referencia y ya nosotros fuimos los que determinamos. Conocer cómo se están estableciendo los costos de acuerdo a la inflación, nos sirvió como mera referencia, pero los que determinamos fuimos nosotros, los dueños de los permisos [...]*”.¹³⁵⁵ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] *Lo ignoro [...]*”.¹³⁵⁶

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 se les preguntó: “[...] *Si conoce cuáles fueron los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]*”.¹³⁵⁷

A lo anterior, TESTIGO 1 respondió: “[...] *Elaborar un estudio tarifario, analizando costos operativos de los permisionarios y costos administrativos de las agrupaciones, hacer proyecciones financieras y sugerir tarifas financieramente razonables. Me consta porque lei los estudios de Nueva Imagen y de Porto Taxi [...]*”.¹³⁵⁸

Por su parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] *si conocimos, no yo, a todos nos presentaron ese documento. Si lo conocimos. Ese documento nos lo presentó la misma empresa [...]*”.¹³⁵⁹ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] *nos reunimos los permisionarios de Yellow Cab, hicimos una junta. Leímos el documento con la empresa que nos lo entregó y lo que hicimos se le dio lectura, posteriormente lo que hicimos agendar para después otra reunión donde nosotros determinamos si de acuerdo al estudio tarifario alzábamos las*

¹³⁴⁹ Folio 20748.

¹³⁵⁰ *Ídem.*

¹³⁵¹ Folio 24762.

¹³⁵² Folio 20712.

¹³⁵³ Folios 20749 (pregunta 75 para TESTIGO 1), 24762 (pregunta 75 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 75 para TESTIGO 8).

¹³⁵⁴ Folio 20749.

¹³⁵⁵ Folio 24762.

¹³⁵⁶ Folio 20712.

¹³⁵⁷ Folios 20749 (pregunta 76 para TESTIGO 1), 24762 (pregunta 76 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 76 para TESTIGO 8).

¹³⁵⁸ Folio 20749.

¹³⁵⁹ Folio 24762.



tarifas. Fue en ese tenor como se dio la reunión. Esto no determinó para que alzáramos las tarifas [...]”¹³⁶⁰
Finalmente, TESTIGO 8 respondió: “[...] Lo ignoro [...]”¹³⁶¹

Luego, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les formularon la siguiente pregunta: “[...] Si conoce cuál fue la utilidad del resultado del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]”¹³⁶²

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: “[...] Que los permisionarios decidieron registrar nuevas tarifas para la prestación del servicio y aunque no lo hicieron de manera simultánea, finalmente los permisionarios de todas las agrupaciones adoptaron nuevas tarifas. Me consta porque en razón de mi encargo se aplicó una previsión en los contratos que establecía un incremento en la contraprestación para el caso de incremento en las tarifas [...]”¹³⁶³

Por su parte Testigo 6 contestó: “[...] si conozco el estudio y no nada más yo sino la mayoría de nuestros compañeros permisionarios. La utilidad fue una referencia que nos permitió tener mayor conocimiento para que nosotros los permisionarios pudiéramos tomar una determinación pero en base con lo que ya teníamos nosotros. Nos sirvió como referencia, pero no determinó este estudio que nosotros tomáramos una decisión [...]”¹³⁶⁴ y TESTIGO 8 respondió: “[...] Lo ignoro [...]”¹³⁶⁵

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si conoce cuál fue el destino que se le dio a los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]”¹³⁶⁶

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Que los permisionarios de las diferentes agrupaciones decidieron modificar las tarifas del servicio, me consta porque a raíz de ello hubo que aplicar un incremento en la contraprestación [...]”¹³⁶⁷ Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] sí, el destino del documento llegó a nosotros. El destino de los resultados fue una referencia de los costos, para poder los permisionarios implementar un costo tarifario pero este documento no fue motivo para que nosotros pudiéramos alzar las tarifas [...]”¹³⁶⁸ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Lo ignoro [...]”¹³⁶⁹

m. Respecto del intercambio de información entre los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES.

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si sabe[n] que se hayan efectuado reuniones entre los representantes de LAS AGRUPACIONES y SEPSA [...]”¹³⁷⁰

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] Fuera de las que ya comenté para el tema del precio del estudio, yo no tengo conocimiento de que hubiesen tenido reuniones conjuntas. No recuerdo con exactitud pero fue a

¹³⁶⁰ *idem*.

¹³⁶¹ Folio 20712.

¹³⁶² Folios 20749 (pregunta 77 para TESTIGO 1), 24762 (pregunta 77 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 77 para TESTIGO 8).

¹³⁶³ Folio 20749.

¹³⁶⁴ Folio 24762.

¹³⁶⁵ Folio 20712.

¹³⁶⁶ Folios 20749 (pregunta 78 para TESTIGO 1), 24762 (pregunta 78 para TESTIGO 6) y 20712 (pregunta 78 para TESTIGO 8).

¹³⁶⁷ Folio 20749.

¹³⁶⁸ Folio 24763.

¹³⁶⁹ Folio 20712.

¹³⁷⁰ Folios 20744 (pregunta 59 para TESTIGO 1), 24758 (pregunta 59 para TESTIGO 6) y 20710 (pregunta 59 para TESTIGO 8).

finales de dos mil diez o principios de dos mil once cuando se llevaron a cabo estas reuniones que ya había referido, no sé cuántas veces se reunieron, que yo tenga conocimiento el tema en particular de esas reuniones era el asunto del precio del [ESTUDIO TARIFARIO] [...].¹³⁷¹ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo, todo esto aconteció cuando estaba yo en funciones. Me enteraba, me llegaba la información de lo que estaban haciendo, pero no podía estar en esas reuniones porque el Aeropuerto no tenía ninguna injerencia en la determinación de tarifas. Me enteraba por diversos medios, ya fuera permisionarios o miembros de Consejos Directivos que tenían alguna duda en particular de cómo procesar una información de esa naturaleza [...]”.¹³⁷²

Por otra parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] Se efectuó la reunión exclusivamente para lo que yo había comentado, para tener un precio más accesible para el [ESTUDIO TARIFARIO] que nos hicieron con esta empresa. Nada más para eso [...]”.¹³⁷³ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque estuvimos presentes en la reunión también nosotros [...]”.¹³⁷⁴ A su vez, TESTIGO 8 contestó: “[...] Lo ignoro [...]”.¹³⁷⁵

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si sabe que [sic] el motivo de las reuniones efectuadas entre los representantes de LAS AGRUPACIONES y SEPSA [...]”.¹³⁷⁶

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] De lo que yo tengo conocimiento y me consta, si se reunieron todas las agrupaciones con SEPSA fue para tratar temas de costo del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]”.¹³⁷⁷ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo y porque de diversas fuentes me informaban al respecto [...]”.¹³⁷⁸

Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] fue nada más para obtener un precio más económico [...]”.¹³⁷⁹ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Pues en lo que se refiere a YELLOW CAB, lo ignoro [...]”.¹³⁸⁰

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si sabe que en el ACUERDO se haya establecido por parte de SEPSA el compromiso de confidencialidad en el manejo de la información [...]”.¹³⁸¹

¹³⁷¹ Folio 20744.

¹³⁷² *Ídem*.

¹³⁷³ Folio 24758.

¹³⁷⁴ *Ídem*.

¹³⁷⁵ Folio 20710.

¹³⁷⁶ Folios 20745 (pregunta 60 para TESTIGO 1), 24758 (pregunta 60 para TESTIGO 6) y 20710 (pregunta 60 para TESTIGO 8).

¹³⁷⁷ Folio 20745.

¹³⁷⁸ *Ídem*.

¹³⁷⁹ Folio 24758.

¹³⁸⁰ Folio 20710.

¹³⁸¹ Folios 20745 (pregunta 61 para TESTIGO 1), 24758 (pregunta 61 para TESTIGO 6), y 20710 (pregunta 61 para TESTIGO 8).





3549A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

En este sentido, TESTIGO 1 manifestó que: “[...] Sí, me consta que había una condición de confidencialidad respecto de la información de cada una de las agrupaciones [...]”.¹³⁸² Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] En razón de mi encargo por lo menos en el caso de Porto Taxi y Nueva Imagen hicieron llegar diversa información referente al [ESTUDIO TARIFARIO] y en algún documento de los que presentaron venía esa condicionante de confidencialidad. Esa condicionante era respecto de la información que cada agrupación le iba a proporcionar a [SEPSA] y a su vez del estudio de la empresa a la agrupación, era recíproco. Esta condicionante era entre cada agrupación y SEPSA [...]”.¹³⁸³

Por su parte, TESTIGO 6 señaló: “[...] Sí, así lo estableció. Iba a haber confidencialidad para cada una de las organizaciones. La confidencialidad se estableció en el documento de Yellow Cab. Verbalmente cuando nos juntamos nos planteó que nos hacía el [ESTUDIO TARIFARIO] y si éramos mayoría nos daba un precio más accesible. Cuando la contratamos hicimos un documento [...]”.¹³⁸⁴ Al respecto, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo contestar respecto de documento al que se refería la pregunta, es decir, respecto del ACUERDO, a lo que respondió: “[...] yo recuerdo que esa vez nos juntamos las agrupaciones para que nos dieran un precio accesible y posteriormente cada quien jalamos a SEPSA pero nada más fue para que nos dieran un precio accesible. En la reunión no hubo un documento para establecer la contratación de SEPSA. El acuerdo para contratar a SEPSA llevado a cabo entre las agrupaciones, fue un acuerdo verbal y en éste se estableció la confidencialidad. En la reunión estuvimos la mayoría de los permisionarios de todas las agrupaciones. No recuerdo cuándo pudo haber sido la reunión [...]”.¹³⁸⁵

Finalmente, TESTIGO 8 informó lo siguiente: “[...] Pues como YELLOW CAB, como permisionario hasta donde recuerdo sí [...]”.¹³⁸⁶ Luego, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo cual contestó: “[...] Nosotros en la reunión de permisionarios acordamos que todo esto con la empresa que se contratase debería de ser confidencial. Entre todas las empresas somos competidores entonces nadie debe saber nuestras estrategias. No tengo idea cuando se firmó el Acuerdo, pero lo que se vio en la reunión que menciono es distinto; no recuerdo cuando pudo haber ocurrido esta reunión [...]”.¹³⁸⁷

Luego, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les formularon la siguiente pregunta: “[...] Si sabe, de ser afirmativa la respuesta inmediata anterior, respecto de quién o quiénes se estableció el compromiso de confidencialidad en el manejo de la información [...]”.¹³⁸⁸

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: “[...] Entre cada agrupación y SEPSA, por separado [...]”.¹³⁸⁹ Adicionalmente, se advierte que la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha

¹³⁸² Folio 20745.

¹³⁸³ Ídem.

¹³⁸⁴ Folio 24758.

¹³⁸⁵ Ídem.

¹³⁸⁶ Folio 20710.

¹³⁸⁷ Ídem.

¹³⁸⁸ Folios 20745 (pregunta 62 para TESTIGO 1), 24759 (pregunta 62 para TESTIGO 6) y 20710 (pregunta 62 para TESTIGO 8).

¹³⁸⁹ Folio 20745.



06495

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

prueba le solicitó al testigo antes mencionado la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo recibí copia de diversa documentación por parte de Porto Taxi y Nueva Imagen, referentes al estudio tarifario y en algún [sic] de los documentos que presentaron venía explícita esa condicionante de confidencialidad [...]”.¹³⁹⁰

Por su parte TESTIGO 6 contestó: “[...] nosotros la establecimos, los permisionarios de Yellow Cab, con esta empresa [...]”¹³⁹¹ y TESTIGO 8 respondió: “[...] No, lo ignoro [...]”.¹³⁹²

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si conoce cuál fue el manejo que le dio SEPSA a la información que recibió para la realización de los trabajos que le fueron encomendados [...]”.¹³⁹³

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] Que la información que le proporcionó cada agrupación resultó en un estudio tarifario. Ignoro cómo procesó o qué hizo con cada documento, lo único que yo conozco es el resultado final [...]”.¹³⁹⁴ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque en razón de mi encargo lo que yo recibí como información fue el estudio realizado y no tengo conocimiento de papeles de trabajo o cómo hayan administrado o manejado la información que cada agrupación le dio [...]”.¹³⁹⁵

Por otra parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] fue totalmente de confidencialidad con la de nosotros de Yellow Cab. La de los demás, la desconozco [...]”.¹³⁹⁶ A su vez, TESTIGO 8 contestó: “[...] Lo ignoro totalmente [...]”.¹³⁹⁷

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si sabe que los [REPRESENTANTES] hayan intercambiado entre sí información para proporcionársela a SEPSA para la realización de los trabajos que le fueron encomendados a esta última [...]”.¹³⁹⁸

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que “[...] Lo ignoro. Eso es muy improbable, la información que podrían intercambiar tendría que ver con sus costos de operación y administración y por lo menos en el tiempo que yo estuve en mi encargo, esa información la guardaba de manera muy celosa cada agrupación [...]”.¹³⁹⁹

¹³⁹⁰ Ídem.

¹³⁹¹ Folio 24759.

¹³⁹² Folio 20710.

¹³⁹³ Folios 20745 (pregunta 63 para TESTIGO 1), 24759 (pregunta 63 para TESTIGO 6) y 20710 (pregunta 63 para TESTIGO 8).

¹³⁹⁴ Folio 20745.

¹³⁹⁵ Ídem.

¹³⁹⁶ Folio 24759.

¹³⁹⁷ Folio 20710.

¹³⁹⁸ Folios 20746 (pregunta 64 para TESTIGO 1), 24759 (pregunta 64 para TESTIGO 6) y 20710 (pregunta 64 para TESTIGO 8).

¹³⁹⁹ Folio 20746.



Por su parte, TESTIGO 6 manifestó: “[...] no, me acuerdo que fue lo primero que dijimos: confidencialidad para cada quien [...]”.¹⁴⁰⁰ A su vez, TESTIGO 8 declaró lo siguiente: “[...] Como permisionario de YELLOW CAB lo ignoro [...]”.¹⁴⁰¹

Lucgo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les formularon la siguiente pregunta: “[...] Si el [ESTUDIO TARIFARIO] fue realizado con información y documentación propia de [YELLOW CAB, PORTO TAXI O NUEVA IMAGEN] [...]”.¹⁴⁰²

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: “[...] Sí, en razón de mi encargo que se dio todo este proceso me consta que las agrupaciones fueron cada una aportando su información, porque incluso en algunos casos me pidieron que validara datos estadísticos que nosotros tenemos en el Aeropuerto desde mil novecientos ochenta [...]”.¹⁴⁰³ Por su parte TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, contestó: “[...] Nada más fue información exclusivamente que le dimos los permisionarios de Yellow Cab a la empresa SEPSA [...]”.¹⁴⁰⁴ y respecto de PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, dijo: “[...] desconozco [...]”.¹⁴⁰⁵ A su vez, TESTIGO 8 respondió: “[...] Lo ignoro [...]”.¹⁴⁰⁶

n. Respecto de las tarifas aplicadas para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, a TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron: “[...] Si tiene conocimiento de cuáles son las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO [...]”.¹⁴⁰⁷

En este sentido, TESTIGO 1 dijo: “[...] No [...]”.¹⁴⁰⁸ Por su parte, TESTIGO 6 señaló: “[...] Las de nosotros de Yellow Cab si tengo conocimiento. Va por zonas, por distancia:

Zona 1	\$124.00
Zona 2	\$154.00
Zona 3	\$189.00
Zona 4	\$224.00
Zona 5	\$254.00
Zona 6	\$279.00
Zona 7	\$299.00
Zona 8	\$319.00
Zona 9	\$349.00
Zona 10	\$369.00
Zona A	\$388.00

¹⁴⁰⁰ Folio 24759.

¹⁴⁰¹ Folio 20711.

¹⁴⁰² Folios 20748 (pregunta 71 para TESTIGO 1), 24761 (pregunta 71 para TESTIGO 6) y 20711 (pregunta 71 para TESTIGO 8).

¹⁴⁰³ Folio 20748.

¹⁴⁰⁴ Folio 24761.

¹⁴⁰⁵ Ídem.

¹⁴⁰⁶ Folio 20711.

¹⁴⁰⁷ Folios 20751 (pregunta 84 para TESTIGO 1), 24764 (pregunta 84 para TESTIGO 6), y 20713 (pregunta 84 para TESTIGO 8).

¹⁴⁰⁸ Folio 20751.



36497

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Esas son las tarifas que se cobran actualmente y no recuerdo cuándo se registraron. No recuerdo si las tarifas registradas son las mismas a las tarifas aplicadas [...].¹⁴⁰⁹ Finalmente, TESTIGO 8 señaló: “[...] No, lo desconozco [...]”.¹⁴¹⁰

A TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 les preguntaron lo siguiente: “[...] Si tiene conocimiento de que las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO, son las mismas para todos los [PERMISIONARIOS] [...]”¹⁴¹¹

En este sentido, TESTIGO 1 declaró “[...] No, no tengo conocimiento de ello. Hace cinco, seis meses que utilicé el [SERVICIO DE TAXI] me pude percatar que las tarifas son diferentes [...]”.¹⁴¹² Por otra parte, TESTIGO 6 respondió: “[...] No son las mismas. Sé que no son las mismas porque casualmente me llegó un pasajero con un boleto de otra empresa y ahí me di cuenta que nosotros estábamos debajo de su precio. No son las mismas entre Yellow Cab y las otras agrupaciones, pero las de los permisionarios de Yellow Cab sí son las mismas [...]”.¹⁴¹³ A su vez, TESTIGO 8 contestó: “[...] Bueno, solamente conozco para YELLOW CAB, para nosotros las tarifas que cobramos en YELLOW CAB para todo el gremio de YELLOW CAB es la misma [...]”.¹⁴¹⁴ Al respecto, la servidora pública comisionada para el desahogo de dicha prueba le solicitó al testigo la razón de su dicho, a lo que respondió: “[...] Porque es una obligación entre nosotros en YELLOW CAB, como permisionario [...]”.¹⁴¹⁵

Valoración de las declaraciones de TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8.

a. Que los testigos trabajaron en el AICM.

- TESTIGO 1 afirmó que ocupó el cargo de Subdirector de Terminal del AICM de dos mil nueve a dos mil trece.
- TESTIGO 7 afirmó que presta sus servicios como Director General del AICM desde el veinticuatro de octubre de dos mil catorce.

De dichas manifestaciones, es posible concluir que TESTIGO 1 y TESTIGO 7, trabajan o han trabajado para el AICM, así como por diversas constancias que obran en el EXPEDIENTE,¹⁴¹⁶ de las cuales se advierte cómo es que los testigos han actuado en el AICM.

- TESTIGO 6 afirmó que presta sus servicios en el AEROPUERTO, pues es conductor y manifestó no depender laboralmente de nadie.

¹⁴⁰⁹ Folio 24764.

¹⁴¹⁰ Folio 20713.

¹⁴¹¹ Folios 20751 (pregunta 86 para TESTIGO 1), 24765 (pregunta 86 para TESTIGO 6) y 20714 (pregunta 86 para TESTIGO 8).

¹⁴¹² Folio 20751.

¹⁴¹³ Folio 24765.

¹⁴¹⁴ Folio 20714.

¹⁴¹⁵ *Idem*.

¹⁴¹⁶ En el EXPEDIENTE obran diversos oficios dirigidos al TESTIGO 1 en los que ostenta el cargo de Subdirector de Terminal del AICM (folios 11729 a 11732, 11737 a 11739 y 11744 a 11746), dichos oficios fueron ofrecidos como parte del anexo seis del desahogo presentado por el AICM en la OFICIALÍA el dos de marzo de dos mil quince.



36492

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Testigo 8 afirmó que presta sus servicios en el AEROPUERTO, pues es permisionario de una de las UNIDADES del AEROPUERTO y manifestó no depender laboralmente de nadie.

De dichas manifestaciones, es posible concluir que TESTIGO 6 y TESTIGO 8, prestan sus servicios como PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI.

b. Que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI no han realizado alguna conducta para elevar, fijar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.

- TESTIGO 1 manifestó que durante el ejercicio de su encargo no surgieron esas conductas por parte de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, es decir, las consistentes en elevar, fijar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.
- TESTIGO 6 respondió que YELLOW CAB no tiene autorización para establecer tarifas. Asimismo, TESTIGO 8 en relación a esa misma agrupación dijo que se han abstenido de realizar alguna conducta contraria a lo establecido en el artículo 9º de la LFCE 2006.
- TESTIGO 7, por el contrario, indicó que sí se han realizado modificaciones.

Se observa que la declaración de TESTIGO 6 no es precisa, en el sentido de que, si bien refiere que YELLOW CAB no tiene autorización para establecer tarifas, no aclara si dicha agrupación ha realizado alguna conducta para elevar, fijar concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI. Por su parte, TESTIGO 8 manifiesta de forma general que YELLOW CAB no ha realizado alguna conducta para elevar, fijar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, sin embargo, en ambos casos no dan razón fundada de su dicho, por lo cual no se colman los requisitos establecidos en la fracción VIII, del artículo 215 del CFPC, ni el requisito previsto en la fracción VI del mismo artículo en el caso de TESTIGO 6; así, continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, sería ocioso y no conduciría a obtener un resultado distinto.

Por su parte, la declaración de TESTIGO 7 no coincide con la del resto de los testigos, pues refiere que "[...] No, si [sic] se han realizado modificaciones [...]"¹⁴¹⁷ por lo que estas manifestaciones tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC. TESTIGO 1 manifestó que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, no realizaron las conductas referidas, no obstante, se advierte que la declaración sería en todo caso una declaración de testigo singular.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI no han realizado conductas con el objeto de elevar, fijar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, aunado a que el resto del caudal probatorio demuestra lo contrario. En razón de lo anterior, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

¹⁴¹⁷ Folio 24800.



11-36-199

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

c. Del objeto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.

- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que el resultado del ACUERDO no tuvo como objeto fijar o elevar el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI. Mientras que TESTIGO 8 lo **desconoce**.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 8 **desconocen** si el resultado del ACUERDO tuvo como objeto concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI. Mientras que TESTIGO 6 refiere que el ACUERDO no tuvo dicho objeto.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que los resultados del ESTUDIO TARIFARIO no tuvieron como objeto fijar o elevar el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI. Mientras que TESTIGO 8 lo **desconoce**.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 8 **desconocen** si los resultados del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI. Mientras que TESTIGO 6 refiere que el ESTUDIO TARIFARIO no tuvo dicho objeto.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que los alcances del ACUERDO consistieron en la realización del ESTUDIO TARIFARIO. Mientras que TESTIGO 8 lo **desconoce**.
- TESTIGO 1 refirió que los resultados del ACUERDO fue la ELABORACIÓN del ESTUDIO TARIFARIO, considerando los gastos operativos y administrativos de los PERMISIONARIOS de cada agrupación. TESTIGO 6, por el contrario, refiere que no hubo dicho ACUERDO, pues solamente fue un acuerdo verbal. Mientras que TESTIGO 8 lo **desconoce**.

En primer término, se advierte que TESTIGO 8 refirió **desconocer** todos los hechos de señalados en este apartado, por tanto, sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y, en consecuencia, resulta ocioso continuar con la valoración de sus declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Adicionalmente, TESTIGO 1 manifestó **desconocer** si los resultados del ACUERDO o del ESTUDIO TARIFARIO tuvieron como objeto concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI. En ese sentido, las manifestaciones de TESTIGO 6 se tratarían de declaraciones de testigo singular.

Lo anterior, aunado a que, del caudal probatorio analizado en esta resolución, particularmente respecto de la prueba identificada en el numeral 24, se advierte que en los meses de marzo, abril y mayo de dos mil once, se llevaron a cabo reuniones entre SEPSA y los REPRESENTANTES de manera conjunta y separada, reuniones en las cuales se trataron temas relacionados con las rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencia con los que se presta el SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, aunque TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que los resultados del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO no tuvieron como objeto fijar o elevar el precio del SERVICIO DE TAXI; no obstante, de las respuestas a las preguntas 57 y 66 del interrogatorio de TESTIGO 6 anteriormente transcritas, relacionadas a si conocía los alcances y resultados del ACUERDO, se advierte que dicho testigo en realidad **no conoce** el ACUERDO, pues en reiteradas ocasiones señaló que el mismo no



36500

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

existió y que sólo se trató de un acuerdo verbal, lo cual a su decir le consta pues estuvo presente en la única reunión que hubo entre SEPSA y las AGRUPACIONES, incluso cuando el funcionario público designado para el desahogo de la comparecencia se lo puso a la vista, sostuvo que **no conocía** el documento, por lo cual sus manifestaciones relacionadas con el objeto del ACUERDO, no colman el requisito establecido en la fracción V, del artículo 215 del CFPC.

Lo anterior, aunado a que, en general las manifestaciones vertidas por los testigos en este apartado relativas a que el ACUERDO o el ESTUDIO TARIFARIO no tuvieron por objeto alguna de las conductas previstas en el artículo 9, fracción I, de la LFCE 2006, son contrarias al caudal probatorio analizado en la presente resolución.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de las oferentes y no desvirtúan la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la realización de la conducta consistente en la celebración de un ACUERDO, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto, elevar, o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

d. Que AICM y [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI] formalizaron un CONTRATO MORAL únicamente para que dichas agrupaciones colaboraran con AICM para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria se realice en términos de orden, eficacia y eficiencia.

- TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden en el AICM celebró un CONTRATO MORAL con YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, respectivamente con la finalidad de dar orden, eficiencia y eficacia al uso de la infraestructura aeroportuaria.
- TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden que dichos contratos morales facultan a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI para prestar el SERVICIO DE TAXI, por el contrario, TESTIGO 1, refiere que dichos instrumentos no facultan a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI a prestar dicho servicio.

Por lo que hace a las declaraciones anteriores, si bien coinciden sustancialmente en los hechos, los mismos no se refieren a la imputación realizada en contra de las emplazadas en el OPR, por el contrario, en el OPR se afirma que el CONTRATO MORAL que celebra cada una de las AGRUPACIONES con el AICM es para efectos de administración y de representación común de sus respectivos PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ello con la finalidad de caracterizar el MERCADO INVESTIGADO.

Por otra parte, se advierte una clara contradicción entre lo manifestado en este apartado por TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 y lo manifestado en sus declaraciones señaladas en el inciso h: "YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN no prestan el SERVICIO DE TAXI, pues corresponde exclusivamente a los PERMISIONARIOS" en el sentido de si YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI están o no facultadas para prestar el SERVICIO DE TAXI.



15501

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Independientemente de lo anterior, dichas manifestaciones no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR y no desvirtúan la misma, consistente en la celebración del ACUERDO, firmado por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran, por tanto, **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA. De cualquier forma, se reitera que las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS operan en el MERCADO INVESTIGADO como un solo ente, pues para que el PERMISIONARIO pueda conducir la unidad vehicular y prestar el SERVICIO DE TAXI, es necesario tener celebrado un CONTRATO INDIVIDUAL con el AICM y a su vez, pertenecer a una agrupación que tenga también celebrado un CONTRATO MORAL con el AICM; es la agrupación quien ofrece el SERVICIO DE TAXI al consumidor final.

e. Que el SERVICIO DE TAXI, se presta al amparo del permiso expedido por la DGAF.

TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 contestaron que se requiere de un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI, en el caso de TESTIGO 6 y TESTIGO 7, especificaron que se trata de un permiso expedido por la SCT y TESTIGO 8 añadió que con dicho permiso se obtiene un contrato de acceso con el AICM.

De lo anterior se observa que las declaraciones de los testigos coinciden sustancialmente, no obstante, las mismas no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, consistente en la realización de la conducta consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un estudio tarifario y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran. Si bien en el OPR se hizo referencia a la necesidad del permiso otorgado por la SCT para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, fue con la finalidad de caracterizar el MERCADO INVESTIGADO.

En razón de lo anterior, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.

f. Que el AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS.

- TESTIGO 6 y TESTIGO 8, **desconocen** si el AICM carece de facultades para impedir la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 7 **no coinciden** al señalar si el AICM puede impedir el SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS. De hecho, son completamente contradictorios en este sentido, pues mientras TESTIGO 1 refiere que el AICM no cuenta con esas facultades, TESTIGO 7 refiere que no carece de facultades, pues para prestar el SERVICIO DE TAXI a parte del permiso se requiere de un CONTRATO INDIVIDUAL celebrado con el AICM, coincidiendo esto con lo manifestado en el apartado "III.1. Características del Mercado Investigado" del OPR.



En este sentido, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 6 y TESTIGO 8 no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez **desconocen** los hechos que los oferentes tratan de probar; por tanto, sus declaraciones **no son idóneas** y, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por lo que hace a las declaraciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 7, no coinciden entre sí, por lo cual tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CFPC.

g. Que el AICM solo tiene la facultad para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita.

- TESTIGO 6 y TESTIGO 8 **desconocen** si el AICM tiene facultades para: [i] impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita; y [ii] autorizar o impedir la circulación de UNIDADES en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del SERVICIO DE TAXI.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 7 coinciden en que: [i] el AICM si tiene dichas facultades, pero únicamente en las áreas restringidas que están confinadas o destinadas a algún tipo de servicio que requiera la celebración de contratos de derecho de acceso, y en ese sentido aclararon que se requiere de la celebración de un CONTRATO INDIVIDUAL; y [ii] que por el contrario, el AICM no tiene facultades para impedir la circulación de las UNIDADES en las vialidades de jurisdicción federal y que son utilizadas por el público en general.

Las testimoniales antes señaladas no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez que TESTIGO 6 y TESTIGO 8 **desconocen** los hechos que los oferentes tratan de probar; por tanto, sus declaraciones **no son idóneas** y, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por lo que hace a las declaraciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 7, si bien coinciden sustancialmente en los hechos, los mismos no se refieren a la imputación realizada en contra de las emplazadas en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, consistente en la celebración de un ACUERDO, celebrado por los REPRESENTANTES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI. Lo anterior aunado al hecho de que el OPR no funda su imputación en las supuestas facultades del AICM, sino en las conductas desplegadas por los emplazados. En razón de lo anterior, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.



35503

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

h. YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN no prestan el SERVICIO DE TAXI, pues corresponde exclusivamente a los PERMISIONARIOS.¹⁴¹⁸

- TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden en que: [i] la prestación del SERVICIO DE TAXI le corresponde exclusivamente a los PERMISIONARIOS; [ii] las AGRUPACIONES no están autorizadas para prestar el SERVICIO DE TAXI; y [iii] en ese sentido, el caso específico de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, dichas agrupaciones carecen de facultades para prestar el SERVICIO DE TAXI pues quienes lo prestan son sus respectivos PERMISIONARIOS.
- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 7 coinciden en que no existe fundamento legal o motivo para que las AGRUPACIONES, entre ellas YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, asuman la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que las AGRUPACIONES no son competidoras entre sí, pues quienes compiten en la prestación del SERVICIO DE TAXI son sus respectivos PERMISIONARIOS. Por su parte, TESTIGO 7 manifestó que las AGRUPACIONES sí son competidores, a través de sus PERMISIONARIOS.

