



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que elabora:

Dirección General de Asuntos Jurídicos

Descripción del documento:

Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el diez de mayo de dos mil dieciocho dentro del expediente DE-004-2016.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:

La información testada con “**” y “B” es **confidencial** de conformidad con lo siguiente:

	Fundamento	Tipo de información
**	Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, “LFCE”). ¹	Se refiere al patrimonio, hechos o actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular, la cual fue identificada por la Autoridad Investigadora de la COFECE.
B	Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.	Información que refiere al patrimonio, hechos o actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.

Páginas que contienen información confidencial:

7, 8, 15, 17, 18, 19, 21, 22 y 27.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce.



Ciudad de México, a diez de mayo de dos mil dieciocho.- Vista la propuesta de cierre presentada en la oficialía de partes por la Autoridad Investigadora de esta Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, COFECE) y con fundamento en los artículos 28, párrafos decimocuarto y vigésimo, fracciones I y VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I, X y XXX, 18, y 78, fracción II, de la Ley Federal de Competencia Económica;¹ 1, 2 y 64 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica;² así como en los artículos 1, 2, 4, fracción I, y 5, fracciones I, VI, XXI, XXII y XXXIX del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica,³), el Pleno de esta COFECE, en sesión celebrada el mismo día, resolvió de acuerdo con los antecedentes y consideraciones de Derecho que a continuación se expresan.

GLOSARIO

Para los efectos de la presente resolución se entenderá por:

ACUERDO DE CONCLUSIÓN	Acuerdo emitido por la AI el quince de febrero de dos mil dieciocho, mediante el cual concluyó la investigación tramitada en el EXPEDIENTE. ⁴
ACUERDO DE INICIO	Acuerdo emitido por la AI el quince de marzo de dos mil dieciséis, mediante el cual se ordenó el inicio de la investigación tramitada en el EXPEDIENTE y que fue publicado en el DOF el diecinueve de septiembre de dos mil dieciséis. ⁵
AI	Autoridad Investigadora de la COFECE o su titular, según corresponda.
APIVAL	Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.
ÁREA CEDIDA	Marina pública ubicada dentro del RECINTO PORTUARIO que se integra por una superficie total de 47,737.224 (cuarenta y siete mil setecientos treinta y siete punto doscientos veinticuatro) metros cuadrados, que incluyen 9,283.085 (nueve mil doscientos ochenta y tres punto cero ochenta y cinco) metros cuadrados de superficie terrestre para el uso de estacionamientos, jardines y áreas recreativas y un área marítima de 38,454.139 (treinta y ocho mil cuatrocientos cincuenta y cuatro punto ciento treinta y nueve) metros cuadrados, donde se ubican muelles para el atraque de embarcaciones recreativas. ⁶

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y reformadas mediante acuerdo publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

³ Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce y reformado mediante acuerdo publicado en el DOF el veintisiete de octubre de dos mil diecisiete.

⁴ Folios 9940 y 9941.

⁵ Folios 203 a 216.

⁶ Folio 4075.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10043

**Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016**

BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA O BRT	Regulación tarifaria aplicable a los títulos de concesión de las administraciones portuarias integrales de: Altamira, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Madero, Puerto Vallarta, Salina Cruz, Tampico, Topolobampo, Tuxpan y Veracruz, todas S.A. de C.V., y Anexo, publicados en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y nueve. ⁷
CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS	Contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones No. APIVAL-GC-M01/07 para la operación y explotación de una marina pública, celebrado entre APIVAL e ITV el dos de marzo de dos mil siete. ⁸
COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
DENUNCIA	Escrito de denuncia presentado por ITV en la OFICIALÍA el dieciocho de enero de dos mil dieciséis. ⁹
DOF	Diario Oficial de la Federación.
DRLFCE	Disposiciones Regulatorias de la LFCE, publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable al EXPEDIENTE es la publicada en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.
EXPEDIENTE	Los autos del expediente DE-004-2016. Todas las referencias relativas a folios se entenderán hechas respecto de éste, salvo señalamiento en contrario.
INDAABIN	Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales.
ITV O DENUNCIANTE	Impulsora Turística de Vallarta, S.A. de C.V.
LEY ANTERIOR	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, cuya última reforma se publicó en el DOF el nueve de abril de dos mil doce.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
LGBN	Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil cuatro.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis.

⁷ Vigente para APIVAL. Folio 8911.

⁸ Folios 4075 a 4101.

⁹ Folios 1 a 40.



EXP-10044

**Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016**

LOS PEINES	Marina formada por los muelles en peine que tuviera en concesión Club Marítimo de Puerto Vallarta, S.A. de C.V., incorporados al área originalmente concesionada a APIVAL mediante oficio 115 1318.99 de trece de octubre de mil novecientos noventa y nueve emitido por la SCT. ¹⁰
LP	Ley de Puertos, publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma fue publicada en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis.
MANUAL DE AUTORIZACIÓN	Procedimiento de Autorización de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios por Uso de Infraestructura Portuaria, expedido por el Oficial Mayor de la SCT, vigente desde julio de dos mil nueve. ¹¹
MANUAL DE REGISTRO	Procedimiento de Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios por Uso de Infraestructura Portuaria, expedido por el Oficial Mayor de la SCT, vigente desde julio de dos mil nueve. ¹²
MARINA VALLARTA	Marina turística pública operada por ITV en virtud de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS.
MERCADO INVESTIGADO	Acceso y prestación de servicios portuarios en los estados de Jalisco y Nayarit.
MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD	Metodología que aplica la SCT en el proceso de autorización de tarifas por uso de infraestructura que se cobran dentro de los puertos sujetos a las BRT.
NORMAS INDAABIN	<i>“Normas conforme a las cuales se llevarán a cabo los servicios valuatorios regulados por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales”</i> , publicadas en el DOF el veinticinco de julio de dos mil dieciséis. ¹³
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COFECE.
PERIODO DE INVESTIGACIÓN	Periodo comprendido del quince de marzo de dos mil dieciséis hasta el quince de febrero de dos mil dieciocho.
PERIODO INVESTIGADO	Periodo comprendido del quince de marzo de dos mil seis a la fecha de emisión del ACUERDO DE CONCLUSIÓN.
PLENO	Pleno de la COFECE.
PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN	Modificación al TÍTULO DE CONCESIÓN de dieciocho de julio de mil novecientos noventa y siete, publicada en el DOF el ocho de agosto de mil novecientos noventa y siete.

¹⁰ Folio 2167.

¹¹ Folio 3342.

¹² Folio 8927.

¹³ De conformidad con lo manifestado con el INDAABIN en su desahogo de seis de septiembre de dos mil diecisiete, folio 9235.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10045

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

**PROCEDIMIENTO
INDAABIN**

“Procedimiento Administrativo que regula la emisión de avalúos y justipreciaciones de rentas a que se refieren los artículos 143 y 144 de la Ley General de Bienes Nacionales”, publicado en el DOF el veintiocho de octubre de dos mil ocho.¹⁴

**PROPUESTA DE
CIERRE**

Dictamen de Propuesta de Cierre de dos de abril de dos mil dieciocho emitido por la AI,¹⁵ presentado para estudio del PLENO en términos del artículo 78, fracción II, de la LFCE el diecisiete de abril de dos mil dieciocho.¹⁶

RECINTO PORTUARIO

Recinto portuario de Puerto Vallarta, que se ubica en la costa del Océano Pacífico, en el estado de Jalisco conformada por 67.175 (sesenta y siete punto ciento setenta y cinco) hectáreas y que está bajo la administración de APIVAL.¹⁷

RIINDAABIN

Reglamento Interior del INDAABIN, publicado el catorce de mayo de dos mil doce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el doce de enero de dos mil diecisiete.

RLP

Reglamento de la LP, publicado en el DOF el veintiuno de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, cuya última reforma fue publicada en el DOF el dos de abril de dos mil catorce.

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SHCP

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

**TÍTULO DE
CONCESIÓN**

“CONCESION otorgada a Administración Portuaria Integral de Vallarta, S.A. de C.V., para la administración integral de Puerto Vallarta, Jal.”, publicada en el DOF el dieciocho de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El dieciocho de enero de dos mil dieciséis se recibió en la OFICIALÍA la DENUNCIA presentada por los representantes legales de ITV, por la supuesta realización de prácticas monopólicas relativas en el MERCADO INVESTIGADO por parte de APIVAL y el INDAABIN.