Al respecto, si bien las declaraciones de los testigos coinciden sustancialmente en los hechos, los mismos no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma. En razón de lo anterior, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.

En todo caso, se remite a las emplazadas a lo señalado en la presente resolución respecto a los argumentos que realizaron sobre el hecho de que quienes prestan el SERVICIO DE TAXI son los PERMISIONARIOS y no las AGRUPACIONES.

i. Que [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] REPRESENTAN A SUS PERMISIONARIOS SÓLO RESPECTO DE CUESTIONES ADMINISTRATIVAS.¹⁴¹⁹

- TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden en que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI tienen funciones de representación ante terceros y proveen servicios administrativos a sus respectivos PERMISIONARIOS, así como funciones administrativas.
- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que además de representar ante terceros y proveer de servicios administrativos a sus respectivos PERMISIONARIOS, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, no realizan alguna otra función. Mientras que TESTIGO 7 lo desconoce.
- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI no cuentan con facultades de decisión o imposición sobre los aspectos legales o administrativos que corresponden a cada permisionario en lo particular. Mientras que TESTIGO 7 refiere que dichas

¹⁴¹⁸ En las declaraciones referentes a este apartado TESTIGO 6 y TESTIGO 8, respondieron únicamente respecto de YELLOW CAB, respecto de NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI manifestaron desconocerlo

¹⁴¹⁹ Idem.

Wuy



38504

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

agrupaciones si cuentan con esas facultades respecto de las actividades administrativas que realizan en el AICM.

Al respecto, si bien las declaraciones consistentes en que las referidas agrupaciones únicamente representan ante terceros y proveen de servicios administrativos a sus respectivos PERMISIONARIOS, dichas manifestaciones no son suficientes para considerar desvirtuada la imputación presuntiva realizada en el OPR, ya que no es la base de la imputación de la participación en la práctica monopólica absoluta por parte de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un estudio tarifario y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran. En todo caso, se recoge el señalamiento de TESTIGO 7 en el sentido de que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI sí cuentan con facultades de decisión respecto de las actividades administrativas que realizan en el AICM.

j. Que cada permisionario asociado a YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN facultó a su respectiva agrupación para efectuar el pago de una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI.¹⁴²⁰

TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden en que los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI autorizaron a sus respectivas agrupaciones para que por su orden y cuenta pagaran la contraprestación mensual por el derecho de acceso a zona federal.

Al respecto, si bien las declaraciones de los testigos coinciden sustancialmente en los hechos, los mismos no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, pues en el OPR no se cuestiona respecto a quién está facultado para realizar el pago de una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, aunado a que tal como se ha señalado en esta resolución los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES integran una misma unidad económica. En razón de lo anterior, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA.

k. Los únicos facultados para determinar, registrar y aplicar las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, son los PERMISIONARIOS.¹⁴²¹

- TESTIGO 1, TESTIGO 6, TESTIGO 7 y TESTIGO 8 coinciden en que: [i] corresponde a cada permisionario determinar libremente y registrar ante la SCT las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI; [ii] en el caso específico de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI, cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a dichas agrupaciones [desde el año dos

1420 Idem.
1421 Idem.



36505

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

mil nueve]¹⁴²² ha determinado y registrado por su cuenta las tarifas aplicables a la prestación del SERVICIO DE TAXI.

- TESTIGO 1, y TESTIGO 7, adicionalmente refieren que para la determinación que hacen los PERMISIONARIOS de las tarifas aplicables a la prestación del SERVICIO DE TAXI no requieren autorización de la SCT.

De lo anterior, se observa que si bien los testigos coinciden sustancialmente en sus declaraciones respecto de quiénes son los facultados para la determinación y registro de las tarifas aplicables al SERVICIO DE TAXI, los mismos no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR, pues en el OPR no se cuestiona respecto a quién está facultado para determinar, registrar y aplicar las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, aunado a que tal como se ha señalado en esta resolución, los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES integran una misma unidad económica.

I. Respecto del ESTUDIO TARIFARIO realizado por SEPSA.

- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que: [i] conocen a SEPSA; [ii] el motivo por el que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI contrataron a SEPSA fue para que dicha empresa realizara el ESTUDIO TARIFARIO; y [iii] la razón por la que los REPRESENTANTES contrataron conjuntamente a SEPSA fue porque les ofrecía un precio que les convenía.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que: [i] los trabajos contratados por las AGRUPACIONES y realizados por SEPSA consistieron en la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO; [ii] los beneficiarios del ESTUDIO TARIFARIO fueron los PERMISIONARIOS; [iii] la finalidad y resultado del ESTUDIO TARIFARIO fue recomendar a las AGRUPACIONES tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI; y [iv] los resultados del ESTUDIO TARIFARIO no tuvieron como objeto fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI, sino solamente sirvieron de referencia para la determinación de las tarifas por parte de los PERMISIONARIOS.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 **no coinciden** al señalar cuál fue la utilidad y destino que se le dio a los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, pues mientras TESTIGO 1 refirió que la utilidad y destino de dicho estudio fue que los PERMISIONARIOS registraran nuevas tarifas ante la SCT, TESTIGO 6 manifestó que sólo les sirvió como una referencia, sin que el ESTUDIO TARIFARIO fuera motivo para que alzasen sus tarifas.
- TESTIGO 8 **desconoce** todos los hechos que los oferentes trataron de probar en este apartado.

En primer término, se advierte que TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que conocen a SEPSA así como los motivos por los que contrataron con dicho agente económico, sin embargo, estos hechos que los oferentes pretenden probar no podrían desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el

¹⁴²² Ésta especificación se realizó únicamente en la pregunta realizada a TESTIGO 1, respecto de YELLOW CAB; en la pregunta realizada a TESTIGO 6, respecto de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI; y en la pregunta realizada a TESTIGO 7, respecto de YELLOW CAB y PORTO TAXI.

precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un estudio tarifario y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

Ahora bien, por lo que hace a las manifestaciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 6 consistentes en que la finalidad del ESTUDIO TARIFARIO consistió en una mera recomendación a las AGRUPACIONES y que el resultado de dicho estudio no fue realizar alguna de las prácticas descritas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006, se reitera lo señalado previamente en esta resolución, en el sentido de que resulta evidente que con posterioridad a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO por parte de SEPSA, los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES registraron las tarifas recomendadas en dicho estudio ante la SCT, corroborando con ello que la finalidad del ACUERDO fue tomar medidas para modificar de manera conjunta sus tarifas, al contar con un sustento (ESTUDIO TARIFARIO) para determinar, registrar y aplicar las tarifas que les permitieran las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI, en consecuencia el ESTUDIO TARIFARIO sí sirvió como base para fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO.

En razón de lo anterior, dichas declaraciones no son idóneas para demostrar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, toda vez que no coinciden con el resto del caudal probatorio analizado en la presente resolución.

Finalmente, por lo que hace a las declaraciones de TESTIGO 8, no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez desconoce los hechos que los oferentes tratan de probar en este apartado; por tanto, sus declaraciones no son idóneas y, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

m. Respetto del intercambio de información entre los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES.

- TESTIGO 1 y TESTIGO 6 coinciden en que: [i] tienen conocimiento de que se llevaron a cabo reuniones entre los REPRESENTANTES y SEPSA; [ii] el motivo de las reuniones efectuadas entre los REPRESENTANTES y SEPSA fue únicamente para tratar el tema del costo del ESTUDIO TARIFARIO; y [iii] en el ACUERDO se estableció el compromiso de confidencialidad por parte de SEPSA respecto de la información de cada una de las AGRUPACIONES entregó para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. Por su parte, TESTIGO 8, manifestó que si se estableció el compromiso de confidencialidad por parte de SEPSA, pero dijo desconocer los demás hechos de este apartado.
- TESTIGO 6 manifestó que SEPSA le dio un trato confidencial a la información de las AGRUPACIONES, mientras que TESTIGO 1 y TESTIGO 8 lo desconocen.
- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 desconocen si los REPRESENTANTES intercambiaron información para posteriormente proporcionársela a SEPSA para que realizara el ESTUDIO TARIFARIO.



35907

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 **no coinciden** al señalar si el ESTUDIO TARIFARIO fue hecho con información y documentación propia de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI.

En primer término, se advierte que TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que se estableció el compromiso de confidencialidad por parte de SEPSA, respecto de la información que las AGRUPACIONES le entregaron para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, sin embargo, de las respuestas anteriormente transcritas de TESTIGO 6 y TESTIGO 8 a las preguntas correspondientes¹⁴²³ se advierte que se refieren a un “acuerdo” diverso al que fue planteado en esas preguntas, pues en el caso de TESTIGO 6 refiere que el acuerdo donde se estableció la confidencialidad fue un documento exclusivo de YELLOW CAB, mientras que TESTIGO 8 manifestó que el tema de la confidencialidad de la información lo acordaron en una “reunión de PERMISIONARIOS”, haciendo hincapié en que fue en una fecha distinta a la fecha en que se firmó el ACUERDO. Así, resulta evidente que la respuesta de TESTIGO 6 y TESTIGO 8 sobre si en el ACUERDO se estableció el compromiso de confidencialidad por parte de SEPSA respecto de la información de cada una de las AGRUPACIONES, no refieren al ACUERDO, sino a un documento y a una reunión diversos.

Sin perjuicio de lo anterior, y suponiendo que TESTIGO 6 y TESTIGO 8 se hayan referido al ACUERDO, dichas manifestaciones y los hechos que las mismas pretenden probar en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra de los oferentes pues del caudal probatorio analizado en la presente resolución, particularmente respecto de la prueba identificada en el numeral 31 se advierte que SEPSA, para obtener los resultados a los que llegó el ESTUDIO TARIFARIO para cada una de las empresas, se tomó en consideración la información de las AGRUPACIONES en su conjunto, con la finalidad de “contar con un universo de análisis más amplio”.¹⁴²⁴

Por lo que hace a las declaraciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 6 consistentes en que se llevaron a cabo reuniones entre SEPSA y los REPRESENTANTES sólo para tratar el tema del costo del ESTUDIO TARIFARIO, se advierte que TESTIGO 6 no da razón fundada de su dicho, por lo cual no se colma el requisito establecido en la fracción VIII, del artículo 215 del CFPC. Asimismo, de la declaración de TESTIGO 6 se observa que tal como él lo señala, si bien acudió a la reunión en la cual se signó el ACUERDO, lo cierto es que no estuvo presente durante toda la sesión, por lo que no le constan todos los hechos sucedidos en la misma.

En relación con las manifestaciones de TESTIGO 1, se advierte que dicha persona tuvo conocimiento de la reunión de manera indirecta, pues él no asistió a la misma, en ese sentido, se advierte que a TESTIGO 1 no le constan los hechos afirmados por él.

Asimismo, del caudal probatorio analizado en la presente resolución, particularmente respecto de la prueba identificada en el numeral 24 se advierte que en los meses de marzo, abril y mayo de dos mil once, se llevaron a cabo reuniones entre SEPSA y los REPRESENTANTES de manera conjunta y

¹⁴²³ Pregunta 61 para TESTIGO 6 y Pregunta 61 para TESTIGO 8. Folios 24758 y 20710, respectivamente.

¹⁴²⁴ Folios 5277 y 5307 (NUEVA IMAGEN); 7279 y 7309 (SITIO 300); 7829 y 7855 (YELLOW CAB); 8568 y 8597 (PORTO TAXI); y 5898 y 5927 (CONFORT).



separada, reuniones en las cuales se trataron temas relacionados con las rutas, zonas, orígenes, destinos, horarios y frecuencia con los que se presta el SERVICIO DE TAXI.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de las oferentes y en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la celebración de un ACUERDO, realizado por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran.

Finalmente, las demás declaraciones en las que TESTIGO 1, TESTIGO 6 y TESTIGO 8 refirieron **desconocer** los hechos, sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y, por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

n. Respecto de las tarifas aplicadas para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

- TESTIGO 1 y TESTIGO 8 coinciden en que **desconocen** las tarifas que se cobran actualmente en la prestación del SERVICIO DE TAXI. Mientras que TESTIGO 6 manifiesta que conoce las de YELLOW CAB.
- TESTIGO 6 y TESTIGO 8 coinciden en que las tarifas por la prestación del SERVICIO DE TAXI que actualmente cobran todos los PERMISIONARIOS agremiados a YELLOW CAB son las mismas. TESTIGO 6 también manifiesta que las tarifas que cobra cada agrupación son diferentes. Por su parte TESTIGO 1 **desconoce** si las tarifas que se cobran actualmente son las mismas para todos los PERMISIONARIOS.

En este orden de ideas, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 8, en las que refirieron **desconocer** los hechos, no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo 215 del CFPC.

Por otro lado, las demás declaraciones de TESTIGO 6 y TESTIGO 8, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA. Lo anterior es así, toda vez que la imputación realizada en su contra consistente en la celebración de un ACUERDO, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI, en este sentido, se reitera lo ya señalado en la presente resolución, respecto a que no es necesario que las emplazadas hayan aplicado las mismas tarifas del SERVICIO DE TAXI para que se actualice la conducta establecida en el artículo 9º de la LFCE 2006 en su fracción I, pues basta con que se acuerde la manipulación o elevación del precio, o se intercambie información con el mismo objeto o efecto.¹⁴²⁵

¹⁴²⁵ Al respecto, se remite al apartado "2.6.4. No hay prueba de que el objeto del Estudio Tarifario hubiera sido homologar las tarifas" de la presente resolución para evitar repeticiones innecesarias.



35509

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

En este sentido, las declaraciones **no son idóneas** y resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Conclusión general

A manera de resumen, se presenta la siguiente tabla en donde se sintetizan las declaraciones de los testigos:

Para facilitar la lectura, se precisa lo siguiente: S = Sí. N = No. D = el testigo manifestó que desconocía o ignoraba la respuesta. * – En estos casos la respuesta es sólo respecto de YELLOW CAB.

	TESTIGO 1	TESTIGO 6	TESTIGO 7	TESTIGO 8
b. Que YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI no han realizado alguna conducta para elevar, fijar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI.				
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] se ha[n] abstenido de efectuar conductas o acciones para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	YELLOW CAB no tiene autorización para establecer tarifas	N	D
c. Del objeto del ACUERDO y del ESTUDIO TARIFARIO.				
"[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto fijar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]"	N	N		D
"[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto elevar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]"	N	N		D
"[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto concertar el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]"	D	N		D
"[...] Si el resultado del [ACUERDO] tuvo como objeto manipular el precio al que es ofrecido el [SERVICIO DE TAXI] [...]"	D	N		D
"[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto fijar el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	No tuvieron ese objeto.	No tuvieron ese objeto.		D
"[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto elevar el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	No tuvieron ese objeto.	No tuvieron ese objeto.		D
"[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto concertar el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	D	No tuvieron ese objeto.		D
"[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto manipular el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	D	No tuvieron ese objeto.		D
"[...] Si conoce[n] los alcances del [ACUERDO] [...]"	S	S		D
"[...] Si sabe cuál fue el resultado del ACUERDO formalizado entre los [REPRESENTANTES] y SEPSA [...]"	S	N		D
d. Que el AICM y [YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI] FORMALIZARON UN CONTRATO MORAL ÚNICAMENTE PARA QUE DICHAS AGRUPACIONES COLABORARAN CON AICM PARA QUE LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA SE REALICE EN TÉRMINOS DE ORDEN, EFICACIA Y EFICIENCIA.				
"[...] Si AICM y [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] formalizaron un instrumento jurídico denominado [CONTRATO MORAL], con el objeto de que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] colaborara[n] con AICM para que la utilización de la infraestructura aeroportuaria se realice en términos de orden, eficacia y eficiencia [...]"	S	S*	S	S*
"[...] Si el [CONTRATO MORAL] formalizado entre [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] y AICM, faculta a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]"	N	S*	S	S*

Handwritten signature/initials



36510

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

e. Que el SERVICIO DE TAXI se presta al amparo del permiso expedido por la DGAF.				
"[...] Si el [SERVICIO DE TAXI] se presta al amparo del permiso expedido por la [DGAF]."	S	S	S	S
f. Que el AICM no tiene ninguna facultad para impedir la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS.				
"[...] Si AICM carece de facultades para impedir la prestación del [SERVICIO DE TAXI] a aquellas personas que cuentan con un permiso autorizado por la DGAF [...]."	S	D	N	D
g. Que el AICM solo tiene la facultad para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita.				
"[...] Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene la que le permite autorizar o impedir la circulación de [UNIDADES] en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del [SERVICIO DE TAXI] [...]."	N	D	N	D
"[...] Si AICM cuenta con facultades para impedir que cualquier tercero haga uso de la infraestructura aeroportuaria en caso de no contar con un instrumento jurídico que así lo permita [...]."	S. Pero únicamente en las áreas que no son públicas	D	S	D
h. YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN no prestan el SERVICIO DE TAXI, pues corresponde exclusivamente a los PERMISIONARIOS.				
"[...] Si la prestación del [SERVICIO DE TAXI] le corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS] [...]."	S	S	Para que las UNIDADES presten el SERVICIO DE TAXI requieren de un permiso otorgado por la SCT y de un CONTRATO INDIVIDUAL.	S
"Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], la prestación del [SERVICIO DE TAXI], le corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS], asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]."	S	S*	De conformidad con sus respectivos CONTRATOS MORALES los permisionarios prestarán el SERVICIO DE TAXI.	S*
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] carece[n] de facultades, competencias y/o atribuciones para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]."	S	S*	S	S*
"[...] Si existe [...] fundamento legal o motivo para que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] deba[n] asumir la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]."	N	N*	N	D
"[...] Si la obligación de prestar el [SERVICIO DE TAXI] corresponde única y exclusivamente a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]."	S	S	S	S*
"[...] Si [LAS AGRUPACIONES], están [autorizadas] para prestar el [SERVICIO DE TAXI] [...]."	N	N*	N (respuesta respecto de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN).	N*
"[...] Si LAS [AGRUPACIONES] son competidores entre sí, respecto de la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]."	N	S	S	N
"[...] Si existe algún elemento legal y fehaciente que acredite que LAS [AGRUPACIONES] prestan el [SERVICIO DE TAXI] [...]."	N	N	N	D
i. [YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN] representan a sus PERMISIONARIOS sólo respecto de cuestiones administrativas.				
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] representa[n] a los [PERMISIONARIOS] asociados a dicha[s] asociación[es] civil[es]."	S	S*	S	S*



36511

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

solo respecto de cuestiones administrativas, como lo son la representación de los respectivos [PERMISIONARIOS] asociados ante terceros, la venta de los boletos para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] y los aspectos administrativos que implica la recaudación de tal venta, como lo es el retorno de los recursos correspondientes a cada permisionario, la administración de los recursos que se generan con motivo de las cuotas que se aportan y de las cuales se pagan los salarios de los moduladores, personal de cajas, personal de oficina, etc [...]"				
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] únicamente representa[n] ante terceros y provee[n] de servicios administrativos a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] [...]"	S		S	
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] además de representar ante terceros y proveer de servicios administrativos a los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], realiza[n] alguna otra función [...]"	N	N*	D (respuesta sólo respecto de NUEVA IMAGEN)	N*
"[...] Si [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] cuenta[n] con facultades de decisión o imposición sobre los aspectos legales y administrativos que en lo particular le corresponde a cada permisionario [...]"	N	N*	S	N*
j. Que cada permisionario asociado a YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN facultó a su respectiva agrupación para efectuar el pago de una contraprestación mensual por el derecho de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI.				
"[...] Si los [PERMISIONARIOS] asociados a [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] facultaron a dicha[s] asociación[es] civil[es] para que efectuara[n] el pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal que a cada permisionario le corresponde, por orden y cuenta de cada uno [...]"	S	S*	S	S*
k. Los únicos facultados para determinar, registrar y aplicar las tarifas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, son los PERMISIONARIOS.				
"[...] Si corresponde a cada permisionario el determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	S	S	S*
"[...] Si corresponde a cada permisionario el registrar ante la SCT las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	S	S	S*
"[...] Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], cada uno de los permisionarios asociados a dicha[s] asociación[es] civil[es], [“desde el año 2009”], ha determinado libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	S*	S	S*
"[...] Si en el caso de [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN], cada uno de los permisionarios asociados a dicha[s] asociación[es] civil[es], ha registrado las tarifas que son aplicadas a la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	S*	S	S*
"[...] Si tiene conocimiento de quién determina las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	S	S*		S*
"[...] Si tiene conocimiento de quién registró las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO [...]"	S	S		S*
l. Respecto del ESTUDIO TARIFARIO realizado por SEPSA.				
"[...] Si conoce[n] a la empresa [SEPSA] [...]"	S	S		S
"[...] Si sabe[n] cuál fue el motivo por el que [YELLOW CAB, PORTO TAXI o NUEVA IMAGEN] contrato [sic] los servicios de SEPSA [...]"	S	S*		S*
"[...] Si conoce cuáles fueron las razones por las que los [REPRESENTANTES] de manera conjunta contrataron a SEPSA [...]"	S	S		S
"[...] Si conoce específicamente en qué consistían los trabajos contratados por los [REPRESENTANTES] a SEPSA [...]"	S	S*		D
"[...] Si conoce quienes fueron los beneficiarios de los trabajos contratados por los [REPRESENTANTES] a SEPSA [...]"	S	S*		D
"[...] Si conoce cuál fue la finalidad del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]"	S	S*		D

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



36512

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

"[...] Si conoce cuáles fueron los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]"	S	S*		D
"[...] Si conoce cuál fue la utilidad del resultado del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]"	S	S		D
"[...] Si conoce cuál fue el destino que se le dio a los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] [...]"	S	S		D
"[...] Si tiene conocimiento de que los resultados del [ESTUDIO TARIFARIO] hayan tenido como objeto [fijar, elevar, concertar o manipular] el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]"	N	N		D
m. Respecto del intercambio de información entre los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES.				
"[...] Si sabe[n] que se hayan efectuado reuniones entre los representantes de LAS AGRUPACIONES y SEPSA [...]"	S	S		D
"[...] Si sabe que [sic] el motivo de las reuniones efectuadas entre los representantes de LAS AGRUPACIONES y SEPSA [...]"	S (sólo para trata el tema del costo del ESTUDIO TARIFARIO).	S (sólo para trata el tema del costo del ESTUDIO TARIFARIO).		D*
"[...] Si sabe que en el ACUERDO se haya establecido por parte de SEPSA el compromiso de confidencialidad en el manejo de la información [...]"	S	S		S*
"[...] Si sabe, de ser afirmativa la respuesta inmediata anterior, respecto de quién o quiénes se estableció el compromiso de confidencialidad en el manejo de la información [...]"	Entre cada agrupación y SEPSA.	Entre YELLOW CAB y SEPSA.		D
"[...] Si conoce cuál fue el manejo que le dio SEPSA a la información que recibió para la realización de los trabajos que le fueron encomendados [...]"	D	Confidencial*		D
"[...] Si sabe que los [REPRESENTANTES] hayan intercambiado entre sí información para proporcionársela a SEPSA para la realización de los trabajos que le fueron encomendados a esta última [...]"	D	D		D
"[...] Si el [ESTUDIO TARIFARIO] fue realizado con información y documentación propia de [YELLOW CAB, PORTO TAXI O NUEVA IMAGEN] [...]"	S	N Fue información de los PERMISIONARIOS de YELLOW CAB.		D
n. Respecto de las tarifas aplicadas para la prestación del SERVICIO DE TAXI.				
"[...] Si tiene conocimiento de cuáles son las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO [...]"	N	S*		N
"[...] Si tiene conocimiento de que las tarifas para la prestación del [SERVICIO DE TAXI] que se cobran actualmente en el AEROPUERTO, son las mismas para todos los [PERMISIONARIOS] [...]"	N	S*		S*

Respecto de las pruebas testimoniales analizadas en la presente resolución, se indica que las mismas **no son idóneas** para acreditar las pretensiones probatorias de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA (respecto de sus repreguntas); al respecto, se remite a la valoración realizada previamente en cada uno de los apartados de las testimoniales.

Sin perjuicio de la valoración realizada individualmente en cada uno de los apartados, se indica que en muchas de las declaraciones, los testigos no convienen en lo esencial de los hechos sobre los que declaran, incumpliendo así con el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CFPC; asimismo, en varias de las respuestas proporcionadas a las interrogantes, especialmente TESTIGO 8,

J.

W



39512

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

refieren desconocer los hechos sobre los que deponen, incumpliendo con el requisito establecido en la fracción II, del artículo 215 del CFPC.

En otras declaraciones, se advierte que las manifestaciones realizadas por los testigos no les constan materialmente o manifiestan que sus respuestas son respecto "de lo que tienen conocimiento" sin que en varios de los casos den razón fundada de su dicho, por lo cual no se colman los requisitos establecidos en las fracciones V y VIII, del artículo 215 del CFPC. Así, en virtud de lo anterior las declaraciones en su conjunto no convienen en la substancia de los hechos, y algunas de ellas no son claras, no son precisas, sin dudas y sin reticencias sobre las circunstancias esenciales que deponen.

Aunado a lo anterior, muchas de estas interrogantes y declaraciones no están relacionadas con la imputación realizada en el OPR en contra de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, consistente en la realización de la conducta consistente en la celebración de un acuerdo, realizada por los representantes de las AGRUPACIONES que probablemente tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI a partir de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de dicho estudio se emitieran; y en este sentido, en nada ayudan a desvirtuar dichas imputaciones.

F. Pruebas ofrecidas por CONFORT

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por CONFORT:

I. Documentales: (i) el informe a cargo de EBSA CENTRO en el que manifieste si "[...] se abstuvo de expedir a los usuarios, boletos de los servicios de autotransportación terrestre por cuenta de [CONFORT] desde el año 2014 (dos mil catorce) - - - - b) [señale si] se ha abstenido de realizar pago alguno a [CONFORT] por concepto de boletos de los servicios de autotransportación terrestre desde el año 2013 (dos mil trece)";¹⁴²⁶ (ii) "[...] copias certificadas de la totalidad del expediente FGAM/GAM-2/T1/56/14-01 [...]"¹⁴²⁷ tramitado ante la Unidad de Investigación sin Detenido Número B-2 de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal -ahora Ciudad de México-; (iii) "copia simple de los documentos denominados: (a) "Aeropuerto sin control" "La simulación y el engaño de una supuesta disputa" [...] y (b) "Turbulencia Política en el Aeropuerto 'Benito Juárez' "Decisiones de la Autoridad del (AICM)" [...]"¹⁴²⁸ (iv) "copia certificada del escrito de veinticuatro de junio de dos mil trece suscrito, entre otros, por el representante legal de [CONFORT] y dirigido a [REDACTED] [...]"¹⁴²⁹ (v) "copia simple de los comprobantes denominados "Correspondencia de Envíos de Correo Registrado" [...]"¹⁴³⁰ (vi) "[...] Manual General de Organización del [AICM] publicado en el [DOF] el quince de mayo de dos mil quince [...]"¹⁴³¹ (vii) "Copia simple de las páginas 65, 66 y 93 a 98 del OPR DE-015-2013 tramitado por esta

¹⁴²⁶ Folio 19064.

¹⁴²⁷ Folio 19065.

¹⁴²⁸ Folio 19066.

¹⁴²⁹ *Idem.*

¹⁴³⁰ *Idem.*

¹⁴³¹ Folio 19067.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 2 palabra(s)"

COFECE [...]";¹⁴³² (viii) "Páginas 25 y 26 de la resolución emitida por [la COFECE] el dieciocho de febrero de dos mil dieciséis en el expediente DE-015-2013 [...]";¹⁴³³ (ix) "Copia simple de las páginas 57 a 66 del OPR DE-015-2013 [...]";¹⁴³⁴ (x) "Copia simple del oficio DOCP/10/08/013 de veintiocho de agosto de dos mil trece emitido por [CONFORT] y dirigido al Director General del [AICM]";¹⁴³⁵ y (xi) "copia simple de las páginas 1, 2 y 115 de la Gaceta Oficial del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) publicada el veintiocho de agosto de dos mil trece [...]";¹⁴³⁶

II. Testimoniales: a cargo de TESTIGO 1,¹⁴³⁷ TESTIGO 2,¹⁴³⁸ TESTIGO 3¹⁴³⁹ y TESTIGO 4.¹⁴⁴⁰

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

85. Documental privada¹⁴⁴¹ consistente en el desahogo de EBSA CENTRO al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2016-077¹⁴⁴² emitido por el DGAJ el veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis, con motivo de la prueba documental "vía informe" ofrecida a su cargo por CONFORT.

CONFORT ofreció como prueba una inspección en las instalaciones de EBSA CENTRO,¹⁴⁴³ sin embargo, por la naturaleza de lo que la emplazada pretendía demostrar, se tuvo por admitida en el carácter de documental "vía informe" a cargo de EBSA CENTRO, de acuerdo a lo siguiente:¹⁴⁴⁴

- a) Que indicara si expidió boletos a los usuarios del SERVICIO DE TAXI de CONFORT desde el año dos mil catorce.

¹⁴³² Idem.

¹⁴³³ Idem.

¹⁴³⁴ Idem.

¹⁴³⁵ Folio 19068.

¹⁴³⁶ Idem.

¹⁴³⁷ Folios 20721 a 20766.

¹⁴³⁸ Folios 19577 a 19593.

¹⁴³⁹ Mediante acuerdo emitido por el DGAJ el dos de noviembre de dos mil dieciséis se declaró desierta la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 3 ofrecida por CONFORT (folios 19363 a 19365).

¹⁴⁴⁰ Folios 19182 a 19194.

¹⁴⁴¹ Folios 19566 a 19572.

¹⁴⁴² Folios 19158 a 19161.

¹⁴⁴³ CONFORT ofreció dicha prueba dentro de su escrito de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: "[...] 8 - LA INSPECCIÓN, sobre los libros de contabilidad, registros y controles de pagos, etc, que se encuentran en poder de la a la [sic] empresa Expendedora de Boletos y Servicios S.A. de C.V. (EBSA), precisamente en la Terminal 1, Puerta 1 de Llegadas Nacionales en la Avenida Capitán Carlos León S/N, Colonia Peñón de los Baños, Delegación Venustiano Carranza, y por el periodo comprendido de el [sic] 01 (uno) de enero de 2011 (dos mil once), hasta el 31 (treinta y uno) de diciembre del 2015 (dos mil quince) [...] [énfasis añadido]". Página 30 de la contestación al OPR de CONFORT. Folio 17356.

consistente en el informe que rinda la SECRETARÍA [sic] DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES a esta II. Comisión en el que se señale cuales [sic] fueron las tarifas que [PORTO TAXI] registró por la prestación de sus servicios de taxi en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en las anualidades 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, e informe en qué fecha exacta [PORTO TAXI] registró la tarifa correspondiente a la anualidad 2011, y en caso de negativa, señalar la razón de esta [sic] [énfasis añadido]". Página 19 (párrafo primero) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 16477.

¹⁴⁴⁴ Esta COFECE ya contaba con dicha información por lo que corresponde al periodo comprendido entre el nueve de noviembre de dos mil diez y el treinta y uno de octubre de dos mil quince.



16515

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- b) Que indicara si realizó algún pago a CONFORT por concepto de boletos vendidos para el SERVICIO DE TAXI desde el año dos mil trece.

Cabe mencionar que esta COFECE ya contaba con dicha información por lo que corresponde al periodo comprendido entre el nueve de noviembre de dos mil diez y el treinta y uno de octubre de dos mil quince.

Con dicho informe, CONFORT pretende acreditar que: "[...] a) Que la empresa Expendedora de Boletos y Servicios S.A. de C.V. (EBSA) se abstuvo de expedir a los usuarios, boletos de los servicios de autotransportación terrestre por cuenta de Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V. desde el año 2014 (dos mil catorce) - - - - b) Que la empresa Expendedora de Boletos y Servicios S.A. de C.V. (EBSA) se ha abstenido de realizar pago alguno a Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V. por concepto de boletos de los servicios de autotransportación terrestre desde el año 2013 (dos mil trece)".¹⁴⁴⁵

Asimismo, con esta prueba, de manera general CONFORT pretende demostrar que: "[...] los hechos mencionados en los numerales II apartados A), B, C, C, III, IV y V del escrito de contestación al Oficio de Probable Responsabilidad del expediente DE-009-2014, agregando que el infrascrito estima que la verdad de los hechos quedará demostrada con esta probanza, particularmente que la agrupación que representa el abajo firmante nunca realizó las conductas prohibidas por la Ley Federal de Competencia Económica, y mucho menos las del artículo 9 fracción I del Ordenamiento Legal precitado".¹⁴⁴⁶

Al respecto, mediante el oficio escrito de desahogo señalado previamente, EBSA CENTRO manifestó lo siguiente: "Se informa a esa H. Comisión que el día [REDACTED] B [REDACTED] EBSA Centro emitió el boleto de caju identificado con la clave [REDACTED] B correspondiente al servicio que presta Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V. (en lo sucesivo "CONFORT"), mismo que fue pagado a CONFORT el día [REDACTED] B [...] [énfasis añadido]".¹⁴⁴⁷

De dicha documental se desprende que el [REDACTED] B EBSA CENTRO emitió un boleto por el SERVICIO DE TAXI prestado por CONFORT, el cual fue pagado a dicha agrupación el mismo año.

86. Elemento aportado por la ciencia¹⁴⁴⁸ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por EBSA como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-050 de veintiséis de febrero de dos mil quince, entregado en la OFICIALÍA el dieciséis de abril del mismo año, el cual contiene entre otros, seis documentos en

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 18 palabra(s)"

¹⁴⁴⁵ Página 30 de la contestación al OPR de CONFORT. Folio 17356.

¹⁴⁴⁶ Ídem.

¹⁴⁴⁷ Folio 19567.

¹⁴⁴⁸ Folio 14802, contenido en el tomo confidencial de EBSA.



formato Excel denominados "Boletos 2010", "Boletos 2011", "Boletos 2012", "Boletos 2013", "Boletos 2014" y "Boletos 2015", ubicados dentro de la carpeta "Respuesta 3".

De dicho documento se desprenden las tarifas aplicadas por los PERMISIONARIOS de CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI por el periodo comprendido entre el nueve de noviembre dos mil diez y el treinta y uno de octubre de dos mil quince.

87. Documental pública¹⁴⁴⁹ consistente en copia certificada del expediente de la averiguación previa FGAM/GAM-2/TI/56/14-01/00056/14-01 de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) emitida por el Agente del Ministerio Público adscrito a la Unidad Investigadora sin detenido, de la Coordinación de Seguridad Pública y Procuración de Justicia BJU-4 el dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis, presentada por CONFORT como anexo uno al escrito de desahogo¹⁴⁵⁰ presentado en la OFICIALÍA el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.¹⁴⁵¹

Con dicho documento la emplazada pretende acreditar que: "[...] los integrantes de la Agrupación CONFORT, no fuimos convocados para ser informados de la pretensión de llevar a cabo un ESTUDIO TARIFARIO, y esta propuesta no fue sometida a votación de los integrantes de esta sociedad en Asamblea para su aprobación o desechamiento, ni tampoco se hizo del conocimiento del anterior Consejo de Administración, como debió hacerlo la entonces Presidenta del Consejo de Administración [...]",¹⁴⁵² así como que: "[...] [CONFORT] nunca realizó conductas prohibidas por el artículo 9 fracción I [sic] la Ley Federal de Competencia Económica [...]"¹⁴⁵³

De las constancias de dicho expediente se desprende que, en el proveído de diecinueve de noviembre de dos mil quince, emitido por el Agente del Ministerio Público Responsable de la Coordinación Territorial de BJU-4 de Seguridad Pública y Procuración de Justicia de la Fiscalía Desconcentrada de Benito Juárez, se resolvió:

B

[REDACTED]

[...] "¹⁴⁵⁴

De dicho documento se advierte que el diez de enero de dos mil catorce [REDACTED] A presentó una denuncia en contra de [REDACTED] A por el delito de fraude, lo que dio inicio a la averiguación previa FGAM/GAM-2/TI/56/14-01/00056/14-01 de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México), y en la que mediante proveído de diecinueve de noviembre de dos mil quince se resolvió [REDACTED] B

"Eliminado: 0 párrafo(s), 2 renglon(es) y 13 palabra(s)"

¹⁴⁴⁹ Folios 19603 a 20131.

¹⁴⁵⁰ Folios 19601 y 19602.

¹⁴⁵¹ Se advierte que mediante el escrito de desahogo de presentado en la OFICIALÍA el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis, CONFORT también presentó copia simple del expediente referido en el presente numeral (folio 20132 a 20659), por lo que, a fin de evitar repeticiones innecesarias, únicamente se valorará la copia certificada.

¹⁴⁵² Página 25 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folio 17351).

¹⁴⁵³ Página 29 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folio 17355).

¹⁴⁵⁴ Folio 20129 del tomo I confidencial de CONFORT.



36517

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

88. Copia simple o impresión¹⁴⁵⁵ de los documentos denominados: (a) “Aeropuerto sin control” “La simulación y el engaño de una supuesta disputa” supuestamente publicado en la revista “Huellas de México” número 465, del dieciséis al treinta de agosto de dos mil catorce, y (b) “Turbulencia Política en el Aeropuerto ‘Benito Juárez’ “Decisiones de la Autoridad del (AICM)” supuestamente publicados en la revista “Huellas de México” número 463, del dieciséis al treinta y uno de julio de dos mil catorce (acompañados como anexo II de su escrito de contestación al OPR).

De dichos documentos, se advierte que en las fechas antes señaladas fueron publicados dichos artículos en la revista “Huellas de México”. Asimismo, de los documentos señalados, a dicho de su autor, se desprenden situaciones relacionadas con deficiencias e irregularidades en la gestión del Director General del AICM, entre los cuales destacan: la colusión entre funcionarios del AICM y dirigentes de diversas agrupaciones para repartirse permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, la situación actual en la que opera EXCELENCIA en el AICM y la presión ejercida por diversas agrupaciones en contra de EXCELENCIA.

89. Documental privada¹⁴⁵⁶ consistente en copia certificada expedida por el notario público ciento noventa y ocho de la Ciudad de México del escrito de veinticuatro de junio de dos mil trece suscrito, entre otros, por **A** y dirigido a **A** (acompañado como anexo 17 de su escrito de contestación al OPR); del cual se desprende lo siguiente:

“C. LIC. **A** ----- P R E S E N T E ----- Por este conducto, de Correo Certificado, le estamos enviando distintos cuestionamientos en torno al Manejo Administrativo, Contable y Fiscal que Usted ha realizado en el período comprendido de Mayo de 2008 al Primer Semestre de 2013, de la organización [CONFORT], ya que hasta el día de hoy desconocemos dicha información.
- - - - Por lo anterior, esperamos una respuesta por parte suya, suficientemente amplia [sic], pormenorizada, documentada con el soporte respectivo, puntual y expedita, a estos 17 cuestionamientos, que se plasman a continuación, en un término que no exceda los 10 diez días naturales; y se le pide enviarla a cada uno de los domicilios de los socios, a través del mismo conducto, es decir, por Correo Certificado: [...] [énfasis añadido]”.¹⁴⁵⁷

En este sentido, de dicho documento se desprende, que diversas personas, entre ellas **A** realizaron un escrito dirigido a **A** con diversos cuestionamientos respecto al manejo administrativo, contable y fiscal de CONFORT que supuestamente realizó **A** desde mayo de dos mil ocho al primer semestre de dos mil trece.

“Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 14 palabra(s)”

¹⁴⁵⁵ Folios 17530 a 17535 y 17537 a 17543.

¹⁴⁵⁶ Folios 17569 a 17572.

¹⁴⁵⁷ Folio 17569.



30510

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

90. Copia simple o impresión¹⁴⁵⁸ de los documentos denominados: “*Correspondencia de Envíos de Correo Registrado*”, que a decir de CONFORT se obtuvieron mediante impresión directa de la página de Internet <http://pp-ap-web/consultasty/EventosSacasDesp/sregistrados.aspx>, misma en la que consta el envío de los comprobantes de “*Correspondencia de Envíos de Correo Registrado*”, número MN140999319MX (aportados como parte del anexo 17 de su escrito de contestación al OPR).

De dichos documentos, únicamente se advierte que los mismos fueron impresos en la fecha referida (primero de agosto de dos mil trece) de la página de Internet <http://pp-ap-web/consultasty/EventosSacasDesp/sregistrados.aspx>.

CONFORT señaló que los documentos referidos en los numerales 87 a 89 pretende acreditar: “[...] *los hechos mencionados en los numerales II apartados A), B, C, II C, III, IV y V del escrito de contestación al Oficio de Probable Responsabilidad del expediente DE-009-2014, agregando que el infrascrito estima que la verdad de los hechos quedará demostrada con esa probanza [...]*”, así como que “[...] [CONFORT] *nunca realizó las conductas prohibidas por la Ley Federal de Competencia Económica, y mucho menos las del artículo 9 fracción I del Ordenamiento Legal precitado [...]*”.¹⁴⁵⁹

91. Copia simple o impresión¹⁴⁶⁰ del “*Manual General de Organización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.*” publicado en el DOF el quince de mayo de dos mil quince (aportado como anexo 7 de su escrito de contestación al OPR),

Con dicha prueba la emplazada pretende acreditar que: “[...] *el ESTUDIO TARIFARIO muy probablemente pudo haberse generado a propuesta, instrucción o inducción o lineamiento procedimental discrecional a realizarse, por parte del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) [...]*”.¹⁴⁶¹

De dicho documento se desprende la estructura orgánica vigente en el AICM a partir de dos mil tres, así como la misión, objetivos, funciones, y delimitación de atribuciones de las áreas del AICM y de Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

92. Copia simple o impresión¹⁴⁶² de las páginas 65, 66 y 93 a 98 del oficio de probable responsabilidad emitido por el titular de la AI el veinticinco de junio de dos mil quince en el expediente DE-015-2013 tramitado por esta COFECE (acompañado como anexo 5 de su escrito de contestación al OPR).

Con dicha prueba CONFORT pretende acreditar que: “[...] *el permisionario y las personas morales (Agentes económico o Agrupaciones) que actualmente son regulados por la entidad administrativa denominada AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM), también se ven*

¹⁴⁵⁸ Folios 17573 y 17574.

¹⁴⁵⁹ Folio 17355.

¹⁴⁶⁰ Folios 17497 a 17510.

¹⁴⁶¹ Página 11 de la contestación al OPR de CONFORT (folio 17337).

¹⁴⁶² Folios 17435 a 17492.



36537

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

obligados a celebrar y suscribir Contratos Individuales y Contratos con Personas Morales, los cuales pudieran contener cláusulas [sic] que resultaran transgresoras a la Ley Federal de Competencia Económica, al proceso de competencia y libre concurrencia, o a la consecución de una práctica monopólica. Como un ejemplo ilustrativo o demostrativo de ello, es el contenido de la investigación de la COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA (COFECE), que se encuentra plasmada en el Oficio de Probable Responsabilidad, en las fojas 65, 93, 95, 96 y 97 del Expediente DE-015-2013, (documental adjuntada como Anexo No. 5), respecto de una práctica monopólica relativa [...]"¹⁴⁶³

De las páginas que integran dicho documento, se advierten algunas de las cuestiones referidas en el oficio de probable responsabilidad emitido por el titular de la AI el veinticinco de junio de dos mil quince en el expediente DE-015-2013, tales como la existencia de los contratos para el otorgamiento del "servicio de acceso" celebrados con el AICM para la prestación del SERVICIO DE TAXI, los contratos morales celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM, así como el emplazamiento realizado a CONFORT en dicho expediente por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE; cuestiones que no tienen relación con el expediente en que se actúa, pues fueron elementos tendientes a demostrar una práctica diversa a la analizada en el OPR .

93. Copia simple o impresión¹⁴⁶⁴ de las páginas 25 y 26 de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE el dieciocho de febrero de dos mil dieciséis en el expediente DE-015-2013 (acompañado como anexo 6 de su escrito de contestación al OPR), del cual se desprende:

"CUARTA.- Se tiene por realizada la manifestación de Porto Taxi consistente en: "[...] NO es deseo de mi representada adherirme al mismo [compromiso ofrecido por CONFORT] pero que mi representada comparte lo manifestado por [CONFORT], respecto a que el AICM es quien en forma unilateral realiza los contratos de acceso a la Zona Federal, sin que los agentes económicos tengan participación en la elaboración del mismo, y que de no firmarlo jamás se hubiera podido ingresar al mercado de la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez" [énfasis añadido]"¹⁴⁶⁵

CONFORT pretende acreditar que PORTO TAXI comparte una percepción similar: "[...] [respecto a que las cláusulas Novena del Contrato Moral de CONFORT y Sexta de los Contratos Individuales] fueron inducidas para su suscripción y firma por parte de las autoridades del [AICM] para que [CONFORT] pudiera acceder o entrar a prestar el servicio en la zona federal del Aeropuerto [...]"¹⁴⁶⁶

De las páginas que integran dicho documento, se advierten algunas de las cuestiones referidas en el oficio de probable responsabilidad emitido por el titular de la AI el veinticinco de junio de dos mil quince en el expediente DE-015-2013, tales como la existencia de los contratos para el otorgamiento del "servicio de acceso" celebrados con el AICM para la prestación del SERVICIO DE TAXI, los contratos morales celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM, así como el emplazamiento

¹⁴⁶³ Página 10 de la contestación de CONFORT (folio 17336).

¹⁴⁶⁴ Folios 17497 a 17510.

¹⁴⁶⁵ Folio 17494.

¹⁴⁶⁶ Página 11 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folio 17337).



36520

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

realizado a CONFORT en dicho expediente por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

94. Copia simple o impresión¹⁴⁶⁷ de las páginas 57 a 66 del OPR DE-015-2013 (anexos 9 y 16 del escrito de contestación al OPR, respectivamente).

CONFORT pretende acreditar que: *“Este proceder del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) de poner en práctica una disposición discrecional, no es nuevo el actuar del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM), ya que sin tomar en cuenta ninguna disposición normativa o legislativa, que ha impuesto a su modo, sobre las AGRUPACIONES, la asignación discrecional de nuevos permisos de autotransporte federal y que se encuentra consignado en el Expediente DE-015-2013”*.¹⁴⁶⁸

95. Copia simple o impresión¹⁴⁶⁹ del oficio DOCP/10/08/013 de veintiocho de agosto de dos mil trece emitido por CONFORT y dirigido al Director General del AICM (acompañado como anexo 13 de su escrito de contestación al OPR).

CONFORT pretende acreditar que: *“[...] ha habido una ingerencia [sic] y control indebido del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM), (tanto como Agente Económico preponderante con poder sustancial y como Autoridad Pública) con respecto al agente económico o Agrupación CONFORT, que no se circunscribe a lo hasta aquí expuesto, sino que se acentúa aún más, por el hecho de que el AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM), desde el año 2014 y hasta la fecha actual, ha bloqueado la operación de la Agrupación CONFORT para prestar el servicio en el Mercado Investigado, [...], en la que se encuentra involucrada de nueva cuenta la empresa EBSA por instrucción, ingerencia [sic] y control del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM), situación o condición que debe hacerse del conocimiento de la Comisión por ser asunto de competencia para lo que estime conducente o procedente”*.¹⁴⁷⁰

De dicho documento se desprende que CONFORT le informó al Director General del AICM, entre otras cuestiones, la revocación de **A** del cargo de Presidente del Consejo de Administración de CONFORT, solicitando su intervención para que diversos funcionarios del AICM no intervengan en cuestiones internas de CONFORT.

96. Copia simple o impresión¹⁴⁷¹ de las páginas 1, 2 y 115 de la Gaceta Oficial del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) publicada el veintiocho de agosto de dos mil trece, (acompañado como anexo 8 de su escrito de contestación al OPR).

CONFORT pretende acreditar: *“[...] particularmente que la agrupación que representa el abajo firmante nunca realizó las conductas prohibidas por la Ley Federal de Competencia Económica, y mucho menos las del artículo 9 fracción I del Ordenamiento Legal precitado [...]”*.¹⁴⁷²

¹⁴⁶⁷ Folios 17516 a 17523 y 17562 a 17567.

¹⁴⁶⁸ Página 12 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folio 17338).

¹⁴⁶⁹ Folios 17548 a 17553.

¹⁴⁷⁰ Página 20 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folio 17346).

¹⁴⁷¹ Folios 17512 a 17514.

¹⁴⁷² Páginas 27 y 28 del escrito de contestación al OPR de CONFORT (folios 17353 y 17354).



36521

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

De dicho documento se desprenden que en el veintiocho de agosto de dos mil trece se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México), un aviso del Presidente del Consejo de Administración de CONFORT, dirigido a "socios, entidades gubernamentales, centralizadas, descentralizadas, autoridades de autotransporte federal, local, estatal; instituciones bancarias y financieras, empresas privadas, funcionarios públicos y organizaciones gremiales de taxis en el AICM, proveedores, terceros, y al público en general"¹⁴⁷³ en el que informa que **A** ha dejado de fungir como Presidente del Consejo de Administración de CONFORT a partir del veintidós de junio de dos mil trece y en consecuencia ya no cuenta con la representación legal de dicha agrupación, en ese sentido constituye un **hecho notorio** al constar en una página electrónica oficial, únicamente respecto de que dicha información fue publicada en esos términos.

Valoración de las pruebas ofrecidas por CONFORT:

Del documento contenido en el numeral 85 se advierte que a dicho de EBSA CENTRO se expidió y pagó un boleto por la prestación del SERVICIO DE TAXI a CONFORT en el año dos mil quince, lo cual es contrario a las pretensiones probatorias de la emplazada consistentes en demostrar que EBSA no expidió algún boleto por la prestación del SERVICIO DE TAXI a CONFORT desde el dos mil catorce y que no ha realizado algún pago a CONFORT por concepto de dichos boletos desde dos mil trece.

Del documento referido en el numeral 87 únicamente se desprende la resolución de una averiguación previa iniciada en contra de **A** por el delito de fraude, del documento referido en el numeral 88 se advierte únicamente la publicación de los artículos referidos en la revista "Huellas de México", lo cual no hacer prueba más que de la publicación y no de los hechos o puntos de vista en ellos contenidos. Asimismo, de los documentos contenidos en los numerales 92 a 94 se advierten partes del contenido del oficio de probable responsabilidad emitido por el titular de la AI el veinticinco de junio de dos mil quince en el expediente DE-015-2013 tramitado por esta COFECE, los cuales no están relacionados con la conducta presuntamente imputada a CONFORT en el OPR. Finalmente, de los documentos referidos en los numerales 89, 95 y 96 se advierten situaciones internas de CONFORT relacionados con la revocación de **A** como Presidente del Consejo de Administración de la emplazada, así como al supuesto mal manejo que hizo de la agrupación durante su encargo, situaciones que no están relacionadas con la conducta imputada a CONFORT, en este sentido, las pruebas **no son idóneas** para desvirtuar la imputación realizada en el OPR a CONFORT, la cual consiste en que las AGRUPACIONES a través de sus REPRESENTANTES, firmaron el ACUERDO el cual tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar y manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO y mediante el cual acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

97. Testimoniales.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 6 palabra(s)"

¹⁴⁷³ Folio 17514.

CONFORT ofreció las testimoniales¹⁴⁷⁴ a cargo de TESTIGO 1,¹⁴⁷⁵ TESTIGO 2,¹⁴⁷⁶ TESTIGO 3¹⁴⁷⁷ y TESTIGO 4.¹⁴⁷⁸ La emplazada señaló que dichas pruebas tendrán por objeto acreditar lo siguiente:

Respecto del interrogatorio de TESTIGO 1: “[...] los hechos mencionados en los Numerales del Escrito de Contestación al Oficio de Probable Responsabilidad del expediente DE-009-2014: numerales II, del apartado ‘B.- Respecto de la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO por instrucción o inducción de funcionarios del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM)’ (hoja 9 del Escrito): numeral II apartado ‘C).- Respecto de la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO, como acto de colusión entre funcionarios del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) y los representantes de las AGRUPACIONES, para controlar el mercado y obtener beneficios personales o ganancias recíprocas”;¹⁴⁷⁹ asimismo, agregó que mediante esa prueba quedará demostrado que CONFORT “[...] nunca intentó deliberadamente realizar las conductas prohibidas por la Ley Federal de Competencia Económica y mucho menos las del artículo 9 fracción I del ordenamiento legal precitado; por lo que con el desahogo de la presente probanza se fortalecería la hipótesis presuncional de que el C. **A** **A** también, como lo hizo con EBSA, pudo presuntivamente haber participado en la iniciativa, contacto, introducción, implementación, instrucción, inducción de la realización del estudio tarifario de SEPSA [sic]”.¹⁴⁸⁰

Respecto del interrogatorio de TESTIGO 2: “[...] los hechos mencionados en los Numerales del Escrito de Contestación al Oficio de Probable Responsabilidad del expediente DE-009-2014: numerales II, del apartado ‘B.- Respecto de la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO por instrucción o inducción de funcionarios del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM)’ (hoja 9 del Escrito): numeral II apartado ‘C).- Respecto de la finalidad de realizar el ESTUDIO TARIFARIO, como acto de colusión entre funcionarios del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) y los representantes de las AGRUPACIONES, para controlar el mercado y obtener beneficios personales o ganancias recíprocas [...]”.¹⁴⁸¹

Respecto del interrogatorio de TESTIGO 4: “[...] los hechos mencionados en el numeral III del escrito de contestación al Oficio de Probable Responsabilidad del expediente DE-009-2014, agregando que el infrascrito estima que la verdad de los hechos quedará demostrada con esta probanza, particularmente que la agrupación que representa el abajo firmante nunca realizó las conductas prohibidas por la Ley Federal de Competencia Económica, y mucho menos las del artículo 9 fracción I del Ordenamiento Legal precitado”.¹⁴⁸²

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 4 palabra(s)"

¹⁴⁷⁴ Dichas pruebas fueron admitidas mediante acuerdo de veinte de octubre de dos mil dieciséis. Folios 19068 a 19071.

¹⁴⁷⁵ Folios 20721 a 20766.

¹⁴⁷⁶ Folios 19577 a 19593.

¹⁴⁷⁷ Mediante acuerdo emitido por el DGAJ el dos de noviembre de dos mil dieciséis se declaró desierta la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 3 ofrecida por CONFORT (folios 19363 a 19365).

¹⁴⁷⁸ Folios 19182 a 19194.

¹⁴⁷⁹ Folio 17983.

¹⁴⁸⁰ Ídem.

¹⁴⁸¹ Folio 17984.

¹⁴⁸² Folio 17353.

Al respecto, se emitieron los oficios DGAJ-CFCE-2016-102 de dieciocho de noviembre¹⁴⁸³ y DGAJ-CFCE-2016-089 de ocho de noviembre;¹⁴⁸⁴ ambos de dos mil dieciséis, notificados a TESTIGO 1 y TESTIGO 2, respectivamente. Por lo que hace a TESTIGO 4 CONFORT señaló que se trataba de un testigo a quien “se compromete a presentar en la fecha y hora que sea señalada para el desahogo de sus respectivas declaraciones”¹⁴⁸⁵. Lo anterior, a efecto de que comparecieran a desahogar la diligencia probatoria a su cargo en el día y hora que a continuación se señala:

Compareciente	Día	Hora
TESTIGO 1	Veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.
TESTIGO 2	Veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.
TESTIGO 4	Treinta y uno de octubre de dos mil dieciséis.	10:00 (diez) horas.

En este sentido, conforme a los días y horarios arriba señalados, se llevaron a cabo las diligencias probatorias de las pruebas testimoniales a cargo de TESTIGO 1,¹⁴⁸⁶ TESTIGO 2¹⁴⁸⁷ y de TESTIGO 4;¹⁴⁸⁸ en las respectivas actas de dichas diligencias, se hizo constar: [i] que los testigos se conducirían con verdad en sus declaraciones; [ii] se les advirtieron las penas a que se refieren los artículos 247, fracción I y 248 del Código Penal Federal,¹⁴⁸⁹ en caso de conducirse con falsedad en sus declaraciones; [iii] se tomaron los generales de los testigos antes precisados; y [iv] que manifestaron bajo protesta de decir verdad que no son parientes consanguíneos o afines a alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento, que no tienen interés directo en el presente procedimiento y que no son amigos o enemigos de alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento y/o sus representantes legales.¹⁴⁹⁰

En consecuencia, se procede a analizar si las testimoniales ofrecidas por CONFORT a cargo de TESTIGO 1,¹⁴⁹¹ TESTIGO 2¹⁴⁹² y TESTIGO 4¹⁴⁹³ demuestran los hechos que dicho agente económico pretende probar.

a) La declaración de TESTIGO 1, realizada en la diligencia celebrada el veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis en las oficinas de esta COFECE, quien señaló:

“1.-Que diga el testigo, ¿Desde cuándo conoce la entidad denominada “Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V.”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

¹⁴⁸³ Folios 19549 a 19552. Dicho oficio se notificó el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.

¹⁴⁸⁴ Folios 19380 a 19383. Dicho oficio se notificó el dieciocho de noviembre de dos mil dieciséis.

¹⁴⁸⁵ Página 27 de la contestación al OPR de CONFORT. Folio 17353.

¹⁴⁸⁶ Folios 20721 a 20766.

¹⁴⁸⁷ Folios 19577 a 19593.

¹⁴⁸⁸ Folios 19182 a 19194.

¹⁴⁸⁹ Cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el doce de marzo de dos mil quince.

¹⁴⁹⁰ Folios 20722 y 20723 (TESTIGO 1); 19578 y 19579 (TESTIGO 2); y 19183 y 19184 (TESTIGO 4).

¹⁴⁹¹ Folios 20721 a 20766.

¹⁴⁹² Folios 19577 a 19593.

¹⁴⁹³ Folios 19182 a 19194.

W

Respuesta: "Desde el año dos mil uno".

"2.-Que diga el testigo, ¿Por qué motivos conoce "Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V.?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Porque presté mis servicios a partir de ese año y hasta el año dos mil trece".

"3.-Que diga el testigo, ¿Cuáles eran las funciones que desempeñaba en "Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V.?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Inicialmente fui Subgerente de Adquisiciones, después Gerente de Servicios de Transportación Terrestre, después Subdirector de Terminal, durante un periodo fui de manera simultánea encargado de la Gerencia de Comunicación Social y también de manera simultánea durante el último año encargado de la Subdirección de Seguridad".

"4.- ¿Qué diga el testigo, ¿Desde cuándo conoce a la entidad "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Desde dos mil uno".

"5.-Que diga el testigo, ¿Por qué motivo conoce a "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" (AICM)?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Porque prestaba mis servicios a través de Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.".

"6.-Que diga el testigo, ¿Cuáles funciones desempeñaba en el "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" (AICM)?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Inicialmente fui Subgerente de Adquisiciones, después Gerente de Servicios de Transportación Terrestre, después Subdirector de Terminal, durante un periodo fui de manera simultánea encargado de la Gerencia de Comunicación Social y también de manera simultánea durante el último año encargado de la Subdirección de Seguridad".

"7.-Que explique el testigo, ¿Qué funciones desempeñaba como Gerente de Transportación Terrestre, vinculadas con la venta de boletos que se ofrecían por las distintas agrupaciones prestadoras del servicio de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "En primer término era Gerencia de Servicios de Transportación Terrestre y hasta el año de mayo de dos mil seis en el caso de Porto Taxi, me parece que agosto de dos mil ocho en el caso de los permisionarios de Nueva Imagen, febrero o marzo de dos mil nueve en el caso de los permisionarios de Yellow Cab y septiembre de dos mil diez para el caso de los permisionarios de Sitio 300, una de mis funciones era controlar el número de boletos vendidos, para con base en ello cobrar la contraprestación por derecho de acceso. A partir de las fechas que mencioné el control del número de boletos vendidos sólo se utilizó para fines estadísticos".

"8.-Que explique el testigo, ¿Qué funciones desempeñaba como Subdirector de Terminal en el AICM, vinculadas a la venta de boletos que ofrecen las distintas agrupaciones prestadoras del servicio de transportación terrestre en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Controlar el número de boletos vendidos para fines estadísticos y administrar los contratos de arrendamiento de los espacios que se utilizan para tal fin".

"9.-Que diga el testigo, ¿Desde cuando conoció a la empresa "Expendedora de Boletos y Servicios, S.A. de C.V." (EBSA)?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "No recuerdo la fecha exacta, pero posiblemente fue mediados de dos mil nueve".

"10.-Que diga el testigo, ¿A qué agrupaciones, de los prestadores del servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México les

expendió los boletos la empresa EBSA?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Durante el tiempo de mi encargo EBSA tenía contrato de prestación de servicios con Yellow Cab, Porto Taxi, Sitio 300 y Confort. Posteriormente, a finales de dos mil once o principios de dos mil doce dejó de prestar sus servicios a Sitio 300”.

La funcionaria pública María Fernanda Gómez Kuata le pide al testigo la razón de su dicho, a lo que el testigo responde: “Esto me consta porque en primer lugar yo administraba los contratos de arrendamiento y las agrupaciones mencionadas notificaron al Aeropuerto su deseo de cederle los derechos de arrendamiento de diversos espacios a EBSA en razón de un contrato de prestación de servicios que habían celebrado entre ellos mismos. Las agrupaciones son las que tenían en algunos casos contratos de arrendamiento, expresaron su deseo de ceder estos derechos y el Aeropuerto autorizó, formalmente para ceder estos derechos no necesita consenso de los permisionarios, pero para efectos internos debieron haber celebrado asambleas para poder expresar su deseo de cesión”.

[...]

“15.-Que diga el testigo, ¿Conoce a la empresa “Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Si”.