SEGUNDO. El quince de marzo de dos mil dieciséis, previo desahogo¹⁸ de la prevención formulada¹⁹, se emitió el ACUERDO DE INICIO, mediante el cual se admitió a trámite la DENUNCIA y se ordenó el inicio de la investigación por la probable comisión de las prácticas monopólicas relativas previstas

¹⁴ De conformidad asimismo con lo manifestado con el INDAABIN en su desahogo de seis de septiembre de dos mil diecisiete, folio 9235.

¹⁵ Folios 9942 a 10038.

¹⁶ Folio 10039.

¹⁷ Folio 602.

¹⁸ Folios 065 a 202.

¹⁹ Folios 041 a 048.



en el artículo 10, fracción XI, de la LEY ANTERIOR, así como en el artículo 56, fracciones XI y/o XIII de la LFCE, en el MERCADO INVESTIGADO.

TERCERO. El PERIODO DE INVESTIGACIÓN se amplió en varias ocasiones, tal como se señala a continuación:

Periodo de investigación	Inicio	Vencimiento	Emisión del acuerdo de ampliación	Publicación
Primero	15.03.2016	22.09.2016	19.09.2016 (primer acuerdo de ampliación) ²⁰	20.09.2016
Segundo	23.09.2016	29.03.2017	22.03.2017 (segundo acuerdo de ampliación) ²¹	27.03.2017
Tercero	30.03.2017	10.10.2017	04.10.2017 (tercer acuerdo de ampliación) ²²	06.10.2017
Cuarto	11.10.2017	15.02.2018	N/A	N/A

CUARTO. El quince de febrero de dos mil dieciocho, la AI emitió el ACUERDO DE CONCLUSIÓN de la investigación radicada en el EXPEDIENTE.

QUINTO. El dos de abril de dos mil dieciocho, la AI emitió la PROPUESTA DE CIERRE, misma que fue presentada en la OFICIALÍA para estudio del PLENO el diecisiete de abril de dos mil dieciocho.²³

SEXTO. El tres de mayo de dos mil dieciocho, la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez presentó en la OFICIALÍA una solicitud de excusa para emitir su voto en relación con el EXPEDIENTE.²⁴ Dicha excusa fue calificada como procedente por el PLENO en la sesión celebrada el diez de mayo del dos mil dieciocho.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. El PLENO es competente para resolver el presente asunto con fundamento en los artículos citados en el proemio de esta resolución.

SEGUNDA. La presente resolución analiza las consideraciones de la PROPUESTA DE CIERRE y la información contenida en el EXPEDIENTE, a fin de establecer si procede el cierre del mismo al no existir elementos que actualicen las conductas denunciadas en los supuestos establecidos en la LEY ANTERIOR o la LFCE y, por lo tanto, no sea posible determinar la existencia de posibles prácticas monopólicas relativas.

En el ACUERDO DE INICIO, la AI advirtió la existencia de elementos suficientes para suponer la probable comisión de prácticas monopólicas relativas en el MERCADO INVESTIGADO. No obstante, emitió una PROPUESTA DE CIERRE con base en las consideraciones de derecho y elementos que a continuación se enuncian:

²⁰ Folios 2701 y 2702.

²¹ Folios 7036 y 7037.

²² Folios 9689 y 9690.

²³ Folio 10039.

²⁴ Folios 10040 y 10041.



10047

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

La PROPUESTA DE CIERRE establece que no se actualizan los supuestos normativos previstos en los artículos 10, fracción XI, de la LEY ANTERIOR y 56, fracciones XI y XIII, de la LFCE, conforme a lo señalado en el ACUERDO DE INICIO.

El artículo 10, fracción XI, de la LEY ANTERIOR establece lo siguiente:

“Artículo 10. Sujeto a que se comprueben los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de esta Ley, se consideran prácticas monopólicas relativas los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas, en los siguientes casos:

[...]

XI. La acción de uno o varios agentes económicos cuyo objeto o efecto, directo o indirecto, sea incrementar los costos u obstaculizar el proceso productivo o reducir la demanda que enfrentan sus competidores”.

Los artículos 11, 12 y 13 de la LEY ANTERIOR a los que se refiere dicha disposición establecen los supuestos y elementos que deben tomarse en cuenta en la determinación de poder sustancial y del mercado relevante.

Por su parte, la LFCE señala en el artículo 54 que son prácticas monopólicas relativas aquellos actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones que: i) encuadren en alguna de las fracciones del artículo 56 de la misma ley; ii) sean realizados por uno o varios agentes económicos que individual o conjuntamente cuenten con poder sustancial en un mercado relevante, y, iii) dicha conducta tenga el objeto o efecto, en el mercado relevante o en algún mercado relacionado, de desplazar indebidamente a otros agentes económicos, impedir sustancialmente el acceso, o bien establecer ventajas exclusivas en favor de otros agentes económicos.

En este sentido, las fracciones XI y XIII del artículo 56 de la LFCE prevén lo siguiente:

“Artículo 56. Los supuestos a los que se refiere la fracción I del artículo 54 de esta Ley, consisten en cualquiera de los siguientes: [...]

XI. La acción de uno o varios Agentes Económicos cuyo objeto o efecto, directo o indirecto, sea incrementar los costos u obstaculizar el proceso productivo o reducir la demanda que enfrentan otro u otros Agentes Económicos;

[...]

XIII. El estrechamiento de márgenes, consistente en reducir el margen existente entre el precio de acceso a un insumo esencial provisto por uno o varios agentes económicos y el precio del bien o servicio ofrecido al consumidor final por esos mismos agentes económicos, utilizando para su producción el mismo insumo”.

Adicionalmente a los supuestos referidos en el ACUERDO DE INICIO, se observa que en la PROPUESTA DE CIERRE también se incorpora un análisis de los artículos 10, fracción VII, de la LEY ANTERIOR y 56, fracción VII, de la LFCE,²⁵ por la posible relación de los supuestos previstos en dichas fracciones

²⁵ Que a la letra establecen: “Artículo 10. [...] VII. La venta sistemática de bienes o servicios a precios por debajo de su costo medio total o su venta ocasional por debajo del costo medio variable, cuando existan elementos para presumir que estas pérdidas serán recuperadas mediante incrementos futuros de precios, en los términos del Reglamento de esta Ley.—Cuando se trate de bienes o servicios producidos conjuntamente o divisibles para su comercialización, el costo medio total y el costo medio variable se distribuirán entre todos los subproductos o coproductos, en los términos del reglamento de esta Ley;” y “Artículo 56. [...] VII. La venta por debajo de su costo medio variable o la venta por debajo de su costo medio total, pero



10049

[Redacted]

ITV suscribió, el dos de marzo de dos mil siete, con APIVAL la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS, a través de la cual APIVAL cede a ITV los derechos y obligaciones derivados del TÍTULO DE CONCESIÓN y sus respectivas modificaciones, respecto del ÁREA CEDIDA en el RECINTO PORTUARIO.²⁸

2. APIVAL

Es una sociedad anónima de capital variable constituida de conformidad a las leyes mexicanas,²⁹ cuyo objeto principal es la administración portuaria integral de Puerto Vallarta, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados del TÍTULO DE CONCESIÓN que le fue otorgado por la SCT el veintiséis de julio de mil novecientos noventa y cuatro,³⁰ de conformidad con los artículos 36, fracción XX, de la LOAPF, y 20, fracción I, de la LP.³¹ Dicho puerto tiene como principal línea de negocios la recepción de cruceros.

Con fundamento en los artículos 46, fracción II, de la LOAPF³² y 2 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales,³³ APIVAL es considerada como una entidad paraestatal, ya que el principal tenedor de sus acciones es el Gobierno Federal con un [Redacted] ***

[Redacted] del capital social y las acciones restantes las posee el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.³⁴

III. MERCADO INVESTIGADO

1. Concesiones para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos

De conformidad con los artículos 6, fracción II,³⁵ y 7, fracciones V a VII,³⁶ de la LGBN, la zona federal marítimo terrestre, los puertos y sus obras, cuando sean de uso público, son bienes de uso común sujetos al régimen de dominio público de la Federación. Las concesiones sobre bienes sujetos

²⁷ Folio 412. De conformidad con la escritura pública número cincuenta y tres mil ciento sesenta y ocho de dos de junio de dos mil cinco, otorgada ante la fe del notario público uno del Distrito Federal, ahora Ciudad de México.

²⁸ Folio 280.