“16.-Qué diga el testigo, ¿Por qué motivo conoció a la empresa “Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.” (SEPSA)?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Con motivo del estudio tarifario que realizó a diversas agrupaciones”.

“17.-Qué diga el testigo, ¿Qué sabe respecto de la empresa “Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.” (SEPSA) en relación con “Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V.”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “No sé nada, no hay ninguna relación”.

“18.-Qué diga el testigo, ¿Qué sabe respecto de la empresa “Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.” (SEPSA) en relación con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.” (AICM)?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Nada, no hay ninguna relación”.

“19.-Qué diga el testigo, ¿Qué tipo de relación se dio en el año 2011, entre la Empresa SEPSA, el AICM, y Nueva Imagen, Sitio 300, Confort y Yellow Cab, con motivo de la realización del Estudio Tarifario?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Con el AICM ninguna, entre ese despacho y las empresas que lo contrataron se llevó a cabo la prestación del servicio que acordaron”.

“20.-Que diga el testigo, ¿Quién o quienes recomendaron la realización de un estudio tarifario para las cinco agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en el AIBJCM: Nueva Imagen, A.C., Sitio 300 A.C., [sic] Confort, Yellow Cab A.C. y Porto Taxi?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Supongo que los Consejos Directivos de cada agrupación”.

“21.-Que diga el testigo, ¿Quién o quienes recomendaron la realización del Estudio tarifario para que lo llevara a cabo la empresa SEPSA?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: “Supongo que los Consejos Directivos de cada agrupación”.

“22.-Que diga el testigo, ¿Cuál fue la razón por la que la empresa “Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.” (SEPSA) realizó un estudio tarifario para los cinco Agentes Económicos prestadores del servicio de autotransporte de pasajeros con origen o destino el AIBJCM: Nueva Imagen, A.C., Sitio 300 A.C. [sic] Confort, Yellow Cab A.C. y Porto Taxi?”. Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:



Respuesta: "Hasta donde a mí me consta porque celebraron un respectivo contrato de prestación de servicios".

La funcionaria pública María Fernanda Gómez Kuata le pide al testigo la razón de su dicho, a lo que el testigo responde: "Porque conocí el estudio de Porto Taxi y de Nueva Imagen y demás documentación donde se acreditaba que habían celebrado un contrato de prestación de servicios".

"23.-Que explique el testigo, ¿Cómo se dio el acercamiento de la empresa SEPSA para contactarse inicialmente, con uno o con todos los cinco Agentes Económicos prestadores del servicio de taxi en el AICM: Nueva Imagen, A.C., Sitio 300 A.C., Confort, Yellow Cab A.C. y Porto Taxi?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Hasta donde yo tengo conocimiento SEPSA se presentó con cada una de las agrupaciones a ofrecerles sus servicios".

La funcionaria pública María Fernanda Gómez Kuata le pide al testigo la razón de su dicho, a lo que el testigo responde: "De la información que conocí en el desempeño de mi encargo".

"24.- Que diga el testigo, ¿Qué tipo de ayuda o apoyos puso a disposición de SEPSA y de las Agrupaciones, para que concretizaran el compromiso de la realización del estudio tarifario?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Ninguno".

"25.-Que explique el testigo, ¿De qué forma facilitó y realizó los trámites administrativos requeridos ante el AICM, para que SEPSA y las cinco Agrupaciones pudieran hacer uso de las instalaciones del recinto federal denominado "Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México" (AIBJCM)?" Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Ninguno, por la razón sencilla de que no necesitaban autorización para realizar el estudio y las instalaciones que pudieran haber llegado a utilizar son las que tienen en arrendamiento las agrupaciones, así es que por parte de AICM no se necesita autorización de ningún tipo".

"26.-Que explique el testigo, ¿Por qué medio tuvo conocimiento de la pretensión de las cinco Agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en el Aeropuerto para realizar el estudio tarifario con SEPSA?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Información de diversas fuentes, sobre todo permisionarios".

"27.-Que explique el testigo, ¿De quién surgió la idea inicial para realizar un estudio tarifario?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Hasta donde yo conozco fue un ofrecimiento que les realizó ese despacho".

La funcionaria pública María Fernanda Gómez Kuata le pide al testigo la razón de su dicho, a lo que el testigo responde: "De igual manera, diversa información que recibí durante mi encargo y posteriormente leí una presentación que se les hizo llegar a cada agrupación, en específico la de Porto Taxi y la de Nueva Imagen que venían acompañadas del resultado final".

"28.- Que explique el testigo ¿Cómo se logró el consenso unánime de las cinco agrupaciones para que la empresa SEPSA les realizara el estudio tarifario?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Lo ignoro, hasta donde yo conozco la cuestión primordial a definir entre las agrupaciones en conjunto fue el precio, una vez puestas de acuerdo las partes en ese tema pasaron al desarrollo de los trabajos comprometidos".

"29.- Que diga el testigo, ¿Conoce a todos los representantes de las agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México desde el 2008 a la fecha?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "De dos mil ocho a dos mil, trece sí. Algunos permanecen y los nuevos representantes hay algunos que no conozco. Los que permanecen son Carlos Tepale de Nueva Imagen, Enrique Ruvalcaba de Yellow Cab y de Confort conozco a las únicas dos personas que conforman esa agrupación pero no sé cuál de los dos sea el dirigente. De dos mil ocho a dos mil trece en Sitio 300 estuvo Alfredo García."

Jacobo (no recuerdo el apellido) y [REDACTED] A [REDACTED] Para el caso de Porto Taxi fue Jorge Espinosa y [REDACTED] A [REDACTED].

La funcionaria pública María Fernanda Gómez Kuata le pide al testigo la razón de su dicho, a lo que el testigo responde: "En razón de mi encargo, tenía que tratar de manera cotidiana con algunos de ellos. Trataba temas como la prestación del servicio, las condiciones de operación, la administración de los contratos de arrendamiento, pago de contraprestaciones".

"30.-Que explique el testigo, ¿Cómo era la relación que llevaba con los diferentes representantes de las agrupaciones prestadoras del servicio de transportación terrestre?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Institucional y complicada. Institucional en tanto que yo representaba al Aeropuerto y al concesionario y complicada porque a partir del dos mil seis que vencieron los contratos firmados con ASA hubo que modificar no solo el nuevo esquema de contratación sino también el esquema de operación".

"31.-Que el [sic] explique testigo, ¿Cuándo supo de la pretensión de las cinco Agrupaciones de servicios de TAXI, para realizar el estudio tarifario con SEPSA?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "No recuerdo si fue a finales del dos mil diez o principios del dos mil once. Me enteré a través de información diversa, principalmente por permisionarios".

"32.-Que explique el testigo, ¿Cómo supo de la pretensión de las cinco agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en el Aeropuerto, de realizar un estudio tarifario?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Me enteré a través de información diversa, principalmente por permisionarios".

"33.-Que diga el testigo, ¿Por medio de qué persona o personas supo de la pretensión de las cinco Agrupaciones de servicios, para realizar el estudio tarifario con SEPSA?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "[REDACTED] A [REDACTED] todos ellos permisionarios".

"34.-Que diga el testigo, ¿Explique si ha encontrado algún indicio, de que las cinco agrupaciones contratantes del estudio tarifario, lo hicieron para llegar a tener un control tarifario en el mercado de la prestación del servicio de taxi en el Aeropuerto?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "No"[...] [énfasis añadido]".¹⁴⁹⁴

De la comparecencia de TESTIGO 1, se desprende que:

- Prestó sus servicios en tanto para Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. como para el AICM desde dos mil uno a dos mil trece, desempeñando los cargos de Subgerente de Adquisiciones, Gerente de Servicios de Transportación Terrestre, Subdirector de Terminal, Gerente de Comunicación Social y Subdirector de Seguridad.
- Entre sus principales funciones se encontraba la de controlar el número de boletos vendidos por la prestación del SERVICIO DE TAXI, para con base en ello cobrar la contraprestación por derecho de acceso, así como administrar los contratos de arrendamiento de los espacios utilizados por algunas de las agrupaciones para la venta de dichos boletos.
- Tuvo conocimiento de EBSA desde dos mil nueve, empresa que durante su encargo mantuvo relación comercial con YELLOW CAB, PORTO TAXI, COFORT y SITIO 300, con ésta última dejó de tener relación comercial desde finales de dos mil once o principios de dos mil doce.

¹⁴⁹⁴ Folios 20751 a 20758.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 12 palabra(s)"



36528

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- Tuvo conocimiento, a través de algunos PERMISIONARIOS que SEPSA elaboró el ESTUDIO TARIFARIO para AGRUPACIONES, dicha empresa que se presentó con cada una de las AGRUPACIONES para ofrecerle sus servicios.
- SEPSA no ha tenido relación con Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V. ni con el AICM.
- No prestó ningún tipo de apoyo para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO que SEPSA elaboró a las AGRUPACIONES.
- De dos mil ocho a dos mil trece conoció a todos los representantes de las AGRUPACIONES, pues en razón de su encargo trataba temas relacionados a la prestación del SERVICIO DE TAXI.

b) La declaración de TESTIGO 2, realizada en la diligencia celebrada el veintidós de noviembre de dos mil dieciséis en las oficinas de esta COFECE, quien señaló:

"1.-Que diga la testigo, ¿Conoce al C. [REDACTED] A [REDACTED] ?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Si". La servidora pública le solicita a la testigo que indique la razón de su dicho, a lo que responde: "Fue mi jefe".

"2. Que diga la testigo, ¿Desde cuándo conoce al C. [REDACTED] A [REDACTED] ?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Fue mi jefe del año dos mil cinco al dos mil trece".

"3.-Que diga la testigo, ¿por qué motivos conoce al C. [REDACTED] A [REDACTED] ?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Porque trabajé con él".

"4.-Que diga la testigo, ¿cuáles eran las funciones que desempeñaba con [REDACTED] A [REDACTED] ?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Yo era analista, administrar contratos nada más".

"5.- Qué diga la testigo, ¿en el desarrollo de sus actividades laborales en la Subdirección de Terminal del AICM tuvo conocimiento de la empresa 'Santaló Estudios y Proyectos S.A. de C.V.' (SEPSA) [sic]". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No".

"6.-Que explique la testigo ¿a qué se dedicaba la empresa SEPSA?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No sé".

"7.-Que diga la testigo, ¿Cuándo [sic] era secretaria del C. [REDACTED] A [REDACTED] tuvo conocimiento de algún estudio tarifario realizado para las Agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en el Aeropuerto?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "En primera yo no era su secretaria y segunda sí supe de un estudio pero hasta ahí".

La servidora pública le solicita a la testigo que aclare respecto al estudio, a lo que responde:

"Nada más supe que un estudio para lo de sus tarifas pero hasta ahí".

La servidora pública le solicita a la testigo que indique la razón de su dicho, a lo que responde:

"Porque ellos al hacer su estudio presentaron unas hojas de sus tarifas que le fueron autorizadas".

"8.-Que diga la testigo, ¿Qué agrupaciones prestadoras del servicio de Taxi en el Aeropuerto fueron motivo del estudio tarifario de SEPSA?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No sé".

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 19 palabra(s)"

Wey



38527

"9.-Que diga la testigo ¿Quién realizó el estudio tarifario a las agrupaciones prestadoras del servicio de Taxi en el Aeropuerto?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No sé, desconozco".

"10.-Que diga la testigo, ¿Por qué motivo conoció a la empresa 'Santaló Estudios y Proyectos'(SEPSA)? Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No la conozco".

"11.-Que diga la testigo, ¿Desde cuándo conoció a la empresa Santaló y 'Proyectos, S.A. de C.V.' (SEPSA)?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No la conozco".

"12.-Que diga la testigo, ¿Con motivo de su actividad laboral en el AICM tuvo alguna relación con el C. [REDACTED] Director General de (SEPSA)?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No, ni lo conozco".

"13.-Que diga la testigo, ¿Cuándo [sic] fue secretaria del C. [REDACTED] supo de alguna relación o vínculo de comunicación directa o telefónica entre la empresa (SEPSA) y su jefe [REDACTED]". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No era su secretaria y no supe nada".

"14.-Que explique el testigo, ¿De qué forma facilitó y realizó los trámites administrativos requeridos ante el AICM, para que SEPSA y las cinco Agrupaciones pudieran hacer uso de las instalaciones del recinto federal denominado 'Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México' (AIBJCM)?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No, yo no hice ningún trámite".

"15.-Que diga la testigo, ¿Qué tipo de ayuda o apoyos puso a disposición de SEPSA y de las Agrupaciones, para que concretizaran el compromiso de la realización del estudio tarifario?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Ninguno".

[...]

"24.-Que responda la testigo, ¿Tuvo conocimiento de alguna reunión de la empresa SEPSA con las agrupaciones prestadoras del servicio: Nueva Imagen, Porto Taxi, Yellow Cab, Confort y Sitio 300 en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sobre el tema del estudio tarifario". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No".

"25.- Que responda la testigo, ¿Explique sobre la realización de alguna reunión de la empresa SEPSA sobre el estudio tarifario, con las agrupaciones prestadora del servicio: Nueva Imagen, Porto Taxi, Yellow Cab, Confort, Sitio 300 y funcionarios del AICM en las instalaciones del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México en el Salón de Usos Múltiples". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Lo desconozco".

"26.- Que diga la testigo, ¿Tuvo conocimiento de alguna reunión o reuniones de la empresa SEPSA con las agrupaciones prestadoras del servicio: Nueva Imagen, Porto Taxi, Yellow Cab, Confort, Sitio 300 y funcionarios de AICM en el Salón de Usos Múltiples del Aeropuerto donde se trató el tema del estudio tarifario". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "No".

[...]

"33.-Que diga la testigo, ¿De qué forma dependía jerárquicamente del C. [REDACTED]". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla a la testigo, quien contestó:

Respuesta: "Era analista [...] [énfasis añadido]".¹⁴⁹⁵

De la comparecencia de TESTIGO 2, se desprende que:

- Conoce a TESTIGO 1, quien fue su jefe de dos mil cinco a dos mil trece.
- Se desempeñaba como "analista", siendo su función administrar contratos.
- Supo de la existencia de un estudio tarifario relacionado con tarifas, pero no sabe nada más respecto al mismo.
- No conoce a SEPSA, ni sabe a qué se dedica dicha empresa. Tampoco conoce al Director General de SEPSA.
- Nunca supo de alguna relación entre SEPSA y TESTIGO 1, o de alguna reunión entre SEPSA y las AGRUPACIONES en las instalaciones del AICM.
- No realizó algún tipo de trámite o apoyo a SEPSA o a las AGRUPACIONES para la realización del ESTUDIO TARIFARIO.

c) La declaración de TESTIGO 4, realizada en la diligencia celebrada el treinta y uno de octubre de dos mil dieciséis en las oficinas de esta COFECE, quien señaló:

"1.- Si conoce a su presentante, que el (la) testigo diga su nombre". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Sí, es A".

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho:

Respuesta: "Porque trabajo ahí, yo buscando trabajo es que encontré, bueno entré a Confort".

"2.- ¿Por qué motivos el(la) testigo conoce a su presentante?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Porque trabajo en Confort".

"3.- ¿Desde cuando el(la) testigo conoce a su presentante?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Desde el dos mil trece".

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo cual el testigo respondió:

"Buscando trabajo ahí, desde esa fecha empecé a trabajar".

"4.- ¿Desde cuando el(la) testigo sabe de la persona moral Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V.?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Yo conozco a la empresa de cuando se hizo la división de Sitio 300 desde dos mil ocho que fue la primera empresa que se constituyó".

La servidora pública le solicita explique la razón de su dicho, a lo cual el testigo respondió: "en el trabajo, investigando se sabe todo como es que evolucionó la empresa".

"5.- ¿Que [sic] relación tiene Confort y Servicios en Transportación Terrestre S.C. de R. L. de C. V. con el presente procedimiento administrativo?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Ok, bueno que es investigada por la Cofece".

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho:

Respuesta: "Para que se aclare todas las situaciones. En el trabajo todo lo que ha pasado en el AICM, todo el proceso".

¹⁴⁹⁵ Folios 19579 a 19581, 19585 y 19588.

La servidora pública le solicita al testigo que aclare ¿cómo es que se enteró del presente procedimiento?:

Respuesta: "En base de la notificación que llega de la Cofece".

"6.- ¿Con cuántas unidades estuvo operando Confort y Servicios en Transportación Terrestre S.C. de R.L. de C. V. durante el año 2014?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta:

B

B

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo que el testigo contestó:

"En el ambiente laboral se fue viendo el avance".

"7.- ¿Con cuántas unidades estuvo operando Confort y Servicios en Transportación Terrestre S.C. de R.L. de C. V. durante el año 2015?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta:

B

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo que el testigo contestó:

Respuesta: "Simplemente, en el ambiente laboral ahí lo estuve viendo".

"8.- ¿Con cuántas unidades estuvo operando Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V. durante el año 2016?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta:

B

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo que el testigo contestó:
"Igual, en el ambiente laboral, precisamente lo viví".

"9.- ¿Por qué motivo es que Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V. dejó de operar desde el año 2014?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "bueno, porque hasta donde yo sé por orden del subdirector de terminal de ese tiempo, el A por orden dijo que no podíamos laborar y también dio la orden a EBSA para no expedir boletos hacia nosotros. Era incosteable trabajar sin dinero de la Expendedora de boletos, no nos vendía boletos, no nos pagaba".

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo que el testigo contestó:
"Por lo que ya hemos estado dando seguimiento en el proceso y en el ambiente laboral es lo que yo he visto. Porque desconoció el nombre del representante legal. Porque en el trabajo le estaba dando seguimiento".

"10.- ¿Cuántos boletos ha expedido Expendedora de Boletos S. A. de C.V. de Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C.V. desde el año 2014 hasta la fecha actual?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "en ciencia cierta no sé cuántos boletos pero aproximadamente el monto total es de

B

B

La servidora pública le solicita al testigo que explique la razón de su dicho, a lo que el testigo contestó:
"Empecé como modulador en Confort y posteriormente llevando la contabilidad de los boletos de los operadores; no la contabilidad, sino, los operadores me daban los boletos para nosotros posteriormente presentárselos a EBSA para que ellos posteriormente pudieran pagar".

La servidora pública le solicita al testigo que aclare si con "nosotros" se refiere a Confort, a lo que el testigo contestó: "Si".

"11.- ¿Por qué motivos es que Expendedora de Boletos S. A. de C. V. ha dejado de expedir boletos de Confort y Servicios en Transportación Terrestre S. C. de R. L. de C. V.?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "Pues por falta de pago".

La servidora pública le solicita al testigo que aclare por falta de pago de quién, a lo que el testigo contestó:
"Por falta de unidades, tenemos pocas unidades".

La servidora pública le reitera al testigo que aclare por falta de pago de quién, a lo que el testigo contestó: "**Por orden del A**".

La servidora pública le aclara la pregunta al testigo y le reitera que aclare por falta de pago de quién, a lo que el testigo contestó: "Ya no era costeable trabajar sin dinero, sin unidades y sin pago de EBSA menos".

El autorizado de Confort hace uso de la palabra y solicita: "se aclare que desde el dos mil catorce dejó de cobrar noventa y tantos mil pesos, pero si tenían tan pocas unidades no sé cómo pudieron cobrar tanto dinero con tan pocas unidades. Ni noventa y cinco mil pesos ni noventa mil pesos con tan sólo tres unidades".

La servidora pública le aclara la pregunta al testigo y le reitera que aclare por falta de pago de quién, a lo que el testigo contestó: "**Por falta de unidades no era costeable seguir trabajando**".

La servidora pública solicita al testigo que aclare que si EBSA le deja de expedir boletos a confort el motivo es por falta de pago, entonces se puede entender que por falta de pago de Confort a EBSA, a lo que el testigo contestó: "**De EBSA a Confort**".

La servidora pública hace uso de la palabra y le pregunta al testigo ¿EBSA le dejó de pagar a Confort?, a lo que el testigo contestó: "Así es".

El autorizado de Confort hace uso de la palabra y solicita: "que aclare su respuesta de los noventa y cinco mil pesos de cuando solamente había primero tres unidades, después dos y después ninguna".

La servidora pública le hace saber al autorizado de Confort que una vez terminadas las preguntas del interrogatorio se dará un espacio al testigo para realizar las aclaraciones y manifestaciones que estime pertinentes.

"12.- ¿Porqué el(la) testigo sabe y le consta lo que ha declarado?". Misma que se califica de legal, por lo que se procede a formularla al testigo, quien contestó:

Respuesta: "**Pues como ya lo había dicho al entrar a trabajar de modulator y posteriormente subí al puesto de checar los boletos y recibimiento de los boletos**".

El testigo solicita aclarar que: "**modulador se le dice así a estar en el área de abordaje, se sube al pasajero, se checa la zona y se folia el boleto**".

El representante legal de Confort hace uso de la palabra y solicita al testigo aclare su cargo en la empresa, a lo que el testigo contestó: "como empleado, en el control de los boletos y de los operadores, dándole para su cobro ante EBSA".

El autorizado de Confort hace uso de la palabra y agrega: "el control de abordaje de los taxis".

A su vez, el testigo agrega: "Llevando el control de los boletos ante su cobro ante EBSA [...] [énfasis añadido]"¹⁴⁹⁶.

De la comparecencia de TESTIGO 4, se desprende que:

- Conoce a CONFORT y al representante legal de dicha agrupación pues trabaja en dicha empresa desde dos mil trece.
- En un principio su función era de "modulador" y posteriormente contando los boletos de los servicios prestados por los PERMISIONARIOS de CONFORT para presentarlos a EBSA y recibir el pago correspondiente.
- Durante dos mil catorce, CONFORT estuvo prestando el SERVICIO DE TAXI con **B** UNIDADES, posteriormente con **B** UNIDADES y para mediados de **B**

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 15 palabra(s)"

¹⁴⁹⁶ Folios 19184 a 19187.



00533

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- CONFORT [REDACTED] A [REDACTED] debido a que por orden del Subdirector de Terminal del AICM, EBSA dejó de expedirle y pagarle boletos a CONFORT, a [REDACTED] A [REDACTED]

Expuesto lo anterior, toda vez que dichas declaraciones se refieren a hechos de terceros, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE 2012 y 51 del RLFCE, a dichas pruebas se les otorga valor conforme a lo que establecen los artículos 93, fracción VI, 165, 197, 215 y 216 del CFPC. El artículo 215 del CFPC prescribe que la prueba testimonial quedará para su valoración al prudente arbitrio de quien resuelve, debiendo tener en consideración las reglas establecidas en dicho precepto normativo las cuales ya fueron señaladas en la presente resolución en el apartado "*Reglas de valoración de las comparecencias realizadas durante la investigación y de las testimoniales*", por lo que se remite al mismo a fin de evitar repeticiones innecesarias. A continuación se realiza la valoración correspondiente.

I. Coincidencia en lo esencial del acto referido por los declarantes, claridad y precisión de sus manifestaciones

La fracción I del artículo 215 del CFPC establece como primer elemento para considerar al momento de valorar el dicho de los comparecientes, que éstos coincidan con los demás en lo esencial del acto que refiere cada uno de ellos, aunque difieran en los accidentes; por otra parte, la fracción VI del mismo artículo establece otro criterio: la claridad y precisión de la substancia del hecho declarado y sus circunstancias esenciales.

Así por lo que hace al TESTIGO 1 y a TESTIGO 2 se advierte que sus declaraciones fueron claras y precisas, y explicaron circunstancias esenciales de los hechos cuestionados.

Por otro lado, dichas testimoniales fueron ofrecidas por CONFORT con el objeto de probar que el ESTUDIO TARIFARIO fue realizado por instrucción o inducción de funcionarios del AICM así como por la colusión de éstos con representantes de las agrupaciones para controlar el MERCADO INVESTIGADO.

En ese sentido, la TESTIGO 1 señaló que en el desempeño de sus labores cotidianas tiene relación directa con los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES, así como con diversos PERMISIONARIOS y en razón de ello tuvo conocimiento de que SEPSA se acercó a cada una de las AGRUPACIONES para ofrecer sus servicios, haciendo hincapié en que el AICM no tuvo injerencia ni relación con la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. Mientras que la TESTIGO 2 manifestó que desconoce los hechos objeto de la prueba a su cargo.

Por lo que hace a la coincidencia en sus declaraciones, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 1 y de TESTIGO 2 no coinciden en lo esencial, pues mientras TESTIGO 1 responde en sentido negativo

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 20 palabra(s)"



sobre los hechos objetos de la prueba, TESTIGO 2, desconoce los mismos. Por lo que TESTIGO 1 quedaría como testigo singular.¹⁴⁹⁷

Asimismo, la emplazada ofreció las testimoniales a cargo de TESTIGO 3 y TESTIGO 4, pero la primera de ellas se declaró desierta, se tiene a una sola persona que presencié los hechos que se pretenden probar y, en ese sentido no existe una garantía del elemento de veracidad a que se refiere el artículo 215, fracción I, del CFPC, cuando establece que al valorar la prueba testimonial el resolutor deberá considerar que los testigos "convengan en lo esencial del acto que refieran", pues precisamente es importante que la declaración de los diversos testigos sea consistente, lo cual no se cumple en el caso que nos ocupa al tratarse de un testigo singular (TESTIGO 4); máxime si se considera que dicho testigo tiene una relación laboral con CONFORT, tal como se indicó en su declaración.

De tal forma, las declaraciones de TESTIGO 1 y TESTIGO 4, en su calidad de testigo singular de los hechos que solamente a través de su dicho CONFORT pretenden acreditar, consistentes en que el ESTUDIO TARIFARIO se realizó por instrucción o inducción de funcionarios del AICM y que CONFORT B y que por lo tanto no ha realizado la conducta imputada en el OPR, respectivamente, no pueden tener el valor probatorio pretendido por el oferente.

II. Conocimiento directo de los hechos y razón fundada de su dicho

La fracción II del artículo 215 del CFPC establece que para valorar la prueba debe considerarse que quienes declaren hayan oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre el que depongan. La fracción V de dicho artículo señala como otro elemento que los declarantes, por sí mismos, conozcan los hechos sobre los que declaran y no por inducciones ni referencias de otras personas; por su parte, la fracción VIII establece que deberá tomarse en consideración que quienes declaren den razón fundada de su dicho.

En el presente caso, se trata de declaraciones expresas de TESTIGO 1 y de TESTIGO 2 que trabajaron en el AICM, TESTIGO 1 de dos mil uno a dos mil trece y TESTIGO 2 de dos mil cinco a dos mil trece, es decir coincidieron en sus encargos a la fecha de realización del ESTUDIO TARIFARIO (abril de dos mil once), por lo que habrían estado en posibilidad de presenciar los hechos.

Por lo que hace a la declaración del TESTIGO 1, se trata de una persona que trabajaba en el AICM y debido a sus funciones tenía relación directa con los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES prestadoras del SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, respecto de la declaración del TESTIGO 2, dependía jerárquicamente de TESTIGO 1, al ser su "analista", y sus funciones consistían en administrar contratos. Sin embargo, dicho testigo refiere no tener conocimiento de los hechos principales, pues únicamente supo "de la existencia de un estudio pero hasta ahí".

¹⁴⁹⁷ Resulta aplicable los siguientes criterios judiciales ya citados: "TESTIGO ÚNICO Y TESTIGO SINGULAR. DIFERENCIAS", Jurisprudencia XX.2o. J/15; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXII, Junio de 2006; Pág. 1090; Registro 174829; y "TESTIGO SINGULAR" Jurisprudencia VI.2o. J/120; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo VI, Diciembre de 1997; Pág. 635; Registro: 197277.



35535

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Así las cosas, se hace patente que los testigos podrían tener conocimiento de los hechos principales respecto de los que declararon y ese conocimiento les permite tener una percepción de primera mano respecto de los mismos, puesto que son ellos quienes los presencian, realizaron o se encuentran directamente involucrados.

III. Respetto de la imparcialidad y criterio de los testigos

El artículo 215 citado, establece en su fracción III, que deberá considerarse que por su edad, capacidad o instrucción, el testigo tenga el criterio necesario para juzgar el acto. Mientras que en la fracción IV, establece que dado a su probidad, la independencia de su posición o por sus antecedentes, el testigo tenga completa imparcialidad. Finalmente, la fracción VII de ese mismo artículo, señala que debe tomarse en cuenta que el testigo no haya sido obligado por fuerza o miedo, ni impulsado por engaño, error o soborno a realizar su declaración.

En primer lugar, se advierte que no existen elementos en el EXPEDIENTE que apunten a situaciones que afecten la honradez, moralidad o integridad de los testigos ni elementos que sugieran vicios en sus declaraciones, por lo que, en consecuencia, no existe causa para considerar la tacha de dichos testigos. Asimismo, tampoco se desprende que los testigos no tengan la capacidad o criterio necesarios para haber juzgado los hechos que declararon.

Ahora bien, el TESTIGO 4, tal como se advierte de su declaración, tienen una relación laboral con CONFORT, por lo que si bien es cierto, conocen de manera directa alguno de los hechos sobre los cuales versa la referida prueba, también es cierto que sus declaraciones no pueden tener valor probatorio pleno de conformidad con las reglas de valoración prescritas en el artículo 215, fracción IV del CFPC, que establece que el resolutor debe considerar, no solamente los hechos manifestados por el testigo sino que debe atenderse a la imparcialidad del mismo.¹⁴⁹⁸

De tal forma, la condición de empleado de CONFORT de TESTIGO 4 lleva a considerar que el mismo no tiene total independencia de su posición, generando que sus declaraciones carezcan de cierta imparcialidad, por lo que la calidad e idoneidad del testigo repercute e influye en la valoración de su dicho, particularmente atendiendo a las reglas de valoración de la prueba testimonial referida en el artículo 215, fracción IV, del CFPC.

¹⁴⁹⁸ Resulta orientador el siguiente criterio: "**TESTIGOS EN JUICIO LABORAL. SU RELACIÓN CON EL OFERENTE DE LA PRUEBA O CON LA CONTRAPARTE DE ÉSTE, NO ES CAUSA SUFICIENTE PARA ATRIBUIRLE PARCIALIDAD A SU TESTIMONIO.** De conformidad con el artículo 841 de la Ley Federal del Trabajo, los laudos se dictarán a verdad sabida y buena fe guardada, apreciando los hechos en conciencia, sin necesidad de sujetarse a reglas o formulismos sobre estimación de las pruebas y expresando los motivos y fundamentos legales en que se apoyen. De acuerdo con tal dispositivo, la relación del testigo en un juicio laboral, con el oferente de la prueba o con la contraparte de éste, no es determinante, por sí misma, para estimar que no concurre el elemento imparcialidad, pues la declaración, al ser valorada, no debe calificarse por ese solo hecho, sino que, haciendo un análisis a conciencia, a verdad sabida y buena fe guardada, deben considerarse todos aquellos elementos objetivos y subjetivos que contribuyan a formar convicción en el ánimo del juzgador, quien debe externar los razonamientos en los que sustente dicha valoración. Por tanto, la circunstancia de que el testigo haya entablado una diversa demanda en contra del mismo patrón, no inhabilita su testimonio por sí sola." Jurisprudencia 2a./J. 18/97.; 9a. Época; 2a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; Tomo V, Mayo de 1997; Pág. 309. Registro 198736.



G. Pruebas ofrecidas por SITIO 300

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas SITIO 300:

I. Instrumental de actuaciones y presuncional.¹⁴⁹⁹

A continuación, se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

La emplazada ofreció dos “informes” a cargo de la DGAF y el AICM, señalando que ya fueron rendidos y que obran en el EXPEDIENTE.¹⁵⁰⁰

Con dichos informes, SITIO 300 pretende acreditar que: “[...] SITIO 300 no cuenta con ningún permiso expedido por autoridad competente para prestar el [SERVICIO DE TAXI] y en consecuencia, existe una imposibilidad real de formalizar o llevar a cabo cualquier contrato, convenio, arreglo o combinación para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del [SERVICIO DE TAXI] [...]”.¹⁵⁰¹

98. Documental pública¹⁵⁰² consistente en el desahogo de SCT al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2014-002¹⁵⁰³ de quince de julio de dos mil catorce, emitido por el DGIPMA en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el trece de agosto de dos mil catorce, del cual se desprende:

“6. [Respecto a cuántos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI existen o existieron durante los años dos mil nueve a dos mil catorce] Respuesta: Se anexa al presente medio magnético, con la información solicitada” (sic) Anexo 3”.¹⁵⁰⁴

De dicho documento se desprende la SCT dio contestación requerimiento COFECE-AI-DGIPMA-2014-002 de quince de julio de dos mil catorce, acompañando a su escrito varios anexos, entre ellos el anexo tres consistente en un disco compacto.

¹⁴⁹⁹ Folio 19058.

¹⁵⁰⁰ Página 8 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folio 17249). Pese a que SITIO 300 refirió que dichos informes “*corren agregados al expediente del presente procedimiento [... y que de los mismos se desprende que...] SITIO 300 no cuenta con ningún permiso expedido por autoridad competente para prestar el SERVICIO y en consecuencia existe una imposibilidad real de formalizar o llevar a cabo cualquier contrato, convenio, arreglo o combinación para fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO*”, esta autoridad da cuenta que en el EXPEDIENTE obra el desahogo al requerimiento de información por parte la SCT de trece de agosto de dos mil catorce (folios 416 a 4895), en el que se anexa una lista de permisos para la prestación del SERVICIO expedidos por dicha autoridad únicamente de dos mil nueve a dos mil catorce, de lo cual se desprende que durante esos años no se emitió ningún permiso a favor de SITIO 300, sin embargo no se tiene información de dos mil quince en adelante. Asimismo, de los desahogos a los requerimientos de información por parte del AICM de dos de marzo de dos mil quince (folios 11584 a 13320), veinte de marzo de dos mil quince (folios 13362 a 14747), veintiuno de septiembre de dos mil quince (folios 15053 a 15158) y veinte de octubre de dos mil quince (folios 15663 a 15787) no se desprende información relativa a las personas que cuentan con permisos para prestar el SERVICIO.

¹⁵⁰¹ Páginas 48 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, 51 de la contestación al OPR de YELLOW CAB, 38 de la contestación al OPR de JORGE ESPINOSA, 43 de la contestación al OPR de ENRIQUE RUVALCABA, 44 y 45 de las contestaciones al OPR de CARLOS TEPALE y 52 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folios 17095, 16635, 16733, 16995, 16862 y 16863, y 17293, respectivamente).

¹⁵⁰² Folios 416 a 4895.

¹⁵⁰³ Folios 256 a 261.

¹⁵⁰⁴ Folio 421.



108537

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

99. Elemento aportado por la ciencia¹⁵⁰⁵ consistente en un disco compacto presentado por la SCT como anexo tres al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2014-002 de quince de julio de dos mil catorce, entregado en la OFICIALÍA el trece de agosto del mismo año, el cual contiene un documento en formato Word denominado “PERMISOS AEROPUERTO 2009-2014”.

De dicho documento se desprende una lista con el número de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI expedidos por la SCT durante los años dos mil nueve a dos mil catorce la SCT, sin que alguno de ellos fuera expedido a favor de SITIO 300:

Año	Permisos otorgados
2009	veinticinco.
2010	treinta y cuatro.
2011	treinta.
2012	sesenta y siete.
2013	cincuenta y un.
2014	setenta y cinco.

100. Documental privada¹⁵⁰⁶ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021¹⁵⁰⁷ de once de febrero de dos mil quince, emitido por el DGIPMA en el EXPEDIENTE, presentado por el apoderado legal del AICM en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año, por medio del cual señaló:

“8. [Respecto a la relación de PERMISIONARIOS que actualmente pertenecen a alguna de las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI] Se precisa que cada uno de los permisionarios que prestan el servicio de taxi en el [AICM] cuenta con un contrato individual de acceso a zona federal para la prestación del servicio, información que se agrega al presente como ANEXO 4, en 30 fojas, de la que se desprende, de cada uno de los permisionarios, la empresa a la que pertenece y la vigencia del convenio [...] [énfasis añadido]”.¹⁵⁰⁸

Del dicho del AICM se desprende que cada uno de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI cuentan con un contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM.

101. Copia simple o impresión¹⁵⁰⁹ de cinco tablas en la que se muestra la relación de los PERMISIONARIOS de cada una de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI, presentada como anexo cuatro al escrito de desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021 de once de febrero de dos mil quince, por el apoderado legal del AICM en la OFICIALÍA el dos de marzo del mismo año..

¹⁵⁰⁵ Folio 443.

¹⁵⁰⁶ Folios 11584 a 13320.

¹⁵⁰⁷ Folios 11536 a 11542.

¹⁵⁰⁸ Folio 11588.

¹⁵⁰⁹ Folios 11693 a 11722.

Wuy



De dicho documento se desprende que todos los PERMISIONARIOS agremiados a las AGRUPACIONES son personas físicas sin que en dicha relación se encuentre algún permiso expedido favor de SITIO 300 por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

102. Documental privada¹⁵¹⁰ consistente en el desahogo al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-021¹⁵¹¹ de once de febrero de dos mil quince, emitido por el DGIPMA en el EXPEDIENTE, presentado por el apoderado legal del AICM en la OFICIALÍA el veinte de marzo de dos mil quince.

De dicho documento se desprende que el AICM dio contestación a la reiteración realizada mediante acuerdo emitido por el DGIPMA el seis de marzo de dos mil quince en el EXPEDIENTE¹⁵¹² del requerimiento COFECE-AI-DGIPMA-2015-021 de once de febrero de dos mil quince, acompañando a su desahogo quince anexos, sin que de ninguno de ellos se advierta si SITIO 300 cuenta o no con algún permiso emitido por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

103. Documental privada¹⁵¹³ consistente en el desahogo del AICM al requerimiento de información COFECE-AI-DGIPMA-2015-227¹⁵¹⁴ de veintiocho de agosto de dos mil quince, emitido por el DGIPMA en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el veintiuno de septiembre de dos mil quince.

De dicho documento se desprende que el AICM dio contestación requerimiento COFECE-AI-DGIPMA-2015-227 de veintiocho de agosto de dos mil quince, acompañando a su escrito veinticinco anexos, sin que de ninguno de ellos se advierta si SITIO 300 cuenta o no con algún permiso emitido por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

104. Documental privada¹⁵¹⁵ consistente en el oficio OF/DGAJ-GC1/1426/2015, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el veinte de octubre de dos mil quince.

De dicho documento se desprende que el AICM presentó el oficio OF/DGAJ-GC1/1426/2015 en la fecha referida, acompañando a su escrito diez anexos, sin que de ninguno de ellos se advierta si SITIO 300 cuenta o no con algún permiso emitido por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Valoración de las pruebas ofrecidas por SITIO 300:

Derivado del análisis realizado a las pruebas identificadas con los numerales 98 a 104, se advierte que las mismas **no son idóneas** para acreditar las pretensiones probatorias de SITIO 300 en virtud de los siguientes razonamientos:

En primer lugar, SITIO 300 pretende demostrar que no cuenta con algún permiso expedido por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI y, en consecuencia, no pudo haber realizado la conducta

¹⁵¹⁰ Folios 13362 a 14747.

¹⁵¹¹ Folios 11536 a 11542.

¹⁵¹² Folios 13333 a 13337.

¹⁵¹³ Folios 15053 a 15158.

¹⁵¹⁴ Folios 14976 a 14980.

¹⁵¹⁵ Folios 15663 a 15787.



36537

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

imputada en el OPR, sin embargo, del análisis de los desahogos referidos en los numerales 102 a 104, no se desprende información relacionada a las pretensiones probatorias de la emplazada.

Ahora bien, en relación con la pretensión de demostrar que la SCT no ha expedido algún permiso a favor de SITIO 300, de los documentos contenidos en los numerales 98 a 101, así como de lo contenido en el EXPEDIENTE, se advierte que efectivamente SITIO 300 no cuenta con algún permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI, sin embargo, tal afirmación no impide considerar la existencia de la práctica imputada presuntamente en el OPR, consistente en que las AGRUPACIONES firmaron el ACUERDO el cual tuvo como objeto y efecto fijar, concertar, manipular y elevar el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO, mediante el cual acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, de hecho el OPR reconoce que son los PERMISIONARIOS los titulares de los permisos que otorga la SCT y no así las AGRUPACIONES. En este sentido, el hecho que pretendía acreditar SITIO 300 en nada ayuda a desvirtuar la imputación realizada en su contra en el OPR, pues del ACUERDO se desprende que hubo un representante de la emplazada (ALFONSO MÉNDEZ) quien firmó de conformidad la contratación del ESTUDIO TARIFARIO, y existe evidencia de reuniones en las cuales las AGRUPACIONES, incluida SITIO 300, intercambiaron información con SEPSA.

[iii] Análisis de los elementos ofrecidos por los emplazados con motivo de las diligencias probatorias adicionales ordenadas dentro del EXPEDIENTE.

Mediante acuerdo emitido el diez de febrero de dos mil diecisiete se ordenó la práctica de diligencias probatorias adicionales que habrían de desahogarse en el EXPEDIENTE con el objeto de tener certeza respecto del posible efecto que tuvo la práctica imputada en el OPR y en su caso, la participación de las AGRUPACIONES en el MERCADO INVESTIGADO, dando vista a las emplazadas, para que dentro del término de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en que surtiera efectos la notificación de dicho acuerdo, manifestaran lo que a su derecho conviniera.¹⁵¹⁶

Asimismo, mediante diverso acuerdo de veintisiete de febrero de dos mil diecisiete, se tuvo por desahogada la vista anteriormente referida por parte de PORTO TAXI, YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE y JORGE ESPINOSA, por su parte a CONFORT y ALFONSO MÉNDEZ se les tuvo por precluido el derecho para pronunciarse sobre las diligencias probatorias adicionales y se ordenó la realización de requerimientos de información a diversos agentes económicos para que, en el término de diez días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en que surtiera efectos la notificación del respectivo oficio, presentaran la información objeto de dichas diligencias.

A continuación, se determina el valor y alcance de los desahogos a dichos requerimientos de información. Cabe mencionar que CONFORT presentó en su desahogo diversos anexos, algunos de los cuales ya fueron valorados en los numerales 89, 95 y 96, del apartado "[ii] Análisis de las pruebas

f

¹⁵¹⁶ Folios 24818 a 24820.

W



ofrecidas por los emplazados y admitidas durante el procedimiento seguido en forma de juicio” de esta resolución, por lo que se remite a dichos numerales a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Respecto de las pruebas para mejor proveer de PORTO TAXI

105. Documental privada¹⁵¹⁷ consistente en el desahogo de PORTO TAXI al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-015¹⁵¹⁸ emitido por el DGAJ el veintiocho de febrero dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el diecisiete de marzo del mismo año.

De dicho documento se desprende que PORTO TAXI dio contestación al requerimiento DGAJ-CFCE-2017-015 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, relativo a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE.

106. Copia simple o impresión¹⁵¹⁹ de diversas tablas que contienen la cantidad mensual de boletos vendidos por PORTO TAXI para la prestación del SERVICIO DE TAXI en la modalidad ejecutivo en cada una de las zonas tarifarias, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por PORTO TAXI durante el periodo comprendido de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete.

Dicha información fue presentada como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-227 de veintiocho de febrero de dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el diecisiete de marzo del mismo año; asimismo, fue presentada digitalmente en un dispositivo USB que contiene un archivo en formato *Excel* denominado “*TABLAS COFECE*”, la cual fue presentada como anexo al escrito entregado en la OFICIALÍA el veintiuno de marzo de dos mil diecisiete. De dichos documentos, se desprende lo siguiente:

Modalidad Ejecutivo		
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011		B
2012		
2013		
2014		
2015		
2016		

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 12 palabra(s)"

¹⁵¹⁷ Folios 24944 a 24947.

¹⁵¹⁸ Folios 24922 a 24927.

¹⁵¹⁹ Folios 24952 a 24962.



35541

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

107. Copia simple o impresión¹⁵²⁰ del informe de boletos vendidos del SERVICIO DE TAXI ofrecido por PORTO TAXI de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete, el cual fue presentado como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número COFECE-AI-DGIPMA-2015-227 de veintiocho de febrero de dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA diecisiete de marzo del mismo año.

De dicho documento se desprenden diversos datos relacionados con los boletos vendidos por PORTO TAXI para el SERVICIO DE TAXI durante el periodo comprendido de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete, tales como código del boleto, fecha de corte, fecha y hora de venta, zona, tipo de servicio (modalidad), precio, entre otros.

Respecto de las pruebas para mejor proveer de CONFORT

108. Documental privada¹⁵²¹ consistente en el desahogo de CONFORT al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-014¹⁵²² emitido por el DGAJ el veintiocho de febrero dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo del mismo año.
¹⁵²³

De dicho documento se desprende que CONFORT dio contestación al requerimiento DGAJ-CFCE-2017-014 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, relativo a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE.¹⁵²⁴

109. Elementos aportados por la ciencia¹⁵²⁵ que obran en medios electrónicos, consistentes en un disco compacto y un dispositivo USB presentados por CONFORT como anexos al escrito de desahogo al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-014 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo del mismo año, los cuales contienen exactamente el mismo documento consistente en un archivo en formato *Excel* denominado "*COFECE_BOLETOS_VENDIDOS_ENTREGA*".

De dichos documentos se desprende una tabla que contiene la cantidad mensual de boletos vendidos por CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI en la modalidad sedán en cada una de las zonas tarifarias, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por CONFORT durante el periodo comprendido de diciembre de dos mil trece a junio de dos mil catorce de acuerdo a lo siguiente:

¹⁵²⁰ Folios 24963 a 35641.

¹⁵²¹ Folios 35647 a 35834.

¹⁵²² Folios 24916 a 24921.

¹⁵²³ Mediante acuerdo emitido el veintiséis de abril de dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, el DGAJ dio cuenta de que CONFORT no presentó la totalidad de la información requerida en el oficio DGAJ-CFCE-2017-014 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, no obstante CONFORT manifestó bajo protesta de decir verdad no dar total respuesta debido a diversas situaciones para acceder a los datos requeridos, por lo que el requerimiento contenido en dicho oficio se tuvo por desahogado.

¹⁵²⁴ Mediante el oficio DGAJ-CFCE-2017-014 se le requirió a CONFORT que presentara la información relativa al número de boletos vendidos, así como la tarifa aplicada para la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo comprendido desde el año dos mil once a la fecha de emisión del requerimiento (veintiocho de febrero de dos mil diecisiete).

¹⁵²⁵ Folios 35653 y 35654.



Modalidad Sedán		
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	CONFORT refirió no contar con la información ya que, según su dicho, la misma no fue entregada por su anterior representante legal (A), o bien, no fue desglosada por EBSA.	
2012		
2013 (enero-noviembre)		
2013 (diciembre)	B	
2014 (enero-junio)		
2014 (julio-diciembre)		
2015	CONFORT refirió no haber prestado el SERVICIO DE TAXI.	
2016		

110. Copia simple o impresión¹⁵²⁶ del cotejo emitido por el notario público treinta y dos del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) de la copia simple de diversos boletos expedidos por EBSA CENTRO por el SERVICIO DE TAXI prestado por CONFORT, el cual fue presentado por dicha agrupación como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-014 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo del mismo año.

De dicho documento se desprende que EBSA CENTRO expidió diversos boletos a favor de CONFORT para la prestación del SERVICIO DE TAXI de diciembre de dos mil trece a junio de dos mil catorce.

111. Copia simple o impresión¹⁵²⁷ del oficio OF/DGAJ-GC1/799/2013 de once de septiembre de dos mil trece emitido por el Gerente de lo Contencioso de la Dirección General Adjunta Jurídica del AICM y dirigido al Presidente del Consejo de Administración de CONFORT.

De dicho documento se desprende que el Gerente de lo Contencioso del AICM dio respuesta a CONFORT respecto al oficio DOCP/10/08/013 de veintiocho de agosto de dos mil trece relativo a la retención de recursos por parte de EBSA correspondientes a CONFORT por la prestación del SERVICIO DE TAXI.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 6 palabra(s)"

¹⁵²⁶ Folios 35785 a 35819.

¹⁵²⁷ Folio 35821.

WJ



36543

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

112. Copia simple o impresión¹⁵²⁸ del oficio DOCP/14/09/013 de once de septiembre de dos mil trece emitido por el Presidente del Consejo de Administración de CONFORT y dirigido al representante de EBSA.

De dicho documento se desprende que el Presidente del Consejo de Administración de CONFORT le solicitó a EBSA la entrega de los recursos que por concepto de la prestación del SERVICIO DE TAXI le correspondían a CONFORT y que según dicha agrupación le fueron indebidamente retenidos.

113 Copia simple o impresión¹⁵²⁹ del oficio DOCP/45/04/014 de veintidós de abril de dos mil catorce emitido por el Presidente del Consejo de Administración de CONFORT y dirigido al Director General del AICM.

De dicho documento se desprende que el Presidente del Consejo de Administración de CONFORT le solicitó al Director General del AICM la realización de una reunión de trabajo para tratar el tema relativo al bloqueo de pago de los boletos del SERVICIO DE TAXI de parte de EBSA desde el diecinueve de diciembre de dos mil trece.

Respecto de las pruebas para mejor proveer de NUEVA IMAGEN

114. Documental privada¹⁵³⁰ consistente en el desahogo de NUEVA IMAGEN al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-011¹⁵³¹ emitido por el DGAJ el veintiocho de febrero dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo del mismo año.

De dicho documento se desprende que NUEVA IMAGEN dio contestación al requerimiento DGAJ-CFCE-2017-011, relativo a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE.¹⁵³²

115. Elemento aportado por la ciencia¹⁵³³ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por NUEVA IMAGEN como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-011 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo del mismo año, el cual, contiene un documento en formato *Excel* denominado "*Copia de REPORTE_VTA BOLETOS_2011_2017 (003)*".

De dicho documento se desprenden dos tablas que contienen la cantidad mensual de boletos vendidos por NUEVA IMAGEN para la prestación del SERVICIO DE TAXI en las modalidades sedán y ejecutivo, respectivamente, en cada una de las zonas tarifarias, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por NUEVA IMAGEN durante el periodo comprendido de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete de acuerdo a lo siguiente:

¹⁵²⁸ Folios 35823 a 35825.

¹⁵²⁹ Folio 35834.

¹⁵³⁰ Folios 35835 y 35836.

¹⁵³¹ Folios 24898 a 24903.

¹⁵³² Mediante el oficio DGAJ-CFCE-2017-011 se le requirió a NUEVA IMAGEN que presentara la información relativa al número de boletos vendidos, así como la tarifa aplicada para la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo comprendido desde el año dos mil once a la fecha de emisión del requerimiento (veintiocho de febrero de dos mil diecisiete).

¹⁵³³ Folio 35836.



36544

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

Año	Modalidad Sedán		Modalidad Ejecutivo	
	Boletos vendidos	Total de ingresos	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	B			
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				

Respecto de las pruebas para mejor proveer de EBSA CENTRO

116. Documental privada¹⁵³⁴ consistente en el desahogo de EBSA CENTRO al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-010¹⁵³⁵ emitido por el DGAJ el veintiocho de febrero dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de abril del mismo año.

De dicho documento se desprende que EBSA CENTRO, previa prórroga otorgada por esta COFECE dio contestación al requerimiento DGAJ-CFCE-2017-010, relativo a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE.¹⁵³⁶

117. Elemento aportado por la ciencia¹⁵³⁷ que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por EBSA CENTRO como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-010 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el dieciocho de abril del mismo año, el cual, contiene un documento en formato *Excel* denominado "*Información CFCE*".

De dicho documento se desprenden diversas tablas que contienen la cantidad mensual de boletos vendidos en cada una de las zonas tarifarias por las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI con las que EBSA CENTRO mantiene o ha mantenido relación comercial, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por dichas agrupaciones durante el periodo comprendido de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete, o bien, durante el periodo en que EBSA CENTRO ha prestado sus servicios a dichas agrupaciones, de acuerdo a lo siguiente:

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 24 palabra(s)"

¹⁵³⁴ Folios 35907 a 35910.

¹⁵³⁵ Folios 24892 a 24897.

¹⁵³⁶ Mediante el requerimiento DGAJ-CFCE-2017-010 se le requirió a EBSA CENTRO que presentara la información relativa al número de boletos vendidos, así como la tarifa aplicada por las agrupaciones, con las que tuviera o hubiera tenido relación comercial en el periodo comprendido desde el año dos mil once a la fecha de emisión del requerimiento. (veintiocho de febrero de dos mil diecisiete).

¹⁵³⁷ Folio 35910.



36545

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

SITIO 300				
Modalidad Sedán			Modalidad Ejecutivo	
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011 (marzo-diciembre)	B			
2012 (enero-septiembre)	B			

YELLOW CAB				
Modalidad Sedán			Modalidad Ejecutivo	
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	B			
2012	B			
2013	B			
2014	B			
2015	B			
2016	B			

PORTO TAXI		
Modalidad Ejecutivo		
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	B	
2012	B	
2013	B	
2014	B	
2015	B	
2016	B	

CONFORT		
Modalidad Sedán		
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	B	

f

Handwritten signature



2012	B
2013	
2014	
2015	

Respecto de las pruebas para mejor proveer de YELLOW CAB

118. Documental privada¹⁵³⁸ consistente en el desahogo de YELLOW CAB al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-012¹⁵³⁹ emitido por el DGAJ el veintiocho de febrero dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, presentado en la OFICIALÍA el veintiuno de abril de dos mil diecisiete.

De dicho documento se desprende que YELLOW CAB, dio contestación¹⁵⁴⁰ al requerimiento DGAJ-CFCE-2017-012 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, relativo a las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE.¹⁵⁴¹

119. Elemento aportado por la ciencia¹⁵⁴² que obran en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado por YELLOW CAB como anexo al escrito de desahogo al requerimiento de información número DGAJ-CFCE-2017-012 de veintiocho de febrero dos mil diecisiete, entregado en la OFICIALÍA el veintiuno de abril del mismo año, el cual, contiene un documento en formato *Excel* denominado "BOLETOS YELLOW".

De dicho documento se desprenden diversas tablas que contienen la cantidad mensual de boletos vendidos por YELLOW CAB para la prestación del SERVICIO DE TAXI en las modalidades sedán y ejecutivo, respectivamente, en cada una de las zonas tarifarias, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI durante el periodo comprendido de enero de dos mil once a febrero de dos mil diecisiete de acuerdo a lo siguiente:

	YELLOW CAB			
	Modalidad Sedán		Modalidad Ejecutivo	
Año	Boletos vendidos	Total de ingresos	Boletos vendidos	Total de ingresos
2011	B			
2012				

¹⁵³⁸ Folios 35911 y 35912.

¹⁵³⁹ Folios 24904 a 24909.

¹⁵⁴⁰ Mediante acuerdo emitido el veintisiete de abril de dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE, se tuvo por presentado de manera extemporánea el escrito presentado por YELLOW CAB en atención al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2017-012.

¹⁵⁴¹ Mediante el requerimiento DGAJ-CFCE-2017-012 se le requirió a YELLOW CAB que presentara la información relativa al número de boletos vendidos, así como la tarifa aplicada para la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo comprendido desde el año dos mil once a la fecha de emisión del requerimiento (veintiocho de febrero de dos mil diecisiete).

¹⁵⁴² Folio 35912.

Handwritten signature/initials



35541

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

2013	B
2014	
2015	
2016	

Valoración de las pruebas ofrecidas por las emplazadas con motivo de las diligencias probatorias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE:

En relación con las pruebas contenidas en los numerales 105 a 109 y 114 a 119, se desprende que PORTO TAXI, CONFORT, YELLOW CAB (extemporáneamente), NUEVA IMAGEN y EBSA CENTRO dieron contestación a los requerimientos de información ordenados mediante acuerdo de veintisiete de febrero de dos mil diecisiete con motivo de las diligencias adicionales ordenadas en el EXPEDIENTE; en el caso de CONFORT, de las pruebas contenidas en los numerales 110 a 113 se advierte que, a decir de esa agrupación, EBSA se ha abstenido de pagarle a CONFORT los ingresos obtenidos por la venta de boletos del SERVICIO DE TAXI prestado por CONFORT en el periodo de diciembre de dos mil trece a junio de dos mil catorce. En ese sentido, dichas agrupaciones, proporcionaron la información relativa al número de boletos vendidos, así como el precio al que fue ofrecido el SERVICIO DE TAXI por sus PERMISIONARIOS, en el periodo comprendido desde el año dos mil once a la fecha de emisión de los mencionados requerimientos.

Dicha información debería estar desglosada de manera mensual y por cada una de las zonas tarifarias, para cada una de las modalidades (sedán o ejecutivo según correspondiera). Así, de la información presentada por dichos agentes económicos se concluye lo siguiente respecto del número total de boletos vendidos anualmente, así como los ingresos totales anuales de cada una de las AGRUPACIONES.

INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR:	YELLOW CAB		NUEVA IMAGEN		SITIO 300*	
	INGRESOS TOTALES	BOLETOS VENDIDOS	INGRESOS TOTALES	BOLETOS VENDIDOS	INGRESOS TOTALES	BOLETOS VENDIDOS
EBSA CENTRO	B					
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						
EBSA CENTRO						
AGRUPACIÓN						

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 56 palabra(s)"

Handwritten signature



36548

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR:	PORTO TAXI		CONFORT**	
	INGRESOS TOTALES	BOLETOS VENDIDOS	INGRESOS TOTALES	BOLETOS VENDIDOS
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				B
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				
EBSA CENTRO AGRUPACIÓN				

V. ALEGATOS

Tal como se señaló en el antecedente “CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO” de esta resolución, el trece de junio de dos mil diecisiete el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual concedió a los emplazados y a la denunciante un plazo de diez días hábiles para que formularan por escrito los alegatos que en derecho correspondieran.¹⁵⁴³

El siete de julio de dos mil diecisiete la titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por presentados en tiempo los escritos con los que formularon alegatos CONFORT¹⁵⁴⁴ y PORTO TAXI,¹⁵⁴⁵ respectivamente; y se tuvo por precluido el derecho de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, ENRIQUE RUVALCABA, CARLOS TEPALE, JORGE ESPINOSA y ALFONSO MÉNDEZ para presentar alegatos, toda vez que el plazo otorgado feneció sin que dichos agentes económicos los presentaran.¹⁵⁴⁶

En síntesis, CONFORT y PORTO TAXI manifestaron lo siguiente:

CONFORT

- El OPR carece de pruebas confesionales por parte de las AGRUPACIONES para probar el objeto de la posible práctica, por lo que el OPR no puede constituirse como prueba fehaciente de la existencia de un ACUERDO y por lo tanto la imposibilidad de corroborarse lo previsto por la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.
- Es necesario analizar el alcance de los elementos “objeto” y “efecto” previstos en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 para que se me pueda atribuir una probable responsabilidad; el elemento de objeto o intencionalidad sólo podría ser probado fehacientemente a través de las confesiones expresas de todos los REPRESENTANTES, de las cuales carece el EXPEDIENTE.

¹⁵⁴³ Folios 35945 a 35950. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el quince de junio dos mil diecisiete.

¹⁵⁴⁴ Folios 35970 a 35996.

¹⁵⁴⁵ Folios 35997 a 36010.

¹⁵⁴⁶ Folios 36030 y 36031. Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el diez de julio de dos mil diecisiete.