²⁹ Constituida a través de la escritura pública número treinta mil novecientos sesenta y cuatro, de veintidós de junio de mil novecientos noventa y cuatro, otorgada ante la fe del notario público ciento cincuenta y tres del Distrito Federal, hoy Ciudad de México, folios 2020 a 2055.

³⁰ Publicado en el DOF el dieciocho de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, y posteriormente modificado en dos ocasiones.

³¹ Folios 2022 y 2023.

³² A saber: "Artículo 46.- Son empresas de participación estatal mayoritaria las siguientes:--- [...] II.- Las Sociedades de cualquier otra naturaleza incluyendo las organizaciones auxiliares nacionales de crédito; así como las instituciones nacionales de seguros y fianzas, en que se satisfagan alguno o varios de los siguientes requisitos:--- A) Que el Gobierno Federal o una o más entidades paraestatales, conjunta o separadamente, aporten o sean propietarios de más del 50% del capital social.--- B) Que en la constitución de su capital se hagan figurar títulos representativos de capital social de serie especial que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal; o--- C) Que al Gobierno Federal corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del órgano de gobierno o su equivalente, o bien designar al presidente o director general, o cuando tenga facultades para vetar los acuerdos del propio órgano de gobierno".

³³ Publicada en el DOF el catorce de mayo de mil novecientos ochenta y seis, cuya última reforma fue publicada en el DOF el dieciocho de diciembre de dos mil quince. A saber dicho artículo señala: "Artículo 2o.- Son entidades paraestatales las que con tal carácter determina la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal".

³⁴ Folio 2132.

³⁵ La fracción establece: "ARTÍCULO 6.- Están sujetos al régimen de dominio público de la Federación: --- [...] II.- Los bienes de uso común a que se refiere el artículo 7 de esta Ley;"

³⁶ Las fracciones señalan: "ARTÍCULO 7.- Son bienes de uso común: --- [...] V.- La zona federal marítimo terrestre; --- VI.- Los puertos, bahías, radas y ensenadas; --- VII.- Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos, cuando sean de uso público;"

Eliminado: 2 renglones y 10 palabras

Handwritten marks and signatures on the left margin.

Handwritten signature on the bottom right margin.

al régimen de dominio público otorgan al concesionario únicamente el derecho de realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que se establezcan en las leyes y el título de la concesión, tal como lo prevé el artículo 16 de la LGBN.³⁷

Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, se requiere de una concesión, permiso o autorización que otorgue la SCT, ya sea como administradora portuaria integral³⁸ o como concesionaria directa, de conformidad con el artículo 20 de la LP.³⁹

2. Operación portuaria en México

La operación portuaria está conformada por: i) la utilización de los bienes de los puertos⁴⁰ y ii) la prestación de servicios portuarios⁴¹ tal como se señala en el artículo 44 de la LP. Al respecto, en la siguiente tabla se muestran los servicios comprendidos en cada uno de estos rubros.

Servicios comprendidos dentro de la operación portuaria.⁴²

Servicios portuarios	
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna.	Pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.
Servicios generales a las embarcaciones.	Avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.
Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías.	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.
Servicios por uso de bienes	
Uso de infraestructura portuaria	Puerto Fijo, Puerto Variable, atraque, muellaje, embarque y desembarque de pasajeros.

³⁷ El cual establece: “**ARTÍCULO 16.**- Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.”

³⁸ Derivado de la necesidad de modernizar los sistemas portuarios del país, el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres se publica la LP, la cual contempla la figura de la administración portuaria integral, la cual contará con una administración y operación más eficientes y mayor productividad permitiendo adaptarse a las exigencias del comercio marítimo internacional. Folio 1618.

³⁹ El cual establece: “**ARTÍCULO 20.**- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:---I. Concesiones para la administración portuaria integral;---II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral;---a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y ---b) Permisos para prestar servicios portuarios.--- Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.---Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal [énfasis añadido]”.

⁴⁰ La SCT señaló lo siguiente: “[...] las tarifas de los conceptos [de atraque y embarque y desembarque de pasajeros] se clasifican como ‘Tarifas por uso de bienes’, o bien como ‘Tarifas por uso de infraestructura’. El legislador en los artículos 60 y 61 de la Ley de Puertos separa los conceptos de referencia: Artículo 60.- La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios ..., entendiéndose el uso de determinados bienes como el uso de infraestructura portuaria [énfasis añadido].” Folio 9028.

⁴¹ En el mismo sentido, los artículos 60 y 61 de la LP distinguen los conceptos de “uso de bienes en puertos, terminales y marinas” y “prestación de servicios portuarios”.

⁴² Elaboración a partir de la información que obra en el folio 9028 y del artículo 44 de la LP.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10051

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

En el caso de las administradoras portuarias integrales, se observa que el artículo 40, fracción X, de la LP⁴³ determina que uno de sus derechos es el de percibir ingresos, entre otros, por uso de infraestructura en el puerto, lo cual implica una forma de explotación o aprovechamiento de los bienes portuarios.

En el caso de las marinas, el titular de la concesión podrá operar la marina de forma directa o a través de terceros.⁴⁴ Para que estos últimos puedan operar terminales, marinas e instalaciones que estén dentro de una administración portuaria integral y efectuar la prestación de servicios, deberán celebrar contratos de cesión parcial de derechos con los concesionarios.⁴⁵

Todas las concesiones a que se refiere la LP incluyen también la prestación de los servicios portuarios correspondientes y los concesionarios no requieren de permiso específico para prestarlos, pues basta con que su título de concesión los habilite para ello.⁴⁶

3. La operación de marinas

El artículo 2, fracción V, de la LP define el concepto de marina como “[e]l conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios de embarcaciones de recreo o deportivas.”

Los servicios que proporcionan las marinas consisten principalmente en resguardar segura y adecuadamente las embarcaciones, y proporcionar a sus dueños acceso inmediato a la navegación. Además, durante su estancia, se les puede proveer algunos de los servicios clasificados como portuarios por la LP,⁴⁷ así como la utilización de bienes (tales como la infraestructura portuaria, en particular, para dar servicios como el de atraque).

4. Puerto Vallarta y las marinas operadas

En relación con el MERCADO INVESTIGADO, la AI señaló que en los estados de Jalisco y Nayarit existen seis puertos habilitados; sin embargo, únicamente el de Puerto Vallarta está concesionado a una administradora portuaria integral: APIVAL.

Dentro del RECINTO PORTUARIO operan tres marinas turísticas; dos marinas de uso público (LOS PEINES y MARINA VALLARTA) y una marina de uso privado (Punta Iguana). Asimismo, dentro del RECINTO PORTUARIO, opera una marina seca (Opequimar, S.A. de C.V.) y, adicionalmente, dos terminales que podrían albergar una marina, que actualmente están sin asignar.⁴⁸

⁴³ La fracción establece “ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios: — [...] X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen.”

⁴⁴ De conformidad con el artículo 27 de la LP, el cual establece: “La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria integral, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros”.

⁴⁵ Artículo 20, párrafo tercero de la LP.

⁴⁶ Artículo 22 de la LP.

⁴⁷ Folios 21 y 022.

⁴⁸ Marinas turísticas Norte y Sur.



1200E 10052

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

A continuación, se exponen características y detalles de cada una de las marinas ubicadas dentro del RECINTO PORTUARIO relevantes para la materia del presente EXPEDIENTE en los términos presentados en la PROPUESTA DE CIERRE.

- MARINA VALLARTA

Marina turística operada por ITV que da servicio a yates, veleros y lanchas de pesca deportiva dentro del RECINTO PORTUARIO. Dicha marina cuenta con trescientos cincuenta y tres *slips*,⁴⁹ y es la de mayor capacidad en el recinto portuario de APIVAL.⁵⁰

Según manifestaciones de ITV, los servicios que presta en esta marina son: servicio de atraque; vaciado de aguas negras; embarque y desembarque; y rampa de botado. En ese sentido ITV, requiere pagar una contraprestación a APIVAL para poder operar dicha marina y prestar los servicios referidos.⁵¹

- LOS PEINES

Marina pública operada directamente por APIVAL que cuenta con noventa y un *slips* para sus operaciones,⁵² en los cuales presta los siguientes servicios: atraque a embarcaciones de turismo náutico; atraque para embarcaciones de uso particular; embarque y desembarque de pasajeros y suministro de agua potable a las embarcaciones.⁵³

Al estar operada directamente por el concesionario, se considera que APIVAL está integrada verticalmente, puesto que es, a su vez, operador de una marina y administrador portuario encargado de firmar contratos de cesión parcial de derechos con otros operadores y, por tanto, es quien otorga acceso al uso de la infraestructura del RECINTO PORTUARIO.

En este sentido, la SCT modificó su TÍTULO DE CONCESIÓN para que la administradora portuaria integral pudiera prestar los servicios de forma integrada.⁵⁴

IV. Análisis de las conductas investigadas

De conformidad con las conductas previstas en los artículos 10, fracciones VII y XI, de la LEY ANTERIOR y 56, fracciones VII, XI y XIII, de la LFCE, consistentes en la deprecación de precios, elevación de costos del rival, obstrucción de su proceso productivo o reducción de su demanda y el

⁴⁹ Se entiende por *slips* a las posiciones de atraque ubicadas en un puerto. Folio 072.

⁵⁰ Folio 605.

⁵¹ Folio 1060.

⁵² Folio 605.

⁵³ Folio 9028.

⁵⁴ Tal como se establece la cláusula Vigésimoprimera del TÍTULO DE CONCESIÓN vigente: "**Operación portuaria integrada.** La Concesionaria operará las terminales e instalaciones y prestará los servicios portuarios de manera integrada, es decir, desde el ingreso de la embarcación al Área [sic] Concesionada y hasta la salida de los pasajeros o de la carga, y viceversa. Para ello, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 49 y 50 de la Ley, la Concesionaria podrá realizar sus actividades con su personal y con equipo propios, o por medio de terceros que actúen por su cuenta y orden.--- **VIGESIMOSEGUNDA. Operación y prestación de servicios portuarios por terceros.** Sin perjuicio de lo establecido en la condición precedente, cuando las circunstancias así lo requieran a juicio de la Concesionaria, ésta podrá contratar a terceros para prestar los servicios portuarios o para operar las terminales. En estos casos, la adjudicación de los contratos se realizará mediante concurso público". Folios 2161.



10053

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

estrechamiento de márgenes,⁵⁵ respectivamente, en la PROPUESTA DE CIERRE se analizó si se actualizaron los siguientes supuestos:

- A. Si APIVAL estableció y cobró tarifas de atraque lo suficientemente bajas de manera que pudieran implicar un estrechamiento de márgenes a ITV o que no le permitieran recuperar sus costos, pudiendo incurrir en una depredación de precios; y
- B. Si APIVAL tiene injerencia en la determinación de las contraprestaciones que tanto ITV como APIVAL pagan respectivamente por la operación y explotación de MARINA VALLARTA y LOS PEINES con el objeto o efecto de incrementar los costos, reducir la demanda u obstaculizar el proceso productivo de ITV.

Al respecto, la AI concluyó que en el EXPEDIENTE existen elementos de convicción suficientes para afirmar que no se cumplieron los supuestos anteriores. En este sentido, enseguida se analizan los razonamientos y pruebas que llevaron a la AI a esta conclusión y, en consecuencia, a la determinación de que no se actualizan las hipótesis normativas previstas en los artículos referidos.

A. Sobre el establecimiento y cobro de tarifas de atraque en LOS PEINES suficientemente bajas para configurar un estrechamiento de márgenes o una depredación de precios

Los elementos que se encuentran en el EXPEDIENTE permiten concluir que el comportamiento de APIVAL no tuvo como consecuencia establecer y cobrar tarifas lo suficientemente bajas para configurar un estrechamiento de márgenes o una depredación de precios, en virtud de que: 1) la tarifa máxima y con descuento por concepto de atraque cobrada en LOS PEINES está sujeta a las BRT que impiden que las tarifas puedan ser fijadas libremente por APIVAL; 2) los procedimientos de autorización y registro de las tarifas que lleva a cabo la SCT conllevan un análisis de la rentabilidad de las tarifas y la permanencia de quien las cobra; 3) APIVAL cobró la tarifa de atraque máxima permitida en la mayoría de las ocasiones; y 4) APIVAL solicitó reiteradamente el incremento de la tarifa de atraque máxima permitida durante el PERIODO INVESTIGADO.

1. APIVAL se encuentra sujeta a regulación tarifaria que le impide fijar libremente las tarifas de atraque

Las tarifas por el uso de infraestructura portuaria se definen como los cobros correspondientes al uso de la infraestructura dentro del recinto portuario relacionados con una embarcación y su carga en particular.⁵⁶

En su DENUNCIA, ITV manifestó que las tarifas de atraque que cobra APIVAL en LOS PEINES son menores a las que reporta en su sitio de Internet y se encuentran fuera de mercado, lo cual tiene por

⁵⁵ La LFCE prevé dichas conductas de la siguiente manera: "**Artículo 56.** --- [...] **VII.** La venta por debajo de su costo medio variable o la venta por debajo de su costo medio total, pero por arriba de su costo medio variable, si existen elementos para presumir que le permitirá al Agente Económico recuperar sus pérdidas mediante incrementos futuros de precios, en los términos de las Disposiciones Regulatorias; --- [...] **XI.** La acción de uno o varios Agentes Económicos cuyo objeto o efecto, directo o indirecto, sea incrementar los costos u obstaculizar el proceso productivo o reducir la demanda que enfrentan otro u otros Agentes Económicos; --- [...] **XIII.** El estrechamiento de márgenes, consistente en reducir el margen existente entre el precio de acceso a un insumo esencial provisto por uno o varios agentes económicos y el precio del bien o servicio ofrecido al consumidor final por esos mismos agentes económicos, utilizando para su producción el mismo insumo."

⁵⁶ La definición de tarifas por el uso de infraestructura portuaria se encuentra prevista en el numeral 3.1 de las BRT.



82001-10054

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

objeto desplazarlo.⁵⁷ Al respecto, se advierte que dichas tarifas se encuentran reguladas conforme a lo previsto en las BRT, lo cual le impide a APIVAL fijarlas libremente, tal como se expone a continuación.

De acuerdo con la PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN,⁵⁸ las cuotas por el uso de la infraestructura, incluyendo las tarifas de atraque, en principio se fijan libremente, salvo lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la LP.

El artículo 60 de la LP faculta a la SCT a establecer bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales y marinas, cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente competitivo, conforme a lo siguiente:

“ARTICULO 60.- La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron”.

Asimismo, el artículo 61 de la LP prevé la posibilidad de establecer tarifas y precios máximos por el uso de infraestructura, de manera que su explotación se realice en condiciones de competitividad y permanencia:

“ARTICULO 61.- En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia”.

Bajo este contexto, se advierte que APIVAL se encuentra sujeta a regulación tarifaria emitida por la SCT con fundamento en los artículos 60 y 61 de la LP que restringen la posibilidad de que pueda fijar libremente las tarifas que cobra por el uso de la infraestructura portuaria. En efecto, las BRT son aplicables a diversas administraciones portuarias integrales, incluyendo la de Puerto Vallarta,⁵⁹ con el propósito de “[...] establecer las bases y reglas que permitan determinar las tarifas y precios en puertos y terminales respecto al uso de infraestructura, la prestación de los servicios y la explotación de bienes en condiciones satisfactorias de calidad, seguridad, competitividad y permanencia [énfasis añadido]”.⁶⁰

En LOS PEINES, las tarifas por el uso de infraestructura que cobra APIVAL se clasifican en: (i) tarifas de atraque para turismo; (ii) tarifas de atraque para uso particular; y (iii) tarifas de embarque y

⁵⁷ ITV señaló que las tarifas de atraque para turismo en LOS PEINES ascienden a \$7.00 (siete pesos 00/100 M.N.) por metro de eslora por hora y de atraque para uso particular a \$8.20 (ocho pesos 20/100 M.N.) por metro de eslora por hora (véase el folio 024). De acuerdo con las manifestaciones de APIVAL, el atraque para turismo lo paga el usuario de embarcaciones menores de recreo y deportivas con fines comerciales, mientras que el atraque para uso particular lo paga el usuario de embarcaciones menores de recreo y deportivas sin un fin lucrativo (véase el folio 9518).

⁵⁸ La condición vigesimoséptima de la PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN dispone lo siguiente: “Cobros a los usuarios. Salvo lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la Ley, las cuotas por el uso de la infraestructura, como son las de puerto, atraque, muellaje, embarque/desembarque y carga/descarga, así como los relativos a la prestación de los demás servicios portuarios y de los turísticos, se fijarán libremente y estarán sujetas a las reglas de aplicación que establezca la Concesionaria o, en su caso, el operador o prestador que corresponda. [...] [énfasis añadido].”