Wey



30547

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- El ACUERDO no puede constituir prueba plena de la intencionalidad o consecución del contenido de la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.
- El registro de reuniones consignado en las páginas 39 y 40 del OPR no demuestra que haya habido un intercambio de información, ya que en el EXPEDIENTE no obran pruebas objetivas y contundentes como audios, videos, documentales o minutas que pudieran probar el intercambio de información con el objeto y/o efecto consignado en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006.
- El ESTUDIO TARIFARIO puede definirse como un estudio de variables o circunstancias, sin que en momento alguno se manifieste expresamente su objeto o finalidad.
- No debe dejarse de lado la hipótesis presuntiva de que el ESTUDIO TARIFARIO fue realizado por instigación, fomento, imposición, instrucción o coadyuvancia del AICM, la cual surge del expediente DE-015-2013 en el que se concluyó que el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante, por lo que debe ser considerado por la COFECE como un hecho notorio al emitir su resolución.
- El registro de tarifas de mis PERMISIONARIOS se realizó en dos mil ocho, tres años antes de la realización del ESTUDIO TARIFARIO, por lo que resulta imposible presumir que dicho estudio fue con el objeto de fijar o concertar el precio del SERVICIO DE TAXI.
- Es imposible que haya concertado tarifas con las demás agrupaciones, puesto que fui la primera sociedad mercantil que se escindió de SITIO 300, antes de que se conformaran NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y EXCELENCIA, lo que puede corroborarse con la protocolización notarial de las actas constitutivas de cada agrupación.
- Fui la primera en registrar mis tarifas ante la SCT.
- Soy la más pequeña de las AGRUPACIONES, por lo que no puedo ejercer un control o influencia en el mercado del SERVICIO DE TAXI y sería ilógico suponer que tuve tal pretensión dada la reducida dimensión de mi parque vehicular.
- Hay indicios y elementos en el expediente DE-015-2013 de la colusión por parte de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300 y PORTO TAXI que impide el ingreso de otros competidores, mediante la distribución discrecional de nuevas concesiones de autotransporte federal de la SCT, las cuales se otorgaron con participación de funcionarios del AICM siendo que yo no recibí ni una sola nueva concesión; por el contrario, he recibido un trato discriminatorio por parte del AICM, el cual ha bloqueado mi operación con la participación de EBSA.
- Desde mi constitución (veintiocho de mayo de dos mil ocho) hasta el día de hoy, nunca he modificado mis tarifas, lo cual sería necesario para poder fijar, elevar, concertar o manipular el precio del SERVICIO DE TAXI. No tomé en cuenta las recomendaciones tarifarias propuestas en el ESTUDIO TARIFARIO, de ahí la imposibilidad de que se haya actualizado el efecto previsto en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

uy



- Dejó de operar desde el dos mil catorce, por lo que es imposible que la conducta que se me imputa se encuentre actualizada, o en su caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 182 de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE, ya concluyó durante el procedimiento seguido en forma de juicio.
- El daño causado al proceso de competencia y libre concurrencia se deriva en conductas que generen la exclusión de competidores potenciales, el otorgamiento de ventajas exclusivas e incertidumbre en cuanto a la aplicación de reglas inconsistentes y diferenciadas injustificadamente entre agentes económicos, lo cual tiene efectos negativos en el mercado en tanto impiden la entrada de nuevos agentes económicos o la expansión de los ya existentes.
- El ACUERDO se realizó entre las AGRUPACIONES (agentes económicos competidores entre sí) y SEPSA (agente económico carente de participación en el MERCADO INVESTIGADO), lo cual evidencia solamente un contrato entre prestador y contratantes, por lo que no se encuentra presente una de las condiciones necesarias para que se actualice la práctica monopólica imputada.
- He colaborado con la COFECE tanto en el EXPEDIENTE como en el diverso DE-015-2013, poniendo a su disposición toda la información de la que dispongo, por lo que dicha situación debe considerarse por la COFECE de conformidad con lo establecido en el artículo 183 de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE.
- La presunta responsabilidad imputada en el OPR y eventual sanción, debería recaer en **A** **A** quien suscribió el ACUERDO, y no en CONFORT, ya que sus miembros nunca fueron informados sobre la realización del ESTUDIO TARIFARIO, ni tampoco se sometió a consideración de la Asamblea General de socios ni del Consejo de Administración de CONFORT, de lo que se desprende que RUTH PÉREZ se excedió en sus facultades, ya que existen asuntos que le son conferidos exclusivamente a la Asamblea General de socios y al Consejo de Administración de CONFORT, razón por la que la suscripción del ACUERDO por parte de **A** fue un acto nulo de pleno derecho por lo que respecta a CONFORT.
- No obstante que **A** fue una de las personas investigadas al haber firmado el ACUERDO por parte CONFORT, durante el procedimiento seguido en forma de juicio aparentemente fue exonerada su presunta responsabilidad.
- SEPSA no fue emplazada en el presente procedimiento, no obstante que fue citada a comparecer y que fue quien realizó el ESTUDIO TARIFARIO.

PORTO TAXI

- Toda persona física o moral tiene derecho a la libre contratación, es decir, para decidir celebrar contratos y con quién hacerlo, así como la libertad para determinar el contenido de los mismos, con la limitación de que no se afecte el mercado donde participan, sin embargo esa libertad contractual no es absoluta pues los agentes económicos no pueden concertar acuerdos de voluntades materializados en contratos que tengan por objeto fijar, elevar, concertar o manipular



38551

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

- No todo contrato entre competidores es una práctica monopólica absoluta, pues para que sea considerado como tal es necesario que contenga la manifestación expresa de voluntad respecto de llevar a cabo una de las conductas prohibidas y sancionadas por la LFCE.
- Las AGRUPACIONES celebramos un contrato de prestación de servicios con SEPSA, quien entregó un ESTUDIO TARIFARIO de aplicación "individual" para cada agente económico, con base en la información y número de unidades que tiene cada una, por lo que el hecho de que todas las AGRUPACIONES hayan contratado con SEPSA y plasmado su voluntad en el mismo contrato, no conlleva un consenso de voluntades para cometer alguna de las conductas previstas por el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.
- El hecho de que las tarifas propuestas en el ESTUDIO TARIFARIO sean similares entre las AGRUPACIONES me es ajeno, ya que entregué la información solicitada únicamente a SEPSA.
- El contrato de prestación de servicios no obliga a las AGRUPACIONES a cobrar la tarifa propuesta en el ESTUDIO TARIFARIO, por lo que no se fijó, elevó, concertó o manipuló el precio del SERVICIO DE TAXI.
- Las AGRUPACIONES durante los años dos mil once a dos mil quince cobramos tarifas distintas a las propuestas en el ESTUDIO TARIFARIO.
- No influí ni directa ni indirectamente en la obtención de los resultados del ESTUDIO TARIFARIO, por lo que el hecho de que las tarifas propuestas en los estudios que SEPSA entregó a cada agrupación sean similares me es del todo ajeno, ya que sólo otorgué la información solicitada por SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO. Era necesario que la COFECE demostrara plenamente que las AGRUPACIONES incidieron para que SEPSA determinara la propuesta de tarifas similares.
- La realización de un ESTUDIO TARIFARIO obedeció a una necesidad de conocer mediante una metodología técnica-científica cuál es el parámetro adecuado como tarifa a cobrar al usuario, con el fin de que sea sustentable y viable el SERVICIO DE TAXI, dado que las AGRUPACIONES hemos aplicado diversas tarifas sin contar con bases técnicas que determinen la relación costo-beneficio, por lo que dicho estudio fue una orientación para que los agentes económicos involucrados, mas no un consenso de voluntades para cobrar exactamente la tarifa propuesta.
- No podría decirse que el ESTUDIO TARIFARIO constituye un consenso de voluntades para cobrar exactamente la misma tarifa propuesta, toda vez que presto el SERVICIO DE TAXI con camionetas tipo suburban, por lo que no puedo cobrar la misma tarifa que los demás agentes económicos que, en un porcentaje aproximado del noventa por ciento, prestan el SERVICIO DE TAXI en vehículos tipo sedán.

- Del ACUERDO y la propuesta SE-4107 no se desprende que las AGRUPACIONES hayamos pactado prestaciones recíprocas entre sí, pues entre nosotros no se estipuló alguna obligación de dar, hacer o no hacer. Si bien firmé el ACUERDO junto con diversos agentes económicos competidores entre sí, fue en la misma calidad de “clientes”, respecto de un tercero (SEPSA) que no es competidor, por lo que no puede subsistir la presunción legal de práctica monopólica absoluta pues para ello es necesario que los agentes económicos competidores hayan pactado recíprocamente contraprestaciones y que a su vez tengan la consecuencia de materializar alguno de los supuestos contenidos en la fracción I de artículo 9º de la LFCE 2006. Cuando no se da esa relación de bilateralidad entre competidores, la COFECE debe realizar un estudio más profundo para determinar si se ha incurrido o no en una violación a la citada ley.
- El interés de contratar conjuntamente a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO radicó en que de forma individual es imposible cubrir su importe dado que tiene un costo alto, no porque nos hayamos puesto de acuerdo para fijar una tarifa.

Al respecto, los alegatos tienen por objeto que los emplazados expongan las razones de hecho y de derecho en defensa de sus intereses jurídicos, pretendiendo demostrar al juzgador que las pruebas desahogadas confirman su mejor derecho.¹⁵⁴⁷

Luego entonces, si en vía de alegatos CONFORT y PORTO TAXI medularmente expusieron los mismos argumentos contenidos en su contestación al OPR (o en las contestaciones de otros emplazados), en virtud de que dichos argumentos ya fueron atendidos en esta resolución, por economía procesal téngase por aquí reproducidas las respuestas correspondientes a fin de evitar repeticiones innecesarias.

¹⁵⁴⁷ Resulta aplicable la siguiente jurisprudencia emitida por el PJI: “**ALEGATOS DE BIEN PROBADO EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SU CONCEPTO, SIGNIFICADO Y CONFIGURACIÓN.** En todo procedimiento existen, generalmente, dos etapas perfectamente diferenciables: la de instrucción (que abarca todos los actos procesales) y la de conclusión o resolución; dividiéndose a su vez la instrucción en tres fases: postulatoria o expositiva (que permite instruir al juzgador en la litis a debate), probatoria (que tiene la finalidad de llegar al conocimiento objetivo de la controversia mediante los elementos que ofrecen las partes para acreditar sus posiciones contrapuestas, fase que cuenta con sus estadios de ofrecimiento, admisión, preparación y desahogo) y preconclusiva, integrada por los alegatos o conclusiones de las partes. En ese orden de ideas, se advierte, aunque sea de una manera muy general, que los alegatos son las argumentaciones verbales o escritas que formulan las partes una vez concluidas las fases postulatoria y probatoria; en una acepción general, se traduce en el acto realizado por cualquiera de las partes mediante el cual se exponen las razones de hecho y de derecho en defensa de sus intereses jurídicos, pretendiendo demostrar al juzgador que las pruebas desahogadas confirman su mejor derecho y no así los argumentos y probanzas de su contraparte. En este sentido, alegar de bien probado significa el derecho que asiste a cada parte en juicio para que en el momento oportuno recapitule en forma sintética las razones jurídicas, legales y doctrinarias que surgen de la contestación de la demanda y de las pruebas rendidas en el juicio. Así, la exposición de alegatos en el juicio contencioso administrativo, no tiene una forma determinada en las leyes procesales, pero debe tenerse en cuenta que se configura con la exposición metódica y razonada de los hechos afirmados en la demanda, las pruebas aportadas para demostrarlos, el valor de esas pruebas, la impugnación de las pruebas aportadas por el contrario, la negación de los hechos afirmados por la contraparte, las razones que se extraen de los hechos probados, y las razones legales y doctrinarias que se aducen a favor del derecho invocado [énfasis añadido]”. Registro: 172,838. (J) Novena Época. T.C.C. S.J.F. y su Gaceta. Tomo: XXV. Abril de 2007. Tesis: I.7o.A. J/37. Página: 1341.



36553

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Asimismo, los alegatos presentados que refieren situaciones distintas no alegadas en la contestación al OPR no forman parte de la materia del asunto.¹⁵⁴⁸

VI. ACREDITACIÓN DE LA CONDUCTA IMPUTADA

Una vez analizados los argumentos de las emplazadas y valoradas las pruebas y elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE, esta COFECE concluye que existen elementos de convicción suficientes para acreditar la responsabilidad de CONFORT, PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en la comisión de las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006. Por su parte, también se acreditan las imputaciones del OPR con relación a la responsabilidad de JORGE ESPINOSA, ALFONSO MÉNDEZ, ENRIQUE RUVALCABA y CARLOS TEPALE, al haber actuado en representación de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, respectivamente en la comisión de las prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006.

A continuación, se realizará el análisis de las conductas descritas en el OPR, a la luz de los elementos contenidos en la sección “VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS” de esta resolución, para determinar si las mismas encuadran en el supuesto normativo de las prácticas monopólicas absolutas contenidas en la LFCE 2006.

Al respecto, dicho ordenamiento establece que para que se actualicen los supuestos previstos en su artículo 9º fracción I resulta indispensable que: (i) los agentes económicos sean competidores entre sí, y (ii) realicen contratos, convenios, arreglos o combinaciones, cuyo objeto o efecto sea, entre otros fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que éstos son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

A. Agentes económicos competidores entre sí

De diversa información que obra en el EXPEDIENTE proporcionada por las emplazadas y/o recabada por la AI durante la investigación, se desprende que las AGRUPACIONES son agentes económicos competidores entre sí en el MERCADO INVESTIGADO. Al respecto, para evitar repeticiones innecesarias y por economía procesal, se remite a la sección “Aclaración previa” inserta en esta resolución antes de abordar los argumentos vertidos por los emplazados en su contestaciones, así como a la sección “Carácter de competidores entre sí” del apartado “Elementos existentes en el EXPEDIENTE con anterioridad

¹⁵⁴⁸ Véase el criterio contenido en la tesis de rubro: “ALEGATOS EN EL JUICIO FISCAL, LA OMISION DE CONSIDERARLOS EN LA SENTENCIA NO ES VIOLATORIA DE GARANTIAS. El hecho de que el artículo 235 del Código Fiscal de la Federación disponga que los alegatos presentados en tiempo deben ser considerados al dictar la sentencia, la omisión de considerarlos de ninguna manera implica violación de garantías, en virtud de que en los alegatos sólo se exponen razones tendientes a ilustrar al juzgador sobre la litis planteada, pero no constituyen parte de ella, sino que ésta (la litis) se integra únicamente con la demanda y contestación y, en el caso de una negativa ficta, además con la ampliación de la demanda y la contestación a esa ampliación, ya que la obligación de resolver se limita a la litis no a los alegatos. Por tanto, como lo aduce en los alegatos no trasciende al resultado del fallo que dicta la Sala Fiscal porque, como ya se dijo, no forman parte de la litis, aun cuando la omisión de tomarlos en cuenta en la sentencia implica una transgresión al artículo 235 del Código invocado, tal circunstancia al no trascender al resultado del fallo no se traduce en violación a las garantías de legalidad y seguridad jurídica consagradas en los artículos 14 y 16 constitucionales [énfasis añadido]”. Registro: 391,708, Jurisprudencia, Octava Época. T.C.C. Apéndice de 1995. Tomo III, Parte T.C.C. Tesis: 818. Página: 624.



36554

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

a la emisión del OPR” del capítulo “Valoración y alcance de las pruebas” de esta resolución, en la cual se indica que los siguientes elementos de convicción hacen prueba plena de que las AGRUPACIONES forman parte del MERCADO INVESTIGADO:

- (i) EL SERVICIO DE TAXI es la principal actividad comercial de las AGRUPACIONES.
- (ii) Las AGRUPACIONES se reconocen como competidores entre sí.
- (iii) Las AGRUPACIONES son quienes administran las necesidades operativas, de comercialización y representación de los PERMISIONARIOS y se encargan de verificar que sus PERMISIONARIOS (y sus respectivas unidades) reúnan características y especificaciones operativas equivalentes, que son establecidas por el AICM, y que son de observancia obligatoria para los PERMISIONARIOS, lo que le permite a las AGRUPACIONES ofrecer el SERVICIO DE TAXI de manera regular.
- (iv) Las AGRUPACIONES son quienes frente al consumidor y a las autoridades aeroportuarias prestan y ofrecen el SERVICIO DE TAXI.
- (v) Las AGRUPACIONES comparten un espacio de acción comercial similar, pues en todos los casos establecieron zonas tarifarias similares para que se prestara el SERVICIO DE TAXI.
- (vi) Al tratarse el ACUERDO del establecimiento de un esquema que analiza las condiciones de precios, rutas, zonas y destinos en los que se presta el SERVICIO DE TAXI, sólo pueden ser aplicados por competidores entre sí.

B. Realización del acuerdo colusorio (ACUERDO)

Con la información que obra en el EXPEDIENTE, misma que fue señalada en el OPR, se acredita que las AGRUPACIONES realizaron un ACUERDO con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones que de éste se emitieran. Lo anterior, en términos de las pruebas descritas y valoradas en la sección “Acuerdo y Estudio Tarifario” del apartado “Elementos existentes en el EXPEDIENTE con anterioridad a la emisión del OPR” del capítulo “Valoración y alcance de las pruebas” de esta resolución, al cual se remite para evitar repeticiones innecesarias y por economía procesal.

Así, de las documentales recabadas durante la investigación, del desahogo a diversos requerimientos de información, de las comparecencias, del ACUERDO, así como del ESTUDIO TARIFARIO, se desprende que:

- Las AGRUPACIONES se reunieron para tratar temas relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- El once de abril de dos mil once, los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES se reunieron con la finalidad de firmar el ACUERDO por el cual determinaron contratar a SEPSA para que elaborara el ESTUDIO TARIFARIO.



36535

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- El objetivo del ESTUDIO TARIFARIO fue el de determinar las tarifas a cobrar por la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- La tarifa recomendada en el ESTUDIO TARIFARIO sería utilizada como base hasta el año dos mil veintiuno.
- Las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO sirvieron como base para manipular y elevar las tarifas del SERVICIO DE TAXI, mismas que fueron registradas por los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ante la SCT en dos mil once.
- Durante la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, las AGRUPACIONES, respectivamente, se reunieron con SEPSA, y cada una de las AGRUPACIONES le proporcionó a SEPSA información relativa a sus costos de operación, tarifas, ganancias, número de unidades, estadísticas de ventas, etc.
- El precio total del ESTUDIO TARIFARIO fue dividido y liquidado entre las AGRUPACIONES.
- ENRIQUE RUVALCABA (por parte de YELLOW CAB), CARLOS TEPALE (por parte de NUEVA IMAGEN), JORGE ESPINOSA (por parte de PORTO TAXI), y ALFONSO MÉNDEZ (por parte de SITIO 300) actuaron en representación de sus respectivas agrupaciones ante SEPSA para coordinar su contratación y seguimiento en la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.
- Frente al AICM y a los consumidores, las AGRUPACIONES son quienes prestan el SERVICIO DE TAXI, pues son ellas quienes se encargan de la representación de sus PERMISIONARIOS ante terceros, así como para facilitar la relación con el AICM a través del CONTRATO MORAL; asimismo, se encargan de la administración y operación del SERVICIO DE TAXI, además de que son ellas quienes directamente o a través de la contratación de un tercero venden los boletos relativos a la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- Para prestar el SERVICIO DE TAXI, el PERMISIONARIO debe pertenecer forzosamente a una agrupación, lo que implica que necesariamente se requiere de la existencia de las AGRUPACIONES para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.

En ese sentido, el ACUERDO realizado entre las AGRUPACIONES para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, actualiza el supuesto normativo previsto en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, en virtud de las siguientes consideraciones:

El artículo 9º, fracción I de la LFCE 2006 establece que: "*Son prácticas monopólicas absolutas los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los siguientes: 1.- Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto [...] [énfasis añadido]*".

En el presente caso, de conformidad con lo señalado en la sección "Acuerdo y Estudio Tarifario" del apartado "Elementos existentes en el EXPEDIENTE con anterioridad a la emisión del OPR" del capítulo



“Valoración y alcance de las pruebas” de esta resolución, los elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE prueban plenamente la existencia de un acuerdo entre las AGRUPACIONES, competidoras entre sí, con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar y manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI, de conformidad con las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO; además, se prueba las AGRUPACIONES acordaron proporcionar información y mantener reuniones entre sí con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

En este sentido, con dichas pruebas se acredita: (i) la realización de un acuerdo entre agentes económicos competidores entre sí (las AGRUPACIONES); (ii) que el objeto y efecto del mismo fue la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO para, a través de él, fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI en el MERCADO INVESTIGADO; y (iii) que existió un intercambio de información de las AGRUPACIONES a través de SEPSA con el mismo objeto y efecto.

De esta manera, toda vez que el ESTUDIO TARIFARIO, a través de sus recomendaciones, fue el punto de partida para que las AGRUPACIONES fijaran, elevaran, concertaran o manipularan las tarifas del SERVICIO DE TAXI y que este estudio derivó del ACUERDO, se puede afirmar que existió un acuerdo de voluntades entre los competidores con la finalidad de fijar, elevar, concertar o manipular las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

Así, una vez determinado que el ACUERDO acredita la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, a continuación, se analiza la participación de cada una de los emplazados en dicho ACUERDO.

En ese sentido, se señala a las AGRUPACIONES y sus REPRESENTANTES que en un mercado competido se espera que los agentes económicos se conduzcan de manera independiente, esto es, que planeen sus estrategias, determinen sus zonas tarifarias, precios y políticas de comercialización, entre otros, de manera individual y no conjunta como en el presente caso.

Participación individual en la conducta anticompetitiva

Los elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE acreditan plenamente la participación de los emplazados en la realización del ACUERDO y su ejecución a través del ESTUDIO TARIFARIO, misma que no desvirtuaron a través de sus contestaciones al OPR y las pruebas ofrecidas.

En este sentido, tal como se desprende del capítulo “IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS” de esta resolución, al cual se remite para evitar repeticiones innecesarias y por economía procesal, los elementos de convicción prueban plenamente la participación de los emplazados en la comisión o participación directa, en el acuerdo colusorio (ACUERDO), en los siguientes términos:

- **CONFORT:** (i) por la realización del ACUERDO.
- **PORTO TAXI:** (i) por la realización del ACUERDO; (ii) por su implementación al haber registrado sus PERMISIONARIOS las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO y a su vez, (iii) haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, esto es, fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir del año en que recibió el ESTUDIO TARIFARIO.



36557

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- **JORGE ESPINOSA:** (i) por haber participado directamente en representación de PORTO TAXI al haber firmado el ACUERDO y (ii) por haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, al haber acudido a las reuniones con SEPSA en representación de dicha agrupación, en las cuales se intercambié información con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.
- **SITIO 300:** (i) por la realización del ACUERDO; (ii) por su implementación al haber registrado sus PERMISIONARIOS las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO y a su vez, (iii) haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, esto es, fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir del año en que recibió el ESTUDIO TARIFARIO..
- **ALFONSO MÉNDEZ:** (i) por haber participado directamente en representación de SITIO 300 al haber firmado el ACUERDO y (ii) por haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, al haber acudido a las reuniones con SEPSA en representación de dicha agrupación, en las cuales se intercambié información con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.
- **YELLOW CAB:** (i) por la realización del ACUERDO; (ii) por su implementación al haber registrado sus PERMISIONARIOS las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO y a su vez, (iii) haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, esto es, fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir del año en que recibió el ESTUDIO TARIFARIO..
- **ENRIQUE RUVALCABA:** (i) por haber participado directamente en representación de YELLOW CAB al haber firmado el ACUERDO y (ii) por haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, al haber acudido a las reuniones con SEPSA en representación de dicha agrupación, en las cuales se intercambié información con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.
- **NUEVA IMAGEN:** (i) por la realización del ACUERDO; (ii) por su implementación al haber registrado sus PERMISIONARIOS las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO y a su vez, (iii) haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, esto es, fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a partir del año en que recibió el ESTUDIO TARIFARIO..
- **CARLOS TEPALE:** (i) por haber participado directamente en representación de NUEVA IMAGEN al haber firmado el ACUERDO y (ii) por haber actualizado el supuesto contenido en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, al haber acudido a las reuniones con SEPSA en representación de dicha agrupación, en las cuales se intercambié información con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.

VII. SANCIÓN

Toda vez que las conductas realizadas por las emplazadas actualizan los supuestos previstos en el artículo 9º, fracción I, de la LFCE 2006, y éstas han quedado debidamente acreditadas de conformidad con el apartado anterior, resulta procedente imponer las sanciones correspondientes.

Como se señaló a lo largo de esta resolución, dicha violación a lo dispuesto por el artículo 9º, fracción I, de la LFCE 2006 – se materializó a través del ACUERDO que se realizó por los REPRESENTANTES de las AGRUPACIONES, el cual originó la contratación del ESTUDIO TARIFARIO, que tuvo por objeto y efecto fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI, así como de intercambiar información entre sí a través de SEPSA; pues fue precisamente a partir de la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO y de las recomendaciones del mismo que las AGRUPACIONES fijaron, elevaron, concertaron o manipularon el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI.

Para determinar el monto de las sanciones a imponer deben atenderse los elementos contenidos en el artículo 36 de la LFCE 2006, así como con el principio de proporcionalidad en la imposición de las sanciones,¹⁵⁴⁹ debiendo considerarse los siguientes elementos:

¹⁵⁴⁹ En este sentido, resultan aplicables por analogía los siguientes criterios: i) **“RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. EL ARTÍCULO 81, ÚLTIMO PÁRRAFO, DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, VIGENTE HASTA EL 13 DE MARZO DE 2002 EN EL ÁMBITO FEDERAL, VIOLA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES. Conforme al artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las sanciones aplicables a los servidores públicos que por actos u omisiones incurran en alguna responsabilidad administrativa consistirán en suspensión, destitución e inhabilitación, así como en sanciones económicas, las cuales deberán establecerse de acuerdo con los beneficios económicos obtenidos por el responsable y con los daños y perjuicios patrimoniales causados. Así, el citado precepto consagra el principio de proporcionalidad en la imposición de sanciones al establecer una variedad de éstas para que la autoridad sancionadora, tomando en consideración la responsabilidad, circunstancias del servidor público y sus antecedentes, entre otros aspectos, imponga la sanción correspondiente, es decir, señala que deben tomarse en cuenta diversas circunstancias a efecto de su individualización. En congruencia con lo anterior, se concluye que el artículo 81, último párrafo, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos vigente hasta el 13 de marzo de 2002 en el ámbito federal, al establecer que para el caso de omisión, sin causa justificada, en la presentación de la declaración de situación patrimonial dentro de los 30 días siguientes a la conclusión del encargo, se inhabilitará al infractor por 1 año. viola el indicado principio, ya que constriñe a la autoridad administrativa a imponer siempre la misma sanción, sin importar la gravedad de la responsabilidad en que se incurrió, las circunstancias socioeconómicas del servidor público, su nivel jerárquico y antigüedad, las condiciones exteriores, medios de ejecución y reincidencia, es decir, a todos los servidores públicos se les aplicará invariable e inflexiblemente la sanción especificada, lo cual impide el ejercicio de la facultad prudente del arbitrio para individualizar y cuantificar la temporalidad de la inhabilitación [énfasis añadido]”**. [TA]; 9a. Época: 2a. Sala; SJF y su Gaceta: XXIX, Marzo de 2009; Pág. 477; y ii) **“MULTA EXCESIVA. CONCEPTO DE. De la acepción gramatical del vocablo “excesivo”, así como de las interpretaciones dadas por la doctrina y por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, para definir el concepto de multa excesiva, contenido en el artículo 22 constitucional, se pueden obtener los siguientes elementos: a) Una multa es excesiva cuando es desproporcionada a las posibilidades económicas del infractor en relación a la gravedad del ilícito; b) Cuando se propasa, va más adelante de lo lícito y lo razonable; y c) Una multa puede ser excesiva para unos, moderada para otros y leve para muchos. Por lo tanto, para que una multa no sea contraria al texto constitucional, debe establecerse en la ley que la autoridad facultada para imponerla, tenga posibilidad, en cada caso, de determinar su monto o cuantía, tomando en cuenta la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia, en su caso, de éste en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualizadamente la multa que corresponda [énfasis añadido]”**. Jurisprudencia; 9a. Época: Pleno: SJF y su Gaceta: II, Julio de 1995; Pág. 5.

1. La finalidad de las sanciones es fundamentalmente disuasiva;¹⁵⁵⁰
2. La sanción debe individualizarse atendiendo a criterios objetivos y subjetivos;
3. El monto de las sanciones administrativas debe ser determinado, en principio, atendiendo a elementos objetivos, es decir, a los daños y perjuicios generados al interés público con la infracción;
4. Los elementos subjetivos deberán ser considerados para individualizar la sanción de que se trate, atenuándola o agravándola, de acuerdo con las circunstancias particulares de la conducta de cada uno de los emplazados que resulten sancionados; y
5. En todo caso, los elementos que integran la evaluación de la sanción deben ponderarse en su conjunto con la finalidad de determinar la gradación de la sanción.

El artículo 36 de la LFCE 2006 contiene elementos objetivos y subjetivos que se deben considerar para efectos de determinar el monto de la sanción.¹⁵⁵¹ Dichos elementos son “[...] la gravedad de la

¹⁵⁵⁰ En este sentido, véase la siguiente tesis, cuyo texto señala: **“RECARGOS Y SANCIONES. SU PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD NO DEPENDEN DE QUE GUARDEN UNA RELACIÓN CUANTITATIVA CON LAS CONTRIBUCIONES OMITIDAS.** El artículo 2o. del Código Fiscal de la Federación determina que los recargos y las sanciones, entre otros conceptos, son accesorios de las contribuciones y participan de su naturaleza, lo que los sujeta a los requisitos establecidos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución General de la República, como son los de proporcionalidad y equidad, principios estos que, tratándose de los recargos y las sanciones, no pueden interpretarse como una relación cuantitativa entre lo principal y lo accesorio, de lo que se siga que su monto no pueda exceder de una determinada cantidad, en virtud de que lo accesorio de los recargos y sanciones no reconoce tal limitación porque tienen sus propios fundamentos. Los recargos son accesorios de las contribuciones dado que surgen como consecuencia de la falta de pago oportuno de ellas, esto es, para que se origine la obligación de cubrir recargo al fisco es imprescindible la existencia de una contribución que no haya sido pagada en la fecha establecida por la ley; de ahí que, si no se causa la contribución no puede incurrirse en mora, ni pueden originarse los recargos, ya que éstos tienen por objeto indemnizar al fisco por la falta de pago oportuno de contribuciones, mientras que las sanciones son producto de infracciones fiscales que deben ser impuestas en función a diversos factores, entre los que descuellan como elementos subjetivos, la naturaleza de la infracción y su gravedad. Desde esa óptica, el monto de los recargos y, por consiguiente, su proporcionalidad y equidad, dependerán de las cantidades que durante la mora deje de percibir el fisco, mientras que el monto de las sanciones dependerá de las cantidades que por concepto de pago de contribuciones haya omitido el obligado. Así, aquellos requisitos constitucionales referidos a los recargos, se cumplen, tratándose de la ley que los previene, cuando ésta ordena tomar en consideración elementos esencialmente iguales a los que corresponden para la determinación de intereses, como son la cantidad adeudada, el lapso de la mora y los tipos de interés manejados o determinados durante ese tiempo. En cambio, la equidad y la proporcionalidad de las sanciones, sólo pueden apreciarse atendiendo a la naturaleza de la infracción de las obligaciones tributarias impuestas por la ley, así como a la gravedad de dicha violación y a otros elementos subjetivos, siendo obvio que su finalidad no es indemnizatoria por la mora, como en los recargos, sino fundamentalmente disuasiva o ejemplar [énfasis añadido]”. Registro: 194943; Tesis aislada P. C/98; 9a. Época; Pleno; S.I.F. y su Gaceta; Tomo VIII, Diciembre de 1998; Pág. 256.

¹⁵⁵¹ Al respecto, resulta aplicable por analogía la tesis: **“RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. PARA QUE SE CONSIDERE DEBIDAMENTE FUNDADA Y MOTIVADA LA IMPOSICIÓN DE UNA SANCIÓN ADMINISTRATIVA, LA AUTORIDAD DEBE PONDERAR TANTO LOS ELEMENTOS OBJETIVOS COMO LOS SUBJETIVOS DEL CASO CONCRETO.** Tanto los principios como las técnicas garantistas desarrolladas por el derecho penal son aplicables al derecho administrativo sancionador, en virtud de que ambos son manifestaciones del ius puniendi del Estado. Así, al aplicarse sanciones administrativas deben considerarse los elementos previstos por el derecho penal para la individualización de la pena, que señalan al juzgador su obligación de ponderar tanto aspectos objetivos (circunstancias de ejecución y gravedad del hecho ilícito) como subjetivos (condiciones personales del agente, peligrosidad, móviles, atenuantes, agravantes, etcétera), pues de lo contrario, la falta de razones suficientes impedirá al servidor público sancionado conocer los criterios fundamentales de la decisión, aunque le permita cuestionarla, lo que trascenderá en una indebida motivación en el aspecto material. En ese contexto, para que una sanción





30580

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

infracción, el daño causado, los indicios de intencionalidad, la participación del infractor en los mercados; el tamaño del mercado afectado; la duración de la práctica o concentración y la reincidencia o antecedentes del infractor, así como su capacidad económica”.