⁵⁹ Las BRT consisten en la regulación tarifaria a los títulos de concesión de las administraciones portuarias integrales que se indican: “LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES DE: ALTAMIRA, COATZACOALCOS, ENSENADA, GUAYMAS, LAZARO CARDENAS, MANZANILLO, MAZATLAN, PROGRESO, PUERTO MADERO, PUERTO VALLARTA, SALINA CRUZ, TAMPICO, TOPOLOBAMPO, TUXPAN Y VERACRUZ, TODAS S.A. DE C.V. [énfasis añadido].”

⁶⁰ Numeral 1.1 de las BRT.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10055

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

desembarque de pasajeros.⁶¹ Dichas tarifas son determinadas por APIVAL, sin embargo, deben sujetarse a un procedimiento de registro en la SCT, conforme a lo previsto en el numeral 3.6, inciso b), de las BRT.⁶²

Adicionalmente al procedimiento de registro, en el numeral 2.1, incisos f) a h), de las BRT se prevé un procedimiento de autorización de tarifas por parte de la SCT o la SHCP mediante el cual se determinan los cobros máximos y se establece la posibilidad de realizar descuentos con base en los mismos. De acuerdo con el inciso g) del numeral 2.1 referido, los criterios para determinar las tarifas máximas deben tomar en cuenta costos operativos, costos de capital, tráfico y las tarifas prevalecientes en el mercado internacional.⁶³ Esto implica que la tarifa máxima aprobada debe estar por arriba del costo medio variable y del costo medio total de la provisión del servicio de atraque.

La SCT señaló que las tarifas por uso de infraestructura aplicadas en LOS PEINES por APIVAL, siguen el procedimiento de registro de conformidad con el numeral 3.6, inciso b), de las BRT.⁶⁴ Asimismo, para dos mil once y dos mil catorce, dichas tarifas siguieron el procedimiento de autorización, pues dicha autoridad consideró pertinente revisar la información remitida libremente por APIVAL con base en el MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD específico para LOS PEINES. Lo anterior, con el fin de verificar su funcionamiento y aplicación práctica para ajustar las tarifas con la finalidad de comprobar la recuperación de las inversiones realizadas en sus instalaciones, así como de los gastos adicionales inherentes.⁶⁵

Para llevar a cabo dichos procedimientos, la SCT cuenta con el MANUAL DE REGISTRO y el MANUAL DE AUTORIZACIÓN que tienen como objetivo “[e]stablecer las bases y reglas que permitan determinar las tarifas y precios en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, respecto a la prestación de los servicios portuarios públicos y la explotación de bienes en condiciones satisfactorias de calidad, seguridad, competitividad y permanencia [énfasis añadido]”.⁶⁶ Asimismo, establecen entre sus lineamientos de operación que las tarifas deben ser rentables y competitivas a nivel nacional e internacional.⁶⁷

⁶¹ De acuerdo con lo señalado por la SCT, los rubros de atraque, embarque y desembarque de pasajeros son tarifas por uso de infraestructura portuaria tal y como lo define el numeral 3.1 de las BRT y “[...] las tarifas o concepto de cobro de Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V., en LOS PEINES [...] se clasifican de la siguiente manera. Atraque para turismo--- Atraque para uso particular--- Embarque y desembarque de pasajeros--- Los conceptos 1 a 3 se clasifican como tarifas por 'Uso de bienes', tal como refiere la Ley de Puertos en los artículos 60 y 61. Folios 9027 y 9028. Asimismo, la condición Vigésimoséptima de la PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN señala que las cuotas por el uso de la infraestructura incluyen las de puerto, atraque, muellaje, embarque/desembarque y carga/descarga.

⁶² El numeral 3.6, inciso b), de las BRT dispone lo siguiente: “Las cuotas de embarque/desembarque de pasajeros, así como las de puerto y atraque aplicables a la atención de cruceros turísticos internacionales y a embarcaciones en tráfico costero de pasajeros (excepto las relativas a transbordadores a las que se aplicará el tratamiento de embarcaciones comerciales), entendiéndose por tráfico costero aquel que se realice por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas del mismo litoral y con fines exclusivamente turísticos, serán determinadas por la API o por el operador de una terminal, según corresponda. Estas tarifas deberán registrarse en la Secretaría antes de su aplicación [énfasis añadido].”

⁶³ Específicamente, el inciso g) del numeral 2.1 de las BRT prevé lo siguiente: “g) Los criterios para determinar las tarifas máximas, tomarán en cuenta los siguientes conceptos: ♦ Costos operativos (administración: servicios personales, servicios generales, materiales y suministros; mantenimiento del equipo y de la infraestructura, seguros). ♦ Costos del capital (rentabilidad adecuada del capital, depreciación de las inversiones realizadas). ♦ Tráfico (número de arribos de embarcaciones, arqueo bruto en toneladas de registro bruto, estadia en metros eslora hora. En cada caso se considerarán los niveles observados y potenciales). ♦ Tarifas prevalecientes en el mercado nacional e internacional.”

⁶⁴ “Las tarifas de Atraque, Embarque y Desembarque de Pasajeros aplicables a LOS PEINES se encuentran mencionadas en el numeral 3.6 inciso b) del Anexo de Regulación Tarifaria publicado en el Diario oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1999 [...]”. Folio 9027.

⁶⁵ Folios 9482 y 9483. Asimismo, véase la tabla elaborada por la SCT mediante la cual indica puntualmente los procedimientos que fueron empleados en la determinación de las tarifas en LOS PEINES durante diversos años, incluyendo los años dos mil once y dos mil catorce en donde se indica que el manual utilizado fue el de “Autorización de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios por Uso de Infraestructura Portuaria”, folio 9484.

⁶⁶ Folios 3342 y 8927.

⁶⁷ Ídem.

Handwritten initials and marks on the left margin.

Handwritten signature or initials on the right margin.



10056

**Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016**

Ambos manuales prevén el análisis de las tarifas a registrar o autorizar, el cual comprende: el análisis del nivel tarifario y reglas de aplicación; un comparativo nacional e internacional; análisis del nivel de cobro o incremento propuesto considerando las políticas tarifarias establecidas en las BRT; análisis de sensibilidad; lo cual se verifica con base en indicadores macroeconómicos a efecto de que la propuesta tarifaria se encuentre dentro de los parámetros establecidos.⁶⁸ En ambos procedimientos, la SCT mantiene la facultad de determinar la improcedencia de la tarifa propuesta.⁶⁹

Adicionalmente, en el procedimiento de autorización, o bien, en el procedimiento de registro de tarifas, cuando el incremento solicitado es desmedido, los manuales referidos prevén que la autoridad llevará a cabo un análisis de costos, mediante la utilización del archivo electrónico denominado “*Tarifas por Productividad*”.⁷⁰ Éste también es conocido como el MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD.⁷¹ De acuerdo con la información que se encuentra en el EXPEDIENTE, dicho modelo se basa en la determinación de una tarifa de equilibrio que permite recuperar los egresos e inversiones, considerando un horizonte de planeación y una tasa de rentabilidad, lo cual se analiza en el siguiente apartado.⁷²

Por lo anterior, para dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en la LP, el TÍTULO DE CONCESIÓN y las BRT, APIVAL debe someter las tarifas máximas que aplicará en LOS PEINES a los procedimientos de autorización o registro ante la SCT, quien debe efectuar un análisis que garantice la explotación de los bienes en condiciones de competitividad y permanencia de quien cobra las tarifas, así como que garantice la rentabilidad de las tarifas, y determinar su procedencia.

Existe evidencia en el EXPEDIENTE del análisis realizado por la SCT derivado de la solicitud de autorización de tarifas de atraque en el año dos mil catorce por parte APIVAL, del cual se desprende que efectivamente es la SCT quien toma una determinación final de las tarifas máximas que podrán ser aplicadas en LOS PEINES. En ese caso, se observa que la tarifa de infraestructura portuaria o de equilibrio, que es el componente de las tarifas de atraque que garantiza la recuperación de los gastos e inversiones como se detalla más adelante, calculada por APIVAL fue de [REDACTED] B [REDACTED].⁷³ La SCT advirtió un error en el cálculo de dicho componente, por lo que corrigió la tarifa de equilibrio y, en lugar de establecer el valor solicitado por APIVAL, determinó un valor de [REDACTED] B [REDACTED] para dicho componente.⁷⁴

⁶⁸ Folios 3348, 3349, 8932 y 8933.

⁶⁹ Folios 3352 y 8935.

⁷⁰ El MANUAL DE REGISTRO prevé que “[e]n los casos de registro de tarifas, en donde el incremento sea desmedido, y a consideración del Director de Finanzas y Operación Portuaria, se realizará un análisis de costos como en las autorizaciones de tarifas.” Folio 8929. Por su parte, el MANUAL DE AUTORIZACIÓN establece que “[c]on base en el resultado de ‘*Tarifas por Productividad*’ se elabora la propuesta tarifaria [...]”. Folio 3348.

⁷¹ APIVAL manifestó que las tarifas surgen del MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD, folio 4281. Asimismo, en respuesta al requerimiento de información realizado por la AI mediante el cual solicita los estudios utilizados para establecer políticas tarifarias que aseguren que las tarifas máximas permitan al concesionario recuperar los costos de proveer los servicios directamente, la SCT presentó mediante medios electrónicos una carpeta denominada “*Esquema Tarifario por Productividad*” que contiene diversas presentaciones sobre la “*Determinación del Esquema Tarifario por Productividad*”, folio 8635. Al respecto, la SCT manifestó que estableció conjuntamente con una consultora el MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD y aclaró que éste fue elaborado y verificado para determinar las tarifas aplicadas en LOS PEINES, el cual fue ajustado verificando que no exista diferencia en la hoja de cálculo en relación con la definida originalmente y que el algoritmo y resultado funcionaran adecuadamente, folios 9460 y 9464.

⁷² Folio 8635, véase el archivo denominado “*Resumen Capítulo 4*”.

⁷³ Folio 9632.

⁷⁴ Folio 9473, “*Nota ejecutiva de determinación de tarifa máxima*”.



10057

Por otra parte, el numeral 3.5 de las BRT permite que APIVAL realice descuentos sobre las tarifas de atraque, los cuales corren por cuenta de APIVAL.⁷⁵ No obstante, los descuentos solo podrán otorgarse cuando tengan como contrapartida (i) ahorros en materia de costos operativos, derivados de una mayor eficiencia; (ii) ingresos por concepto de contraprestaciones provenientes del otorgamiento de uso de terrenos o instalaciones; (iii) aprobarse por parte del Consejo de Administración de la empresa. Además, los descuentos requieren notificarse a la Dirección General de Puertos de la SCT.

Al respecto, la APIVAL declaró que cuenta con una “*autorización para la aplicación de los descuentos en las tarifas de atraque para muelle Los Peines*”,⁷⁶ para lo cual presentó el oficio número 115.-566.00 de fecha veinticuatro de abril de dos mil y sus anexos.⁷⁷ En ese oficio, se encuentran las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Atraque para embarcaciones que hacen uso de los Muelles tipo Peine en Puerto Vallarta, Jalisco, autorizadas por la SCT, las cuales establecen en su numeral 10 que “[e]l uso que cubra el pago por el servicio de atraque antes de la fecha señalada en la condición establecida en el punto 7 obtendrá un descuento por pronto pago sobre la tarifa [máxima] registrada, así como por promociones aplicables [énfasis añadido].”⁷⁸

En consecuencia, es la SCT quien establece mecanismos para asegurar que la tarifa máxima aprobada y sus descuentos permitan la recuperación del costo medio variable en la provisión de los servicios en cuestión, así como para limitar el establecimiento de tarifas por arriba de las prevalecientes en el mercado internacional, debido a que las tarifas de atraque que cobra APIVAL en LOS PEINES están sujetas a su aprobación. Por tanto, es posible concluir que el comportamiento de APIVAL no tuvo como consecuencia configurar un estrechamiento de márgenes o una depredación de precios.

2. Los procedimientos de autorización y registro de las tarifas que lleva a cabo la SCT conllevan un análisis de la rentabilidad de las tarifas y la permanencia de quien las cobra

La capacidad de APIVAL de determinar las tarifas de atraque en LOS PEINES se encuentra sujeta a la aprobación de la SCT de acuerdo con lo previsto en el MANUAL DE REGISTRO y el MANUAL DE AUTORIZACIÓN, tal como se expuso previamente. La aplicación de dichos manuales conlleva un análisis de rentabilidad de las tarifas y la permanencia de quien las cobra, derivado, entre otras cuestiones, de la aplicación del MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD.

De dicho modelo se desprenden los dos montos que integran a la tarifa máxima de atraque. Por un lado, se compone de la tarifa de infraestructura portuaria o tarifa de equilibrio, la cual representa la tarifa mínima para recuperar gastos e inversiones; y, por otro, se encuentra el rango de flotación, el cual se determina en función de las tarifas de mercados competitivos.⁷⁹

⁷⁵ Específicamente, el numeral 3.5 de las BRT prevé lo siguiente: “La API o el operador de una terminal podrán otorgar descuentos a los usuarios en las cuotas de puerto fijo, puerto variable, atraque y muellaje para las embarcaciones comerciales, pesqueras y a la carga. Dichos descuentos correrán por cuenta de quién los otorga. En el caso de que la API sea de participación federal mayoritaria los descuentos sólo podrán otorgarse cuando tengan como contrapartida lo siguiente: ♦ Ahorros en materia de costos operativos, derivados de una mayor eficiencia. ♦ Ingresos por concepto de contraprestaciones provenientes del otorgamiento del uso de terrenos o instalaciones. ♦ Aprobarse por parte del Consejo de Administración de la empresa. Los descuentos que otorgue la API de participación federal mayoritaria deben responder únicamente a los factores anteriores, serán de carácter general por tipo de carga y estarán a disposición de los usuarios. Estos descuentos deberán notificarse a la Dirección General de Puertos de la Secretaría.”

⁷⁶ Folio 8022.

⁷⁷ Folios 8022 a 8026.

⁷⁸ Folio 8026.

⁷⁹ Folio 8635, Diapositiva 41, Capítulo 5, Esquema Tarifario por Productividad.