MONTO MÁXIMO DE LAS SANCIONES A APLICAR

El ACUERDO resulta sancionable en términos de la LFCE 2006 al haberse acreditado la práctica monopólica absoluta conforme a las consideraciones vertidas en esta resolución.

Así, los montos máximos de las multas que corresponden a cada grado de participación en la comisión de las prácticas monopólicas absolutas a sancionar, son:

Artículo 35 de la LFCE 2006	Sanción máxima en SMGVDF	SMGVDF en dos mil once (2011) ¹⁵⁵²	Sanción máxima
Fracción IV ¹⁵⁵³	1,500,000 (un millón, quinientas mil veces)	\$59.82 (cincuenta y nueve pesos 82/100 M.N.)	\$89,730,000 (ochenta y nueve millones, setecientos treinta mil pesos 00/100 M.N.)
Fracción IX ¹⁵⁵⁴	30,000 (treinta mil veces)		\$1,794,600 (un millón, setecientos noventa y cuatro mil seiscientos pesos 00/100 M.N.)

Se procede al análisis de los elementos descritos en el artículo 36 de la LFCE 2006, tal como sigue:

administrativa se considere debidamente fundada y motivada, no basta que la autoridad cite el precepto que la obliga a tomar en cuenta determinados aspectos, sino que esa valoración debe justificar realmente la sanción impuesta, es decir, para obtener realmente el grado de responsabilidad del servidor público en forma acorde y congruente, aquélla debe ponderar todos los elementos objetivos (circunstancias en que la conducta se ejecutó) y subjetivos (antecedentes y condiciones particulares del servidor público y las atenuantes que pudieran favorecerlo), conforme al caso concreto, cuidando que no sea el resultado de un enunciado literal o dogmático de lo que la ley ordena, y así la sanción sea pertinente, justa, proporcional y no excesiva. En ese tenor, aun cuando la autoridad cuente con arbitrio para imponer sanciones, éste no es irrestricto, pues debe fundar y motivar con suficiencia el porqué de su determinación [énfasis añadido]”. Registro: 170605; Tesis Aislada I.4o.A.604 A.; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta. Tomo XXVI, Diciembre de 2007; Pág. 1812.

¹⁵⁵² De conformidad con el salario mínimo general determinado para el Distrito Federal en dos mil once, por la Comisión Nacional de Salarios Mínimos. Véase la dirección electrónica: http://www.conasami.gob.mx/pdf/tabla_salarios_minimos/2011/01_01_2011.pdf

¹⁵⁵³ Misma que establece que: “La Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: [...] IV. Multa hasta por el equivalente a un millón quinientas mil veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, por haber incurrido en alguna práctica monopólica absoluta [...]”.

¹⁵⁵⁴ Misma que establece que: “La Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: [...] IX. Multa hasta por el equivalente a treinta mil veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, a los individuos que participen directamente en prácticas monopólicas o concentraciones prohibidas, en representación o por cuenta y orden de personas morales [...]”.

13

WY

I. Gravedad de la infracción

En el caso concreto, se analiza la gravedad de la práctica monopólica acreditada en función del: (i) tipo de práctica; (ii) mercado en el que se cometió la práctica; y (iii) servicio vinculado a dicho mercado.

El ACUERDO materializa una práctica monopólica absoluta realizada en el mercado del servicio de autotransporte de pasajeros, en la modalidad de taxi con origen o destino al AEROPUERTO (MERCADO INVESTIGADO), toda vez que tuvo como objeto y efecto fijar, elevar, concertar y elevar el precio al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI a través de la elaboración de un ESTUDIO TARIFARIO.

En este caso, los factores que contribuyen a determinar la gravedad de la infracción son los siguientes:¹⁵⁵⁵

Gravedad por tratarse de la comisión de una práctica monopólica absoluta en términos del artículo 9º de la LFCE 2006

Con fundamento en el artículo 28 de la CPEUM, se considera que las prácticas monopólicas por sí mismas son graves, pues dicho precepto ordena que: “[...] la ley castigará severamente y las autoridades perseguirán con eficacia...” los acuerdos de agentes económicos: “... que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre sí [...] [énfasis añadido]”. En ese sentido, toda vez que el documento constitucional hace referencia a la necesidad de castigar “severamente” dichas conductas, es que se considera que la comisión de una práctica monopólica es grave.

En adición a lo anterior, la Exposición de Motivos de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos señala que se tenía proyectado: “actuar enérgicamente y sin excepciones contra las prácticas absolutas, pues es poco probable que éstas reporten ventajas en eficiencia y siempre tienen un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general”. Asimismo, señala que la necesidad de sancionar enérgicamente estas conductas deriva de que siempre, por sí mismas, generan efectos nocivos en los mercados.

¹⁵⁵⁵ En este aspecto, resulta aplicable el siguiente criterio del PJF: “**COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCES DEL CONTROL JUDICIAL DE SUS RESOLUCIONES.** La Comisión Federal de Competencia es un órgano desconcentrado y especializado de la administración pública federal que, en sus decisiones, aplica un margen de discrecionalidad, entendido como libertad para apreciar, del que ha sido investida para ponderar las circunstancias y actuar de manera concurrente con la finalidad perseguida por el legislador, prevista en la Ley Federal de Competencia Económica; es decir, en el desarrollo de su actividad son peculiares las valoraciones de tipo económico, sobre cuestiones de hecho, de derecho e incluso de actitudes subjetivas o una mezcla de todas éstas, buscando siempre la consecución de la finalidad establecida por la Constitución, que es evitar se realicen prácticas monopólicas, a través del control y sanción de conductas ilegítimas. De ahí, el despliegue de la potestad jurisdiccional para controlar el marco de legalidad y de legitimidad que establecen los artículos 16 constitucional y 51, fracción V, de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, a efecto de que el ejercicio de esas facultades discrecionales corresponda con los fines y las consecuencias que el orden jurídico consagra. Por tanto, el control judicial de los actos de dicha comisión se realiza mediante la verificación de que sus actos no violen derechos fundamentales de los sujetos que intervienen en los procedimientos relativos, lo que acontecería, por ejemplo, cuando no se respetan las normas reguladoras del procedimiento, y de motivación, haya inexactitud material de los hechos o sea evidente un error manifiesto de apreciación; en la medida que tales vicios se traduzcan en notoria arbitrariedad o desproporción en el ejercicio de la facultad concedida, incurriendo así en desvío de poder [énfasis añadido]”. Registro: 168499; Tesis Aislada I.4o.A.622 A; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXVIII, Noviembre de 2008; Pág. 1325.



35562

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

Esta expresión de gravedad en la CPEUM y la LFCE nos indica que, en el sistema jurídico y económico nacional, las conductas que encuadran en el supuesto normativo referido deben ser sancionadas con una severidad particular, pues son las más dañinas al proceso de competencia

De la lectura del texto constitucional, la LFCE 2006 y su Exposición de Motivos, se concluye que la práctica afecta gravemente el proceso de competencia y libre concurrencia por tratarse de prácticas monopólicas absolutas, pues por su sola comisión ocasiona un impacto directo y negativo sobre el consumidor y la economía en general.

Gravedad por el tipo de servicio afectado

El SERVICIO DE TAXI es un servicio de transporte federal de pasajeros que se presta en el AEROPUERTO. En ese sentido, la práctica monopólica absoluta cometida por los empleados tuvo efecto sobre los usuarios del AEROPUERTO, que utilizan el SERVICIO DE TAXI, pues debido a la firma del ACUERDO el costo de dicho servicio se elevó como consecuencia de un acuerdo colusorio.

Así, el impacto de este aumento de precios, considerando la importancia del transporte en el desarrollo social y económico de una zona geográfica, al ser un medio que usualmente cubre las necesidades de las personas (nacionales y extranjeras) que hacen uso del AEROPUERTO para desplazarse a otros destinos, hace que sea particularmente grave encarecer los costos de quienes buscan utilizar el SERVICIO DE TAXI, pues este servicio juega un papel de gran importancia para la movilidad de los usuarios, máxime que se trata de un servicio provisto en el aeropuerto con mayor flujo de pasajeros en el país, por lo que las afectaciones en este caso repercuten negativamente en los usuarios y en bienestar social en general.

Además, hay un menoscabo a los intereses del Estado, toda vez que el SERVICIO DE TAXI está vinculado a un bien de dominio público de la Federación y reviste tal importancia, que vía mandato legal se obliga al concesionario del AEROPUERTO a proporcionar los servicios aeroportuarios necesarios (derecho de acceso a zona federal y estacionamiento) para el adecuado funcionamiento del mismo, sin los cuales las AGRUPACIONES estarían impedidas para ofrecer el SERVICIO DE TAXI.

Gravedad por el tipo de mercado afectado

La práctica monopólica absoluta cometida por las AGRUPACIONES en el MERCADO INVESTIGADO afecta la oferta al público para satisfacer una necesidad general de los usuarios del AEROPUERTO.

En la siguiente tabla se observa el número de boletos vendidos por las AGRUPACIONES a partir del año que se firmó el ACUERDO y hasta dos mil quince:

2011	2012	2013	2014	2015	Total
1,933,318	1,996,911	2,589,723	2,604,361	2,945,442	12,069,755

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836), y EBSA CENTRO (folio 35910).

De la tabla anterior se observa que el número de boletos vendidos por el SERVICIO DE TAXI fue de doce millones sesenta y nueve mil setecientos cincuenta y cinco, por lo que la afectación en la



36553

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

prestación del SERVICIO DE TAXI impactó en promedio a cuando menos dos millones de personas por año, y a doce millones durante el periodo de duración de los efectos de la práctica. Aunado al hecho de que, como se verá más adelante, cuatro meses después de celebrado el ACUERDO, las AGRUPACIONES modificaron las tarifas a las que ofrecen el SERVICIO DE TAXI y aumentaron las mismas, lo cual refuerza los argumentos para determinar la gravedad de la infracción, considerando la cantidad significativa de personas afectadas.

Igualmente, debe considerarse que, al ser el SERVICIO DE TAXI provisto por las AGRUPACIONES uno de los principales medios de transportación terrestre desde y hacia el AEROPUERTO, el costo de dicho servicio representa una parte importante de los gastos de traslado que realiza el pasajero para hacer un viaje desde o hacia la Ciudad de México, es decir, cuando un pasajero requiere viajar por avión de o hacia el AEROPUERTO toma en consideración dentro del costo total de su viaje a todos aquellos gastos de traslado realizados desde su origen hasta su destino. Este incremento de costos tiene una afectación en la decisión de utilizar o no el AEROPUERTO, lo que a su vez tiene diversas consecuencias en la vida económica del país.

Así, la conducta que afectó de forma directa o indirecta el SERVICIO DE TAXI, debe considerarse como grave.

2. Indicios de Intencionalidad

Las AGRUPACIONES, a través de sus REPRESENTANTES, actuaron de manera intencional al firmar el ACUERDO, con el objeto y efecto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI, a partir de las recomendaciones que se emitieron del ESTUDIO TARIFARIO, puesto que conocían su carácter de competidores entre sí y manifestaron en todo momento su voluntad de forma inequívoca, consistente en fijar, elevar, concertar y manipular conjuntamente el precio al que prestaban el SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior, de conformidad con las siguientes consideraciones:

- a. Las AGRUPACIONES son competidoras entre sí, pues ellas mismas se reconocen como tal, aunado al hecho de que su principal actividad comercial es la prestación del SERVICIO DE TAXI y comparten un espacio de acción económica similar (zonas tarifarias).
- b. Los responsables reconocieron haber firmado el ACUERDO, en consecuencia, tuvieron conocimiento del ESTUDIO TARIFARIO que derivó del mismo, el cual establece claramente su objeto y sus características; es decir, no negaron haber tenido la intención de realizarlos.
- c. El ACUERDO fue llevado a cabo por las propias emplazadas a través de personas que participaron en su representación, constando las firmas correspondientes en el ACUERDO realizado.
- d. Las AGRUPACIONES y los REPRESENTANTES tenían pleno conocimiento de que el ACUERDO celebrado tenía por objeto contratar a SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO.



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

- e. Derivado de la decisión de contratar la realización de un ESTUDIO TARIFARIO de manera conjunta para elaborar un esquema tarifario, las AGRUPACIONES intercambiaron información a través de SEPSA, respecto de sus costos y estrategias comerciales.
- f. PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN elevaron y manipularon sus tarifas derivado de las recomendaciones contenidas en el ESTUDIO TARIFARIO.
- g. Las AGRUPACIONES¹⁵⁵⁶ elevaron las tarifas del SERVICIO DE TAXI, mismas que fueron registradas por los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES ante la SCT, una vez que les fue entregado el ESTUDIO TARIFARIO.
- h. Al haberse reunido las AGRUPACIONES con sus competidores para acordar la contratación de SEPSA para la elaboración del ESTUDIO TARIFARIO, dieron a conocer a sus competidores su intención como agrupación de manipular los precios que cobran por el SERVICIO DE TAXI, lo que por sí mismo afecta al proceso de competencia y libre concurrencia. La decisión conjunta de realizar el ESTUDIO TARIFARIO es un acuerdo en donde precisamente se expresa esta intención.

Para mayor referencia, se remite a los apartados “VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS” y “ACREDITACIÓN DE LA PRÁCTICA” de esta resolución para evitar repeticiones innecesarias.

3. Tamaño del Mercado Afectado

Para calcular el tamaño de mercado se consideró la suma de los ingresos obtenidos por los prestadores del SERVICIO DE TAXI de agosto de dos mil once a diciembre de dos mil quince), de manera que se ilustra el tamaño del mercado que se afectó con la práctica.

Si bien el mercado fue afectado por las AGRUPACIONES, se toman en cuenta todas las asociaciones participantes y no sólo a las emplazadas, toda vez que, como se ha señalado, la práctica afectó a la totalidad del mercado de prestación de SERVICIO DE TAXI, pues la extensa duración de los efectos del ACUERDO y los elevados porcentajes de participación de los agentes económicos que sí estaban coludidos era tal, que es altamente probable que el precio del único competidor no colusivo estuviera afectado por la práctica del resto de sus competidores.

En el EXPEDIENTE existe información específica, presentada por cada una de las AGRUPACIONES — ya sea durante la investigación o durante el procedimiento seguido en forma de juicio—, respecto de los ingresos obtenidos por los participantes del mercado afectado entre agosto de dos mil once (fecha en que se elevaron las tarifas del SERVICIO DE TAXI; posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO) y diciembre de dos mil quince (mes anterior a la fecha de conclusión de la investigación).¹⁵⁵⁷ Esta

¹⁵⁵⁶ A excepción de CONFORT.

¹⁵⁵⁷ La temporalidad utilizada para el análisis del tamaño del mercado afectado no implica en forma alguna que esta autoridad considere que la práctica concluyó en ese periodo, dado que no existe evidencia en el EXPEDIENTE que acredite que los emplazados hayan suprimido o dejado de realizar la práctica imputada. Se utilizó como límite el mes de diciembre de dos mil quince, mes anterior a la fecha de conclusión de la investigación, para el análisis de los ingresos obtenidos por el SERVICIO DE TAXI, en modalidad sedan y ejecutivo, debido a que ofrece un cálculo más conservador en beneficio de los emplazados.



36.567

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

información permite determinar el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI, considerando las dos modalidades de dicho servicio, es decir, sedán y ejecutivo, de conformidad con lo siguiente:

Ingresos obtenidos en pesos, por el SERVICIO DE TAXI en modalidad sedán (dos mil once a dos mil quince)						
PORTO TAXI	No aplica porque solo presta el SERVICIO DE TAXI en modalidad ejecutivo					
SITIO 300 ¹⁵⁵⁸	B					
YELLOW CAB						
NUEVA IMAGEN						
CONFORT						
EXCELENCIA ¹⁵⁵⁹						
Total	176,861,065	568,659,815	710,590,842	714,512,763	816,047,976	2,986,672,462

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836), EXCELENCIA (folio 15945) y EBSA CENTRO (folio 35910).

Ingresos obtenidos en pesos, por el SERVICIO DE TAXI en modalidad ejecutivo (dos mil once a dos mil quince)						
PORTO TAXI	B					
SITIO 300 ¹⁵⁶⁰						
YELLOW CAB						
NUEVA IMAGEN						
Total	21,538,006	87,224,871	125,417,587	138,237,945	144,698,854	517,117,264

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836), EXCELENCIA (folio 15945) y EBSA CENTRO (folio 35910).

¹⁵⁵⁸ Entre los meses de agosto de dos mil trece y marzo de dos mil catorce, SITIO 300 presentó una categoría denominada "Boleto electrónico" en la cual se agregaban tanto boletos de la modalidad sedán como ejecutivos, así como las diferentes zonas de servicio (1-10, A-F y foráneas). Para obtener un estimado de los ingresos sedán, se calculó el porcentaje promedio mensual que representó cada tipo de boleto por zona de servicio y se utilizó dicha proporción para aproximar el valor de los ingresos sedán para esos meses. Asimismo, para los meses de noviembre y diciembre de dos mil quince, SITIO 300 no presentó información sobre sus ingresos por lo que estos se estimaron como el promedio mensual de ingresos obtenidos durante ese año.

¹⁵⁵⁹ EXCELENCIA presentó información para el periodo comprendido entre agosto de dos mil once y diciembre de dos mil catorce. Por tal motivo, se estimaron sus ingresos para el año dos mil quince como el promedio simple de los ingresos obtenidos por dicha agrupación entre dos mil doce y dos mil catorce.

¹⁵⁶⁰ Entre los meses de agosto de dos mil trece y marzo de dos mil catorce, SITIO 300 presentó una categoría denominada "Boleto electrónico" en la cual se agregaban tanto boletos de la modalidad sedán como ejecutivos, así como las diferentes zonas de servicio (1-10, A-F y foráneas). Para obtener un estimado de los ingresos del sedán, se calculó el porcentaje promedio mensual que representó cada tipo de boleto por zona de servicio y se utilizó dicha proporción para aproximar el valor de los ingresos del sedán para esos meses. Asimismo, para los meses de noviembre y diciembre de dos mil quince, SITIO 300 no presentó información sobre sus ingresos, por lo que estos se estimaron como el promedio mensual de ingresos obtenidos durante ese año.

Handwritten signature



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Así, con base en la información disponible, se puede determinar que el tamaño del mercado afectado del SERVICIO DE TAXI fue: i) en la modalidad sedán de \$2,986,672,462 (dos mil novecientos ochenta y seis millones seiscientos setenta y dos mil cuatrocientos sesenta y dos pesos 00/100 M.N.); y ii) en la modalidad ejecutivo de \$517,117,264 (quinientos diecisiete millones ciento diecisiete mil doscientos sesenta y cuatro pesos 00/100 M.N.), para el periodo de agosto de dos mil once a diciembre de dos mil quince.

4. Participación de las AGRUPACIONES en el mercado afectado

Tomando en consideración el tamaño de mercado, se determina que cada uno de las AGRUPACIONES y EXCELENCIA tienen las siguientes participaciones.

Ingresos obtenidos en pesos, por el SERVICIO DE TAXI en modalidad sedán (agosto dos mil once a diciembre dos mil quince)		
PORTO TAXI	N/A	N/A
SITIO 300	B	
YELLOW CAB		
NUEVA IMAGEN		
CONFORT		
EXCELENCIA		
Total	2,986,672,462	100%

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836), y EBSA CENTRO (folio 35910).

Ingresos obtenidos en pesos, por el SERVICIO DE TAXI en modalidad ejecutivo (agosto dos mil once a diciembre dos mil quince)		
CONFORT	N/A	N/A
PORTO TAXI	B	
SITIO 300 ¹⁵⁶¹		
YELLOW CAB		
NUEVA IMAGEN		
Total	517,117,264	100%

¹⁵⁶¹ Entre los meses de agosto de dos mil trece y marzo de dos mil catorce, SITIO 300 presentó una categoría denominada "Boleto electrónico" en la cual se incluan tanto boletos de la modalidad sedán como ejecutivos. Para obtener un estimado de los ingresos sedán, se calculó el porcentaje que representó cada tipo de boleto en los años dos mil trece y dos mil catorce y se utilizó dicha proporción para aproximar el valor de los ingresos sedán para esos meses. Asimismo, para los meses de noviembre y diciembre de dos mil quince, SITIO 300 no presentó información sobre sus ingresos por lo que estos se estimaron como el promedio mensual de ingresos obtenidos durante ese año.

Handwritten signature



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836), y EBSA CENTRO (folio 35910).

De los cuadros anteriores se observa que las AGRUPACIONES afectaron el ochenta y cuatro punto dos por ciento (84.2%) del mercado de prestación de SERVICIO DE TAXI, de la modalidad sedán, con excepción de PORTO TAXI, y el cien por ciento (100%) de la modalidad ejecutivo, con excepción de CONFORT.

5. Duración de la práctica

En el EXPEDIENTE obra evidencia que acredita que SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI aumentaron el precio al que se ofrece el SERVICIO DE TAXI posterior a la entrega del ESTUDIO TARIFARIO.¹⁵⁶² Por otra parte, en el EXPEDIENTE obran elementos de convicción que acreditan que las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO (las tarifas más altas) fueron registradas ante la DGAF por los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en julio¹⁵⁶³ y agosto¹⁵⁶⁴ de dos mil once.¹⁵⁶⁵

No obstante, de manera conservadora y con el fin de no realizar una cuantificación sobreestimada del daño causado, se considerará que la conducta ilícita se llevo a cabo el once de abril de dos mil once (ACUERDO), sin embargo, sus efectos anticompetitivos se actualizaron a partir de agosto de dos mil once, esto es, fecha en que las AGRUPACIONES aplicaron precios a los que se ofrece el SERVICIO DE TAXI más altos como consecuencia de la colusión.

Asimismo, respecto de la conclusión de la práctica imputada, del análisis de la información y documentación que obran en el EXPEDIENTE no se advierte que, a la fecha de esta resolución, los **efectos de la práctica monopólica absoluta** hayan concluido, dado que no existen indicios de que los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES hayan registrado tarifas distintas a las recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO. Por tal motivo y sólo para efectos del cálculo de la sanción, se considerará como referencia, de manera conservadora, la fecha en la que concluyó el periodo de investigación, esto es el veintinueve de enero de dos mil dieciséis, y, en beneficio de los emplazados, para el cálculo de esta sanción se tomarán los datos correspondientes hasta el mes de diciembre de dos mil quince, sin que dicha consideración implique que los efectos de la práctica hubieran terminado antes de la emisión de esta resolución.

6. Estimación del daño causado

Al tratarse de prácticas monopólicas absolutas, los acuerdos colusorios dañan el proceso de competencia y libre concurrencia y afectan el funcionamiento eficiente del mercado por el simple hecho de haberse celebrado dicho acuerdo colusorio. Esto afecta negativamente a los consumidores, al resto de los prestadores del servicio, consumidores potenciales y hasta a participantes en mercados

¹⁵⁶² SITIO 300 y NUEVA IMAGEN (ocho de junio de dos mil once); YELLOW CAB y PORTO TAXI (nueve de junio de dos mil once).

¹⁵⁶³ Para el caso de PORTO TAXI, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN.

¹⁵⁶⁴ Para el caso de YELLOW CAB.

¹⁵⁶⁵ Folios 445 a 1613, 1622 a 2009, 4387 a 4424 y 4435 a 4437 (SITIO 300); 1614 a 1617, 2437 a 2441, 2467 a 4168 y 4194 a 4355 (NUEVA IMAGEN); 1618 a 1621, 2010 a 2436, 2442 a 2465 y 4169 a 4193 (YELLOW CAB); 4357 a 4386, 4425 a 4434 y 4438 a 4788 (PORTO TAXI).



relacionados. Las afectaciones pueden estar relacionadas con aspectos de precio, calidad, oferta u otros. No obstante, en virtud de que en el presente caso resulta imposible cuantificar todos los daños que generó la práctica monopólica absoluta, para efectos de determinar el monto de la sanción, se considerará un aspecto del daño que es cuantificable y objetivo, lo anterior con el fin de preservar la seguridad jurídica de los sancionados y el principio constitucional de proporcionalidad de las sanciones. En el caso, debido a que la práctica monopólica absoluta implicó la determinación de un precio del SERVICIO DE TAXI por encima del precio que hubiera prevalecido en ausencia del acuerdo colusorio, el daño causado se calculará con base en este sobreprecio. La conducta de los responsables afectó al proceso de competencia y libre concurrencia, en detrimento del bienestar social y en perjuicio de los usuarios del SERVICIO DE TAXI, pues las tarifas registradas por los PERMISIONARIOS ante la SCT y los precios a los que se ofrece ese servicio se elevaron, casi de manera inmediata, como consecuencia del acuerdo colusorio.

Cabe señalar que estudios académicos que han analizado los sobreprecios que fijan las empresas que participan en carteles demuestran que la mediana del sobreprecio para cárteles internacionales es de veintitrés por ciento (23%) y en el caso de cárteles nacionales la mediana del sobreprecio es de dieciocho punto dos por ciento (18.2%). En el presente asunto, los incrementos en los precios del SERVICIO DE TAXI en la modalidad Sedán para las principales zonas en donde se presta el servicio fueron superiores al veinte por ciento (20%) para todas las AGRUPACIONES. Además, se debe tener presente que la modalidad Sedán representa más del ochenta y cinco por ciento (85%) del SERVICIO DE TAXI prestado por las AGRUPACIONES. Asimismo, el incremento de precios de PORTO TAXI para el servicio que presta también fue superior al veinte por ciento (20%).¹⁵⁶⁶

Si consideráramos para la estimación del daño únicamente los incrementos en precios observados en agosto de dos mil once, incluso sin considerar los incrementos posteriores, para la modalidad Sedán se tendría un sobreprecio superior al que hacen referencia los estudios internacionales antes citados del dieciocho por ciento (18%).

Por ello, se realizó la estimación del sobreprecio considerando la diferencia entre el precio bajo condiciones de colusión y el precio del bien o servicio que se hubiera observado en ausencia de esta conducta.¹⁵⁶⁷

Existe información en el EXPEDIENTE que indica que PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN elevaron los precios al que era ofrecido el SERVICIO DE TAXI después de que sus PERMISIONARIOS registraran las tarifas recomendadas en el ESTUDIO TARIFARIO ante la SCT, lo cual ocasiona una indebida transferencia de los recursos de los consumidores a favor de los agentes económicos coludidos, pues el precio que se establece en el mercado no se deriva de un proceso de

¹⁵⁶⁶ Del análisis de la información disponible en el EXPEDIENTE se observa que más de setenta por ciento (70%) de los viajes que realizaron las AGRUPACIONES fueron a cinco zonas tarifarias, a saber: zona 4, 5, 6, 7 y 8. Asimismo se identifica que más del ochenta y cinco por ciento (85%) de los SERVICIOS DE TAXI prestados por las AGRUPACIONES son en la modalidad Sedán.

¹⁵⁶⁷ En términos generales, en el caso de prácticas monopólicas absolutas, el sobreprecio resulta del efecto derivado, directamente, de la fijación, elevación, concertación o manipulación de precios, o del intercambio de información con el mismo objeto o efecto, así como del establecimiento, concertación o coordinación de posturas en licitaciones, concursos, subastas y almonedas públicas, e, indirectamente, de la restricción de la oferta o división del mercado.



36557

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

competencia, sino que se genera por el mero acuerdo de los competidores. Cuando, derivado de la fijación, concertación, manipulación o elevación del precio, éste se establece por encima de su nivel competitivo, los consumidores deben destinar mayores recursos económicos para obtener el SERVICIO DE TAXI, lo que indudablemente afecta su economía, ya que se ven obligados a pagar un precio mayor que el que hubieran pagado sin la existencia de la práctica.

En ese sentido, para realizar el cálculo estimado del daño causado se tomó el precio del SERVICIO DE TAXI cobrado por las AGRUPACIONES antes de la firma del ACUERDO. Para analizar un precio frente al cual comparar los precios que se dieron durante la implementación de un acuerdo colusorio, pueden considerarse diversas metodologías, es posible utilizar el precio inmediatamente posterior al acuerdo, el precio anterior, el precio de un agente económico en el mismo mercado que no esté afectado por el acuerdo, analizar el precio en mercados con características similares, entre otros. En este caso, la metodología utilizada para calcular el sobreprecio fue considerar el precio que prevalecía antes de la implementación del acuerdo, toda vez que:

- 1) No existía un precio observable al final del acuerdo que pudiera tomarse como referencia, pues como se señaló en el apartado de duración, los empleados no acreditaron la terminación de los efectos del ACUERDO;
- 2) El precio de un competidor que no fuera parte del acuerdo no sería fiable, ya que la extensa duración de los efectos del ACUERDO y los elevados porcentajes de participación de los agentes económicos que sí estaban coludidos era tal, que es altamente probable que el precio del único competidor no colusivo estuviera afectado por la práctica del resto de sus competidores y, por lo tanto, no reflejaría un precio en ausencia de colusión en el mercado;
- 3) No existen mercados con características similares, pues el mercado de prestación del SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO se adecua a las características del territorio en el que se presta. Al no haber otros aeropuertos en la Ciudad de México y al tratarse de una ciudad con características únicas en el territorio nacional, es imposible observar un mercado similar que permita comparar los precios del SERVICIO DE TAXI.

Queda manifiesto que no había una mejor manera de observar un precio que pudiera ser utilizado como referencia, por lo que se utilizará el precio del SERVICIO DE TAXI antes del inicio de los efectos del ACUERDO, es decir, el precio vigente en los meses de julio o agosto de dos mil once, dependiendo de la fecha en que cada agrupación implementó el ACUERDO, esto es, la fecha en que las AGRUPACIONES efectivamente fijaron, elevaron, concertaron o manipularon los precios a los que ofrecen el SERVICIO DE TAXI, tomando como referencia el ESTUDIO TARIFARIO.

Así, se señala que el cálculo del daño causado se realizó comparando el precio cobrado por las AGRUPACIONES una vez que cometieron la práctica ilícita con el precio que habrían cobrado en ausencia de la práctica. En ese sentido, para cada una de las AGRUPACIONES se calculó el sobreprecio mensual por modalidad (sedán o ejecutivo) y por zona (1-10; A-F y foráneos), medido como la diferencia entre el precio observado en el mes (precio observado con la conducta ilícita) con respecto al precio de referencia antes del inicio de los efectos del ACUERDO.



Posteriormente, para cada uno de los agentes se obtuvo el daño mensual por modalidad y por zona, multiplicando el sobreprecio mensual por el número de boletos vendidos por el SERVICIO DE TAXI en dicho mes (ver Anexos de la presente resolución).

Finalmente, para cada una de las AGRUPACIONES se obtuvo el daño total por modalidad al sumar el daño mensual por zona en el período de duración de los efectos de la práctica ilícita (agosto de dos mil once a diciembre de dos mil quince).