J
S
9m

100
11/11

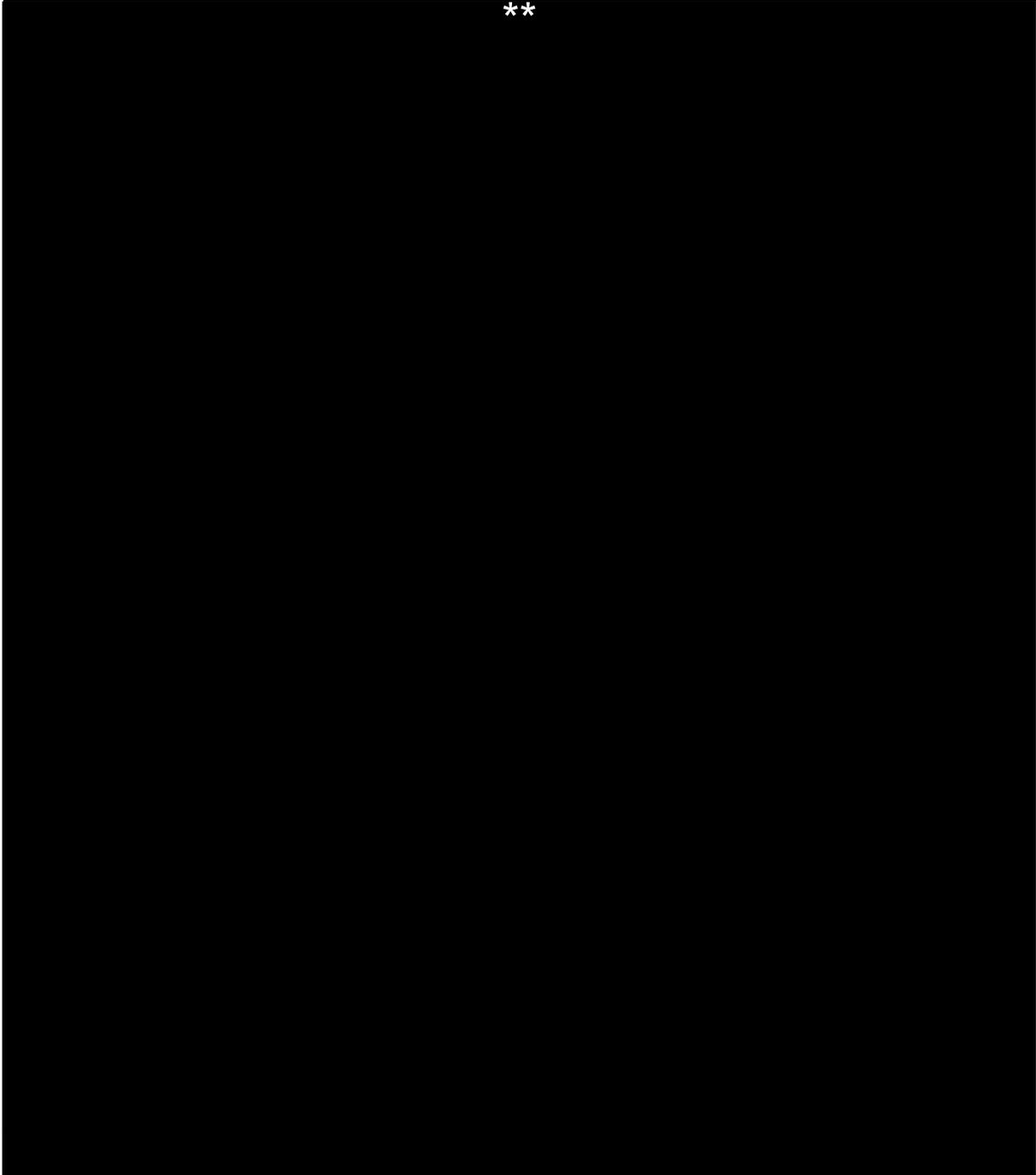


COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

2006-10058

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

La base metodológica que justifica la composición de la tarifa de infraestructura portuaria se muestra a continuación en los términos planteados en la información proporcionada por la SCT:



Eliminado: 8 párrafos



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

80

Con motivo de lo anterior, la aplicación del MODELO TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD en la determinación de las tarifas máximas de atraque impide que éstas representen el nivel de costos de APIVAL en LOS PEINES. En primera instancia, el modelo tarifario permite obtener la tarifa de infraestructura portuaria para recuperar los gastos y las inversiones y, posteriormente, se incorpora a ésta una cantidad adicional que representa un margen de ganancia denominado rango de flotación.

Lo anterior garantiza que el monto de la tarifa máxima cobrada al usuario final sea mayor a los costos, por lo que su aplicación a las tarifas de atraque cobradas en LOS PEINES impediría que éstas sean suficientemente bajas para configurar un estrechamiento de márgenes o una depredación de precios.

De manera subsecuente, la SCT consideró apropiada la solicitud que propone una tarifa de atraque para uso particular de \$8.50 (ocho pesos 50/100 M.N.) y una tarifa de turismo náutico con valor de \$7.00 (siete pesos 00/100 M.N.),⁸¹ esta última integrada por una tarifa de infraestructura o de equilibrio de B y un rango de flotación de B

B.⁸² De esta manera y tal como lo manifestó la SCT, APIVAL "podría otorgar descuentos de hasta B, o dicho de otro modo cobrar hasta B por concepto de atraque y con esa cantidad recuperar las inversiones y los gastos en los que incurre en los peines considerando la estimación de los metros eslora que se consideran en la información reportada por APIVAL."⁸³

Adicionalmente, tal como se inició, las BRT prevén en su numeral 3.5 la posibilidad de realizar descuentos con base en criterios establecidos.

3. APIVAL cobró la tarifa de atraque registradas y autorizadas por la SCT

De acuerdo con la información que se encuentra en el EXPEDIENTE, las tarifas máximas por el uso de infraestructura portuaria en LOS PEINES durante el PERIODO INVESTIGADO que fueron autorizadas por la SCT son las siguientes:⁸⁴

Tarifas máximas por uso de infraestructura para embarcaciones menores de turismo náutico en LOS PEINES⁸⁵

Servicio	Forma de aplicación	Tarifa vigente al 31 de agosto 2016 SM.N.	Tarifa autorizada en 2016 SM.N.	Tarifa autorizada en 2015 SM.N.	Tarifa autorizada en 2014 SM.N.	Tarifa autorizada en 2011 SM.N.	Tarifa autorizada en 2008 SM.N.	Tarifa autorizada en 2004 SM.N.

⁸⁰ Folio 8635, Diapositivas 42 a 44, Capítulo 5, Esquema Tarifario por Productividad.

⁸¹ Folio 9473, "Nota ejecutiva de determinación de tarifa máxima".

⁸² Folio 9473, "Análisis de la tarifa de equilibrio y determinación de la tarifa máxima de los peines (APIVAL) 2014".

⁸³ Folio 9473, "ANÁLISIS DE LA TARIFA DE EQUILIBRIO Y DETERMINACIÓN DE LA TARIFA MÁXIMA DE LOS PEINES 2014".

⁸⁴ Esta información fue proporcionada por APIVAL, señalando que las tarifas son autorizadas por la SCT, y es consistente con la publicada en la página de Internet a la que dicho agente refiere: <http://www.puertodevallarta.com.mx/servicios-tarifas>, véase el folio 1633. APIVAL manifestó que dichas tarifas corresponden a las tarifas máximas autorizadas por la SCT, folio 4283. Por su parte, la SCT presentó la misma información que se muestra en la tabla, refiriendo que se trata de cuotas máximas, folios 7880 y 7881.

⁸⁵ La tabla contiene las tarifas aplicadas hasta el dos mil dieciséis; los espacios en blanco indican que en el año mencionado no hubo un incremento de tarifa, por lo que se aplicaron las tarifas autorizadas previamente. En el caso de los años 2006, 2007, 2009, 2010, 2012 y 2013 no se realizaron modificaciones a las tarifas autorizadas. Folios 1633 y 1634. En dos mil cuatro, se autorizaron diversos tipos de tarifas, las cuales variaban según el muelle y la posición de atraque, folio 2582.

Eliminado: 1 párrafo y 14 palabras



COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

10060

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

Table with 8 columns and 3 rows detailing rates for tourism, particular use, and passenger embarkation/disembarkation.

Durante la investigación, APIVAL presentó una base de datos con información sobre las tarifas efectivamente cobradas en LOS PEINES,87 la cual fue cotejada con facturas por el cobro de servicios prestados por APIVAL a diversos clientes,88 así como con los certificados de matrícula de las embarcaciones que atracaron en LOS PEINES en el PERIODO INVESTIGADO expedidos por la SCT en los que constan los metros de eslora de dichas embarcaciones.89 Lo anterior, permitió confirmar que el cobro final mostrado en las facturas era consistente con la tarifa mostrada en la base de datos.

Con base en lo anterior, APIVAL cobró la tarifa de atraque máxima permitida en la mayoría de las observaciones, y en las ocasiones en las que APIVAL otorgó un descuento, éste fue por pronto pago y equivalente al *** de la tarifa de atraque máxima, tal como se muestra a continuación:

Tarifas de atraque cobradas en LOS PEINES90

Table with 6 columns: Periodo, Total de observaciones, Observaciones con tarifa equivalente a la máxima, Observaciones de tarifa con descuento por pronto pago, Porcentaje de observaciones con descuento, Nivel de descuento.

* Las observaciones corresponden a las tarifas de atraque cobradas mensualmente a las embarcaciones.

Por lo anterior, se confirma que las tarifas de atraque cobradas por APIVAL en LOS PEINES fueron las autorizadas por la SCT, las cuales corresponden a la tarifa máxima y/o a la tarifa por pronto pago.

86 Esta tarifa se encontraba autorizada desde dos mil tres.
87 Folios 7973 a 7990. La base de datos referida contiene, entre otra información, el nombre o razón social de cada uno de los clientes de APIVAL en LOS PEINES desde el año dos mil seis hasta el año dos mil dieciséis, en los que indica los metros de eslora de cada embarcación, la tarifa en pesos por metros de eslora o fracción por día y el ingreso total por la prestación de los servicios.
88 La AI solicitó de manera aleatoria las facturas de un total de diez clientes para cada año, de entre los clientes que mantuvieron estadias tanto en LOS PEINES como en MARINA VALLARTA durante dos mil seis y dos mil dieciséis. Por cada cliente seleccionado, se solicitaron todas las facturas por el servicio que, en cada año, expidió APIVAL a dicho cliente.
89 Folios 4287 a 6812.
90 Elaborado con información contenida en el folio 7971, "ANEXO TRES.- ANEXO DOS 2006 A 2016".