La siguiente tabla contiene los datos de sobreprecio de las AGRUPACIONES, entre agosto de dos mil once y diciembre de dos mil quince, obtenidos mediante la información analizada en esta sección:¹⁵⁶⁸

Emplazado	Ingresos en pesos por prestación del SERVICIO DE TAXI en modalidad sedán	Daño causado
SITIO 300		B
YELLOW CAB		
NUEVA IMAGEN		
CONFORT		

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836) y EBSA CENTRO (folio 35910).

Emplazado	Ingresos por la prestación del SERVICIO DE TAXI en modalidad ejecutivo	Daño causado
PORTO TAXI		B
SITIO 300		
YELLOW CAB		
NUEVA IMAGEN		

Fuente: Elaboración propia con datos del EXPEDIENTE proporcionados por PORTO TAXI (folio 35644), SITIO 300 (folio 15868), YELLOW CAB (folio 35912), NUEVA IMAGEN (folio 35836) y EBSA CENTRO (folio 35910).

En total obtenemos los siguientes datos:

Emplazado	Daño por el SERVICIO DE TAXI	Daño por el SERVICIO DE TAXI en modalidad ejecutivo	Daño total ocasionado

¹⁵⁶⁸ La información utilizada para el cálculo del sobreprecio obra en los folios 15868, 35644, 35836, 35910 y 35912.

¹⁵⁶⁹ Para el cálculo del daño causado por SITIO 300 entre agosto de dos mil trece y marzo de dos mil catorce, meses en que la información no se presentó de manera desagregada ni por zonas ni modalidad, se utilizó el promedio ponderado.

¹⁵⁷⁰ *Idem.*

Handwritten signature



38571

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

en modalidad sedán			
PORTO TAXI	No aplica		B
SITIO 300		B	
YELLOW CAB			
NUEVA IMAGEN			

Finalmente, en relación con CONFORT, se señala que al haber firmado el ACUERDO, dicho agente económico persiguió el objeto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que ofrecía el SERVICIO DE TAXI. Aunado a ello, la decisión de las AGRUPACIONES de fijar, elevar, concertar o manipular dicho precio, derivado de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO, devino de la certeza que les generó el acuerdo de voluntades de todos sus competidores (entre ellos CONFORT), pues en principio todos los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES registrarían tarifas más altas a las que tenían y elevarían el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI, motivo por el cual, se considera que su conducta fue grave y por tanto este agente económico es igualmente es corresponsable respecto del daño generado al MERCADO INVESTIGADO.

No obstante, se considera como una atenuante el hecho de que CONFORT no aumentó finalmente el precio al que ofrecía el SERVICIO DE TAXI y que sus PERMISIONARIOS no registraron ante la SCT las tarifas recomendadas por SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO, cuestión que se tomará en cuenta en la individualización de la sanción correspondiente.

7. Antecedentes de los Responsables

Ninguno de los responsables cuenta con antecedentes relacionados con infracciones en materia de competencia en nuestro país que pudieran ser considerados para efectos de la sanción, por lo que en el presente caso no se actualiza el artículo 35 de la LFCE 2006 en el sentido de duplicar el monto de la multa que correspondería a la conducta desplegada.¹⁵⁷¹

8. Capacidad Económica de los Responsables

En el OPR se previno a los emplazados para que, al dar contestación a dicho oficio, presentaran los estados financieros del último ejercicio fiscal para el caso de las personas morales o bien, su última declaración anual para el caso de las personas físicas, a efecto de que esta COFCE pudiera verificar

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón(es) y 11 palabra(s)"

¹⁵⁷¹ Al respecto, la SCJN ha determinado, respecto al elemento "Reincidencia o antecedentes del infractor" previsto en el artículo 36 de la LFCE que "Este elemento se encuentra directamente relacionado con el artículo 35 de la ley de la materia, donde se prevé que en caso de reincidencia, se podrá duplicar la multa impuesta. La lógica subyacente es, por supuesto, que la multa simple no genera incentivos de cumplimiento legal y por lo tanto es necesario duplicarla, no obstante puede haber agentes cuyas ganancias esperadas por un acto que viole la ley de la materia superen cualquier límite de multa". Véase el amparo en revisión 624/2012 resuelto por la Segunda Sala de la SCJN en sesión de ocho de abril de dos mil quince.



su capacidad económica.¹⁵⁷² En sus contestaciones al OPR, únicamente PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN desahogaron lo solicitado en el punto de acuerdo "QUINTO" del OPR.¹⁵⁷³

Así, conforme a la información que existe en el EXPEDIENTE,¹⁵⁷⁴ se tiene que la capacidad económica de los responsables para efectos del cálculo de la sanción es la siguiente:

RESPONSABLES	AÑO	INGRESOS	CAPACIDAD ECONÓMICA
--------------	-----	----------	---------------------

¹⁵⁷² Folios 16407 y 16408.

¹⁵⁷³ En el EXPEDIENTE obra la siguiente información: (a) YELLOW CAB presentó un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple de cinco acusos de recibo de las declaraciones anuales emitidos por el SAT, así como los balances generales y estados de resultados correspondientes a los ejercicios fiscales de dos mil once a dos mil quince (folios 16658 a 16678); (b) JORGE ESPINOSA presentó como un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple de cincuenta y siete acusos de recibo de documentos denominados "DECLARACIÓN PROVISIONAL O DEFINITIVA DE IMPUESTOS FEDERALES" que fueron realizadas por JORGE ESPINOSA de manera mensual ante el SAT correspondientes al periodo de enero de dos mil once a noviembre de dos mil catorce (folios 16753 a 16818); (c) CARLOS TEPALE presentó como un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple de catorce declaraciones bimestrales de impuestos realizadas por CARLOS TEPALE ante el SAT por el periodo comprendido de enero de dos mil once a abril de dos mil trece, con sus respectivos comprobantes de pago, así como doce acusos de recibo de declaraciones bimestrales correspondientes a los años dos mil catorce y dos mil quince (folios 16884 a 16952); (d) ENRIQUE RUVALCABA presentó como un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple de: [i] diversos documentos denominados "DECLARACIÓN PARA EL PAGO EN UNA SOLA CUOTA DE LOS IMPUESTOS SOBRE LA RENTA, AL VALOR AGREGADO Y EMPRESARIAL A TASA ÚNICA AL DISTRITO FEDERAL EN EL RÉGIMEN DE PEQUEÑOS CONTRIBUYENTES" realizados de manera bimestral ante el SAT correspondientes al periodo de dos mil once, dos mil doce, dos mil trece; [ii] los acusos de recibo generados por el SAT respecto a la declaración de impuestos federales por el periodo bimestral de julio a diciembre de dos mil catorce, y junio dos mil quince; [iii] así como los formatos y recibos de pago correspondientes, todos en relación con ENRIQUE RUVALCABA (folios 17015 a 17047); (e) NUEVA IMAGEN presentó como un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple del balance general, estado de resultados y declaraciones anuales correspondientes a los ejercicios fiscales de dos mil once a dos mil quince, con sus respectivos acusos de recibo, así como diversos comprobantes de pago bancarios a favor de NUEVA IMAGEN (folios 17118 a 17223); (f) PORTO TAXI presentó como un anexo a su escrito de contestación al OPR copia simple de: [i] el balance general; [ii] estado de resultados y [iii] declaraciones anuales, todos correspondientes a los ejercicios fiscales de dos mil once a dos mil quince (folios 16487 a 16496); sin embargo toda vez que YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA no dieron cumplimiento a lo ordenado en el resolutive "QUINTO" del OPR en los términos ahí establecidos y que SITIO 300, CONFORT y ALFONSO MÉNDEZ no presentaron información alguna relacionada con su capacidad económica se hizo efectivo el apercibimiento decretado en el resolutive referido mediante acuerdo emitido por el entonces titular de la DGAJ el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis (folios 17665 a 17677). Por lo anterior, el titular de la DGAJ emitió oficio con fecha de veintinueve de agosto de dos mil dieciséis dirigido al SAT a fin de solicitar su colaboración para obtener las declaraciones anuales de SITIO 300, CONFORT, ALFONSO MÉNDEZ, YELLOW CAB, JORGE ESPINOSA, CARLOS TEPALE y ENRIQUE RUVALCABA (folios 18074 a 18075). Asimismo, mediante acuerdo emitido por el entonces titular de la DGAJ el veinte de octubre de dos mil dieciséis se ordenó integrar al EXPEDIENTE copia certificada de la información sobre la capacidad económica de CONFORT, SITIO 300 y YELLOW CAB aportada por el SAT contenida en el expediente DE-015-2013 (folios 19049 a 19090).

¹⁵⁷⁴ Dicha información es confidencial en términos del criterio judicial: "**PRUEBA DOCUMENTAL CONSISTENTE EN DOCUMENTOS PRESENTADOS ANTE OFICINAS FISCALES. VALOR.** Las documentales que se refieren al registro federal de contribuyentes, declaración anual de impuestos a los ingresos de las sociedades mercantiles, así como de impuestos sobre la renta y al valor agregado, no pueden considerarse como públicos por no haber sido expedido por funcionarios en ejercicio de sus funciones ni contener sellos, firmas u otros signos exteriores, como lo exige el artículo 129 del Código Federal de Procedimientos Civiles: se trata de documentos elaborados por el propio contribuyente y presentados ante la oficina o dependencia fiscal respectiva, por lo que se trata de documentos privados que únicamente hacen prueba de los hechos mencionados en ellos en cuanto sean contrarios a los intereses de su actor, si la ley no dispone otra cosa, y respecto de la existencia de la declaración que contienen, mas no de la veracidad de los hechos declarados [énfasis añadido]" Tesis aislada: 8a. Época; T.C.C.; S.J.F.; Tomo XIV, Julio de 1994; Pág. 734. Registro 211781.



36573

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

PORTO TAXI	2015	B A
SITIO 300	2014	
YELLOW CAB	2016	
NUEVA IMAGEN	2015	
CONFORT	2015	
JORGE ESPINOSA	2015	
ALFONSO MÉNDEZ	2016	
ENRIQUE RUVALCABA	2015	
CARLOS TEPALE	2015	

¹⁵⁷⁵ Folio 16560.

¹⁵⁷⁶ Folio 19319.

¹⁵⁷⁷ Folio 35961.

¹⁵⁷⁸ Folio 17130.

¹⁵⁷⁹ Ingresos obtenidos por CONFORT por la prestación del SERVICIO DE TAXI en dos mil quince, según información proporcionada por EBSA CENTRO. Folio 35910.

¹⁵⁸⁰ Folio 19031.

¹⁵⁸¹ Toda vez que ALFONSO MÉNDEZ no entregó completa la información solicitada respecto a sus ingresos, se entenderá de manera conservadora que los ingresos de ALFONSO MÉNDEZ para los bimestres enero-febrero y marzo-abril se mantuvieron igual durante los siguientes bimestres del año. Es por lo anterior, que para obtener los ingresos de ALFONSO MÉNDEZ se multiplicaron sus ingresos por bimestre por el número de bimestres con los que cuenta un año (seis). Folios 18171 y 18174.

¹⁵⁸² Folio 18179.

¹⁵⁸³ Folio 18242.

"Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglon(es) y 215 palabra(s)"

6

WJ



26574

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

Imposición de las multas

Se procede a la determinación de las multas aplicables en forma particular conforme a la mejor información disponible en el EXPEDIENTE, atendiendo a los elementos de la infracción en términos del artículo 36 de la LFCE 2006 y a las particularidades de los agentes económicos responsables en el presente procedimiento.

Del análisis realizado en esta sección se concluye que – además de la consideración arriba realizada a los otros criterios relevantes - la conducta imputada es grave, intencional y generó un daño significativo. En este aspecto, el monto resultante del daño estimado excede del máximo de la sanción que se podría imponer a dichos agentes económicos, por lo cual se considera que procede, para dichos agentes, **B**

Previo a ello, se aclara que el SMGVDF para el año dos mil once, año en el que se llevó a cabo la práctica monopólica imputada,¹⁵⁸⁴ fue de \$59.82 (cincuenta y nueve pesos 82/100 M.N.),¹⁵⁸⁵ por lo que la multa máxima resultará de multiplicar dicha cantidad por un millón quinientas mil veces el SMGVDF, que equivale a \$89,730,000 (ochenta y nueve millones setecientos treinta mil pesos 00/100 M.N.).

Partiendo de las premisas anteriores, utilizando la información disponible en el EXPEDIENTE y tomando en consideración el sobreprecio y la capacidad económica de los responsables, las multas correspondientes a imponer, son las siguientes:

AGENTE ECONÓMICO RESPONSABLE	SOBREPRECIO POR CAPACIDAD ECONÓMICA	CAPACIDAD ECONÓMICA	MULTA MÁXIMA	MULTA A IMPONERSE
PORTO TAXI	B		\$89,730,000	\$6,771,700.30
SITIO 300	B		\$89,730,000	\$6,146,240.00
YELLOW CAB	B		\$89,730,000	\$4,575,852.70
NUEVA IMAGEN	B		\$89,730,000	\$5,234,893.10
CONFORT	B		\$89,730,000	\$23,585.84
JORGE ESPINOSA	A		\$1,794,600	\$789,201.50
ALFONSO MÉNDEZ	A		\$1,794,600	\$12,600.00
ENRIQUE RUVALCABA	A		\$1,794,600	\$49,225.10
CARLOS TEPALE	A		\$1,794,600	\$23,359.50

¹⁵⁸⁴ En este sentido, la Segunda Sala de la SCJN resolvió el treinta y uno de agosto de dos mil once por unanimidad de cinco votos el amparo en revisión 554/2011, en el cual se señaló que "la intención del Legislador quedó plasmada en el sentido de que el salario conforme al que deben imponerse las multas es el vigente en el momento de la comisión de la infracción". Página 135.

¹⁵⁸⁵ Publicado en el DOF el veintitrés de diciembre de dos mil diez.

¹⁵⁸⁶ Sobre ingresos totales. Para el caso de CONFORT, se tomará como monto máximo de su capacidad económica el **B** de los ingresos obtenidos en el año dos mil quince por la prestación del SERVICIO DE TAXI, según información proporcionada por EBSA CENTRO.



36575

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

*Incluye, en su caso, el sobreprecio generado tanto en el SERVICIO DE TAXI en su modalidad sedán como ejecutivo.

A continuación, se determinan las multas aplicables en forma particular a cada uno de los emplazados. Así, conforme a la tabla anterior, se imponen las siguientes sanciones:

a) PORTO TAXI

Vista la capacidad económica de PORTO TAXI y su responsabilidad al haber incurrido en la práctica monopólica absoluta prevista en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IV de dicho ordenamiento se impone a PORTO TAXI una multa de \$6,771,700.30 (seis millones setecientos setenta y un mil setecientos pesos 30/100 M.N.), equivalente al B de su capacidad económica y tan solo al B de la estimación del daño.

b) SITIO 300

Vista la capacidad económica de SITIO 300 y su responsabilidad al haber incurrido en la práctica monopólica absoluta prevista en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IV de dicho ordenamiento se impone a SITIO 300 una multa de \$6,146,240.00 (seis millones ciento cuarenta y seis mil doscientos cuarenta pesos 00/100 M.N.), equivalente al B de su capacidad económica y tan solo al B de la estimación del daño.

c) YELLOW CAB

Vista la capacidad económica de YELLOW CAB y su responsabilidad al haber incurrido en la práctica monopólica absoluta prevista en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IV de dicho ordenamiento se impone a YELLOW CAB una multa de \$4,575,852.70 (cuatro millones quinientos setenta y cinco mil ochocientos cincuenta y dos pesos 70/100 M.N.), equivalente al B de su capacidad económica y tan solo al B de la estimación del daño.

d) NUEVA IMAGEN

Vista la capacidad económica de NUEVA IMAGEN y su responsabilidad al haber incurrido en la práctica monopólica absoluta prevista en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IV de dicho ordenamiento se impone a NUEVA IMAGEN una multa de \$5,234,893.10 (cinco millones doscientos treinta y cuatro mil ochocientos noventa

13.

Wey



36576

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

y tres pesos 10/100 M.N.), equivalente al [REDACTED] B de su capacidad económica y tan solo al [REDACTED] B de la estimación del daño.

e) CONFORT

En cuanto a la sanción correspondiente a CONFORT por prácticas monopólicas absolutas, el artículo 35, fracción IV de la LFCE 2006 expresamente señala que: "la Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: [...] IV. Multa hasta por el equivalente a un millón quinientas mil veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, por haber incurrido en alguna práctica monopólica absoluta". En otras palabras, dicho precepto establece que la sanción que podrá imponerse será de entre un SMGVDF y hasta un millón quinientas mil veces el SMGVDF.

Así, para efectos de la determinación de la multa que se impone a CONFORT, se toma en cuenta la capacidad económica, considerando de manera ponderada la información disponible en el EXPEDIENTE.¹⁵⁸⁷ Para lo anterior, se toma en cuenta que la declaración de CONFORT que obra en el EXPEDIENTE, esto es, la correspondiente al ejercicio fiscal de dos mil catorce, no refleja adecuadamente su capacidad económica, pues su declaración de ingresos acumulables para ese año fue de [REDACTED] B la cual difiere con la información que proporcionó EBSA CENTRO como anexo¹⁵⁸⁸ a su desahogo al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2017-010 presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de abril de dos mil diecisiete, respecto del total de boletos vendidos por CONFORT en el año dos mil quince para el SERVICIO DE TAXI de la que se desprenden ingresos mínimos por [REDACTED] B.

Asimismo, y tomándose en cuenta el análisis y conclusiones a las que se arribó en la presente resolución, para efectos de la determinación de la multa, se estima que con el simple hecho de haber firmado el ACUERDO, la práctica monopólica absoluta realizada por CONFORT tuvo por objeto de proporcionar información y mantener reuniones con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO, el cual permitió a las AGRUPACIONES fijar, elevar, concertar o manipular dicho precio derivado de las recomendaciones del ESTUDIO TARIFARIO.

No obstante lo anterior, para efectos de la individualización e imposición de la multa, se toma en consideración la atenuante señalada en párrafo último del apartado "Estimación del daño causado", consistente en la estimación de que CONFORT no fijó, elevó, concertó o manipuló finalmente el precio al que ofrecía el SERVICIO DE TAXI y que sus PERMISIONARIOS no registraron ante la SCT las tarifas recomendadas por SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO; aunado al hecho de que actualmente CONFORT [REDACTED] A no obstante sí haya celebrado el ACUERDO con el objeto de proporcionar información y mantener reuniones con SEPSA para elaborar el ESTUDIO TARIFARIO.

¹⁵⁸⁷ Información proporcionada por EBSA CENTRO en su desahogo al requerimiento de información DGAJ-CFCE-2017-010 presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de abril de dos mil diecisiete. Folio 35910.

¹⁵⁸⁸ Folio 35910.



36577

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Considerando lo anterior, esto es, la capacidad económica de CONFORT; la celebración del ACUERDO, y, por tanto, la realización de la práctica monopólica absoluta con el objeto de fijar, elevar, concertar o manipular el precio al que es ofrecido el SERVICIO DE TAXI; y la atenuante de no haber aumentado finalmente el precio al que ofrecía el SERVICIO DE TAXI y que sus PERMISIONARIOS no registraron ante la SCT las tarifas recomendadas por SEPSA en el ESTUDIO TARIFARIO, se considera pertinente imponerle a CONFORT una multa de \$23,585.84 (veintitrés mil quinientos ochenta y cinco pesos 84/100 M.N.), lo cual equivale al **B** de los ingresos obtenidos por la prestación del SERVICIO DE TAXI en dos mil quince.

f) JORGE ESPINOSA

Vista la capacidad económica de JORGE ESPINOSA y su responsabilidad al haber participado directamente en las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IX de dicho ordenamiento se impone a JORGE ESPINOSA una multa de **\$789,201.50 (setecientos ochenta y nueve mil doscientos un pesos 50/100 M.N.)**, lo cual equivale al **A** de su capacidad económica y tan solo al **A** de la estimación del daño en el cual colaboró al actuar directamente en las prácticas monopólicas imputadas, en representación de PORTO TAXI.

g) ALFONSO MÉNDEZ

Vista la capacidad económica de ALFONSO MÉNDEZ y su responsabilidad al haber participado directamente en las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IX de dicho ordenamiento se impone a ALFONSO MÉNDEZ una multa de **\$12,600.00 (doce mil seiscientos pesos 00/100 M.N.)**, lo cual equivale al **A** de su capacidad económica y tan solo al **A** de la estimación del daño en el cual colaboró al actuar directamente en las prácticas monopólicas imputadas, en representación de SITIO 300.

h) ENRIQUE RUVALCABA

Vista la capacidad económica de ENRIQUE RUVALCABA y su responsabilidad al haber participado directamente en las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9º de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IX de dicho ordenamiento se impone a ENRIQUE RUVALCABA una multa de **\$49,225.10 (cuarenta y nueve mil doscientos veinticinco pesos 10/100)**, lo cual equivale al **A** de su capacidad económica y tan solo al **A** de la estimación del daño en el cual colaboró al actuar directamente en las prácticas monopólicas imputadas, en representación de YELLOW CAB.



i) CARLOS TEPALE

Vista la capacidad económica de CARLOS TEPALE y su responsabilidad al haber participado directamente en las prácticas monopólicas absolutas previstas en la fracción I del artículo 9° de la LFCE 2006, tal y como se acreditó en esta resolución conforme al análisis de los elementos del artículo 36 de la LFCE 2006; con fundamento en el artículo 35, fracción IX de dicho ordenamiento se impone a CARLOS TEPALE una multa de **\$23,359.50 (veintitrés mil trescientos cincuenta y nueve mil pesos 50/100)**, lo cual equivale al **A** de su capacidad económica y tan solo al **A** de la estimación del daño en el cual colaboró al actuar directamente en las prácticas monopólicas imputadas, en representación de NUEVA IMAGEN.

RESUELVE:

PRIMERO. Se acredita la responsabilidad de: i) Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.; ii) Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.; iii) Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.; iv) Yellow Cab del Nuevo AICM, A.C. (antes Sitio 300 Yellow Cab, A.C.); y, v) Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C., por haber incurrido en la práctica monopólica absoluta prevista en el artículo 9°, fracción I de la LFCE 2006, en los términos señalados en esta resolución.

SEGUNDO. Se acredita la responsabilidad de las siguientes personas físicas por haber participado directamente en la práctica monopólica absoluta indicada en el numeral anterior, en representación de las siguientes personas morales en los términos de esta resolución:

- i) Jorge Espinosa Lee por Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.;
- ii) Alfonso Méndez Corona por Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.;
- iii) Enrique Ruvalcaba Ordaz por Yellow Cab del Nuevo AICM, A.C. (antes Sitio 300 Yellow Cab, A.C.); y
- iv) Carlos Tepale Alonso por Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.

TERCERO. Se impone a las personas señaladas en los resolutivos PRIMERO y SEGUNDO anteriores una multa en los términos establecidos en la sección "*VII. SANCIÓN*" de esta resolución.

CUARTO. Se ordena dar vista al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. con la versión pública de esta resolución, para los efectos legales a que haya lugar, en términos de lo establecido en el CONTRATO MORAL que tiene celebrado con cada una de las personas señaladas en el resolutivo PRIMERO anterior.

Notifíquese personalmente.- Así lo acordó y firma el PLENO, por unanimidad de votos, en sesión ordinaria del veinticuatro de agosto de dos mil diecisiete, previa excusa calificada como procedente de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez, con fundamento en los artículos citados a lo largo de esta resolución; ante la fe del Secretario Técnico de la COFECE, de conformidad con los



36579

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI; así como transitorios Primero, Segundo y Cuarto, párrafo primero del ESTATUTO.

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

Martín Moguel Gloria
Comisionado

Benjamín Contreras Astiazarán
Comisionado

Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico



ANEXO

Anexo PORTO TAXI

EJECUTIVO

Porto Taxi - Ejecutivo					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 135)	Daño
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 170)	Daño
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten mark

Handwritten mark



36581

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 270)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					

b.

"Eliminado: 4 tabla(s)."

WJ



36582

Pleno
RESOLUCIÓN
Sito 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 350)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 385)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 420)	Daño
B					
Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 455)	Daño
B					

Handwritten signature



26589

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 505)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 592)	Daño
B					
Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 690)	Daño
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
B					

3

"Eliminado: 5 tabla(s)."

W



36534

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 880)	Daño
Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1100)	Daño
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1110)	Daño
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1450)	Daño

"Eliminado: 4 tabla(s)."

WY



38585

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1990)	Daño
B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1080)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1050)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



Anexo SITIO 300
SEDÁN

Sitio 300 - Sedán					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 80)	Daño
B					
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 100)	Daño
B					
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 127)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

ky



36587

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 152)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 172)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 190)	Daño
B					

pe

"Eliminado: 4 tabla(s)."

my



B					
Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 225)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño

"Eliminado: 3 tabla(s)"



36587

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 255)	Daño
B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					

13

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =345)	Daño
B					
Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 400)	Daño
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 450)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."



06571

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 500)	Daño
B					
Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 550)	Daño
B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 900)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

10

WJ



36592

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

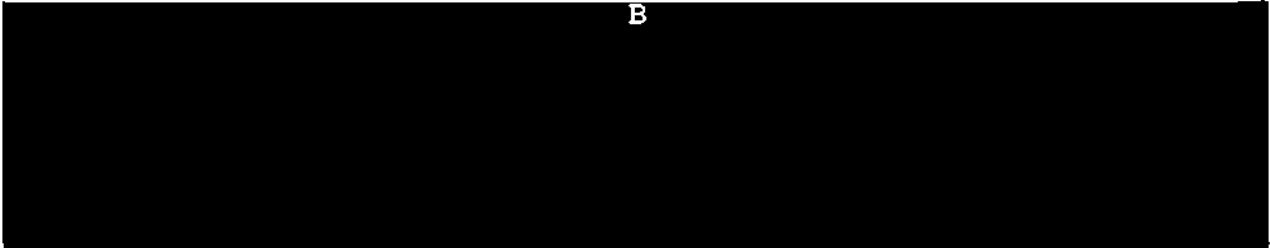
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1200)	Daño
B					
Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1690)	Daño
B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 880)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."



36573

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014



B

"Eliminado: 1 tabla(s)."

P.

WY



3859A

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Anexo SITIO 300

EJECUTIVO

Sitio 300 - Ejecutivo					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =135)	Daño
E					
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =170)	Daño
E					
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño
E					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Uey



36575

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 270)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					

13. "Eliminado: 4 tabla(s)."



B					
Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 350)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 385)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 420)	Daño
B					

13

Wey



36577

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 455)	Daño
B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 505)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 592)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."

Wey



36591
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia - 690)	Daño
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia - 785)	Daño
B					
Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia - 880)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."

Wey



26597

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =975)	Daño
B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1080)	Daño
B					
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1420)	Daño
B					

6
"Eliminado: 3 tabla(s)."

uy



36600

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1990)	Daño
B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1060)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 860)	Daño
B					

P.

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Wey



20601

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Anexo YELLOW CAB
SEDÁN

Yellow Cab - Sedan					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 80)	Daño
B					
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 100)	Daño
B					
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 127)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."



B					
Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 152)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 172)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 190)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."

luy



35603

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 255)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."



36607

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 255)	Daño
B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 345)	Daño
B					

3
"Eliminado: 3 tabla(s)."



36605

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 400)	Daño
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 450)	Daño
B					
Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 500)	Daño
B					
Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 550)	Daño

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



76600

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 900)	Daño
B					
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 1200)	Daño
B					
Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 1690)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."

Handwritten signature



35807

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 880)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

b.

luy



38608

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

**Anexo YELLOW CAB
EJECUTIVO**

Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia =135)	Daño
B					
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia =170)	Daño
B					
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



30607

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 270)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					

3

"Eliminado: 3 tabla(s)."



38810

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia - 350)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 385)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia 420)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



2063

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
 Expediente DE-009-2014

Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 455).	Daño
B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 505)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 592)	Daño
B					
Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de	Daño

Handwritten mark

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



36912

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

		Servicio de Taxi	Referencia = 690)		
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
B					
Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 905)	Daño
B					
Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 975)	Daño

P.

"Eliminado: 3 tabla(s)."

W



06-09-13

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1110)	Daño
B					
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1450)	Daño
B					
Zona Oro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1990)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."



36614

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia - 1080)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1050)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."

h.

lluy



38615

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Anexo NUEVA IMAGEN

SEDÁN

Nueva Imagen - Sedán					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 80)	Daño
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 100)	Daño
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi B	Venta Total	Sobrepromedio Promedio (Tarifa de Referencia = 127)	Daño

6

"Eliminado: 3 tabla(s)."

uy



38610

**Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014**

Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 152)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 172)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 190)	Daño
B					
Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño

B.

"Eliminado: 3 tabla(s)."

uy



Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 255)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					
Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 255)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."



B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 345)	Daño
B					
Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 400)	Daño
B					

P.

"Eliminado: 4 tabla(s)."

Wey



08617

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 450)	Daño
B					
Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 500)	Daño
B					
Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 550)	Daño
B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 900)	Daño

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten mark

Handwritten mark



36620

Pleno
RESOLUCIÓN
Sito 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B					
Zona Pue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1200)	Daño
B					
Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1690)	Daño
B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 880)	Daño
B					

"Eliminado: 4 tabla(s)."

Handwritten signature



16/02/14

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

B

Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
-----------	---------	---	-------------	---	------

B

"Eliminado: 2 tabla(s)."

f.

W



39522

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

**Anexo NUEVA IMAGEN
EJECUTIVO**

Nueva Imagen - Ejecutivo					
Zona 1	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =135)	Daño
B					
Zona 2	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia 170)	Daño
B					
Zona 3	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 205)	Daño
B					

Handwritten mark

"Eliminado: 3 tabla(s)."

Handwritten signature



38523

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 4	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 240)	Daño
B					
Zona 5	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 270)	Daño
B					
Zona 6	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 300)	Daño
B					

"Eliminado: _____ tabla(s)."



3682A
Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 7	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 350)	Daño
B					
Zona 8	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 385)	Daño
B					
Zona 9	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 420)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."



36625

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona 10	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 455)	Daño
B					
Zona A	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 505)	Daño
B					
Zona B	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 592)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."



38526

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona C	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 690)	Daño
B					
Zona D	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 785)	Daño
B					
Zona E	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 880)	Daño
B					

"Eliminado: 3 tabla(s)."



15627

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona F	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia =975)	Daño
B					
Zona Cue	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1110)	Daño
B					
Zona Puc	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1450)	Daño
B					

P.

"Eliminado: 3 tabla(s)."

WY



35623

Pleno
RESOLUCIÓN
Sitio 300 Yellow Cab, A.C., y otros
Expediente DE-009-2014

Zona Qro	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1990)	Daño
B					
Zona Tol	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1080)	Daño
B					
Zona Pach	Boletos	Precio al que es ofrecido el Servicio de Taxi	Venta Total	Sobreprecio Promedio (Tarifa de Referencia = 1050)	Daño
B					