Eliminado: 46 palabras



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10061

Aunado a lo anterior, el cobro de las tarifas de atraque se realiza tomando las fracciones de día como día completo y las fracciones de metro eslora como metro completo, según refiera el certificado de arqueo de la propia embarcación.⁹¹ Esta forma de cobro es concordante con la base de datos presentada por APIVAL en la cual hay constancia de que los cobros efectivamente consideran metros de eslora completos o enteros, aun si la eslora de la embarcación no presenta metros completos e incorpora fracciones.⁹² Con base en lo anterior, es posible concluir que el cálculo realizado por ITV en la DENUNCIA, mediante la cual señaló que APIVAL cobra una tarifa de atraque fuera de mercado de hasta \$0.36 (cero pesos 36/100 M.N.), es incorrecto.⁹³

4. APIVAL solicitó incrementos a la tarifa de atraque máxima durante el PERIODO INVESTIGADO

Por último, existe evidencia en el EXPEDIENTE de la cual se advierte que, en diversas ocasiones durante el PERIODO INVESTIGADO, APIVAL solicitó a la SCT el incremento a la tarifa de atraque máxima establecida en LOS PEINES.

Las solicitudes de APIVAL enviadas a la SCT para incrementar su tarifa de atraque corresponden a: (i) actas del Consejo de Administración de APIVAL de fechas tres de junio de dos mil once,⁹⁴ veinticuatro de noviembre de dos mil catorce⁹⁵ y diecinueve de febrero de dos mil dieciséis;⁹⁶ (ii) solicitudes de autorización de tarifas de dieciséis de junio de dos mil once⁹⁷ y treinta de enero de dos mil catorce;⁹⁸ (iii) solicitudes de registro de tarifas de quince de diciembre de dos mil catorce y alcance de veintiuno de enero de dos mil quince,⁹⁹ dos de mayo de dos mil dieciséis.¹⁰⁰ Dichas solicitudes coincidieron con un incremento en las tarifas.

A manera de ejemplo, enseguida se hace referencia a la solicitud de incremento de tarifas presentada por APIVAL a SCT el treinta de enero de dos mil catorce, en la cual se observan las razones expuestas para solicitar el incremento en las tarifas de atraque en LOS PEINES, en las que se incluyen los compromisos de recuperación de inversiones y la rentabilidad de las tarifas aplicadas:

“Al respecto, hago de su fino conocimiento la necesidad de actualizar dichas tarifas tomando en consideración los compromisos de recuperación de la inversión y mantenimiento de la instalación, asimismo la competitividad con otras marinas con instalaciones similares dentro del puerto.

La entidad ha venido aplicando desde el 1º de septiembre de 2011 las siguientes tarifas:

Modalidad	Tarifa
Atraque Turismo náutico	5.07
Atraque Uso particular	5.59
Embarque y desembarque	17.24

⁹¹ Folio 9475, Anexo V, “Tarifas por uso de infraestructura portuaria en muelle los peines, de la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V. (APIVAL).”

⁹² Folio 7971, Anexo Tres.

⁹³ Folios 024 y 025.

⁹⁴ Folios 9073 a 9076.

⁹⁵ Folios 9086 a 9095.

⁹⁶ Folios 9105 a 9107.

⁹⁷ Folios 9077 y 9078.

⁹⁸ Folio 9083.

⁹⁹ Folio 9096 y 9097.

¹⁰⁰ Folios 9108 y 9109.

A
S
D
g

W
C
~

Dicha tarifa se sustentó de acuerdo a la metodología del modelo tarifario por productividad.

Y fue conceptualizada según estimación de costo beneficio, la recuperación de los costos de infraestructura, gastos de operación y de la inversión realizada en la sustitución de los muelles fijos por flotantes en la zona de Muelle Los Peines durante 2011, el cual ascendió a [REDACTED] B.

3.-NECESIDAD DE ACTUALIZAR LAS TARIFAS EN MUELLE LOS PEINES.

La modificación a las Tarifas por Uso de Infraestructura Portuaria en Muelle Los Peines se sustente [sic] en lo siguiente:

- Los costos y gastos de Muelle Los Peines al año asciende a [REDACTED] B, percibiéndose de ingresos [REDACTED] B, por lo tanto el margen neto de [REDACTED] B, no da suficiencia a los compromisos de recuperación de la inversión y mantenimiento de la instalación.
- Las tarifas que ha venido aplicando la API en las modalidades de atraque de embarcaciones de turismo náutico y de uso particular están vigentes desde septiembre de 2011.
- Las tarifas vigentes no permiten la recuperación de los costos de infraestructura, gastos de operación y la inversión realizada.
- El modelo tarifario por productividad sugerido y trabajado conjuntamente con la Dirección General de Puertos arroja que las tarifas aplicadas deberán ser actualizadas para fortalecer la capacidad financiera de la API Puerto Vallarta.

Por tal motivo se propone aumentar la tarifa de atraque de turismo náutico de 5.07 a 7.00 y de atraque de uso particular de 5.59 a 8.50 pesos mexicanos, logrando con ello un aumento de 38% y 52%, respectivamente [énfasis añadido].¹⁰¹

Con base en dicha solicitud, las tarifas de atraque en LOS PEINES aumentaron en el año dos mil catorce en 38% (treinta y ocho por ciento) y 52% (cincuenta y dos por ciento), respectivamente.¹⁰² Las solicitudes reiteradas por parte de APIVAL para el incremento de las tarifas de atraque durante el PERIODO INVESTIGADO, tarifas a las que se refiere ITV en la DENUNCIA, permiten concluir que su comportamiento no concuerda con un comportamiento de un agente económico que esté o vaya a realizar un estrechamiento de márgenes o una depredación de precios.

B. Sobre la injerencia de APIVAL en la determinación de las contraprestaciones que ITV y APIVAL pagan por las marinas que operan y explotan en el RECINTO PORTUARIO con el objeto o efecto de incrementar los costos, reducir la demanda u obstaculizar el proceso productivo de ITV

De acuerdo con la DENUNCIA, existe una carga diferenciada entre las contraprestaciones que ITV y APIVAL pagan respectivamente para la explotación de las marinas que operan en el RECINTO PORTUARIO.¹⁰³ No obstante, tras el análisis de la normativa vigente y la información del EXPEDIENTE, es posible concluir que APIVAL no tiene injerencia en la determinación de dichas contraprestaciones, las cuales consisten en: (i) la contraprestación que APIVAL paga al Gobierno Federal por la concesión del RECINTO PORTUARIO, que le permite operar y explotar LOS PEINES; y (ii) la contraprestación que ITV paga a APIVAL con base en la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS por el uso, aprovechamiento y

¹⁰¹ Véase el archivo electrónico denominado "7.3.-870.14 9Abr14 Solicitud APIVAL-D.G.028-14", folio 9036.

¹⁰² Mediante Oficio: 7.3.-870.14 de nueve de abril de dos mil catorce, la SCT autorizó dicha solicitud para las tarifas por uso de infraestructura portuaria en LOS PEINES, haciendo referencia a que dichas tarifas se autorizaban con la categoría de tarifas máximas, folio 2566.

¹⁰³ Folios 026 y 027.



10063

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

Eliminado: 36 palabras

explotación del ÁREA CEDIDA. Por estas razones, no es posible presumir que APIVAL haya incrementado los costos de acceso de ITV al ÁREA CEDIDA para operar MARINA VALLARTA.

1. APIVAL no determina la contraprestación que paga al Gobierno Federal por los derechos de administrar el RECINTO PORTUARIO, incluyendo aquellos para operar LOS PEINES

De acuerdo con el artículo 37 de la LP, APIVAL debe cubrir al Gobierno Federal una contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y los servicios concesionados, la cual consiste en un aprovechamiento determinado por la SHCP a propuesta de la SCT tomando en consideración el valor comercial de los bienes y la potencialidad económica del puerto y terminales y el plazo de la concesión.¹⁰⁴ El incumplimiento de dicha obligación da lugar a la revocación del TÍTULO DE CONCESIÓN.¹⁰⁵

APIVAL paga una contraprestación por la concesión del RECINTO PORTUARIO, que incluye el área de LOS PEINES. No obstante, el costo directo que enfrentó en dos mil catorce por la contraprestación pagada por LOS PEINES fue de [REDACTED]** [REDACTED],¹⁰⁶ lo cual representa el [REDACTED] B [REDACTED] del último monto anual de la contraprestación efectivamente pagada por ITV a APIVAL que corresponde al año dos mil catorce, el cual equivale a [REDACTED]** [REDACTED].¹⁰⁷

Si bien existe una diferencia significativa en la contraprestación que cada uno paga por la explotación de la marina que operan en el RECINTO PORTUARIO, es el Gobierno Federal quien calcula y determina el aprovechamiento a cubrir por parte de APIVAL, de conformidad con la legislación vigente. En este sentido, la SCT manifestó que dicha contraprestación se fija como un porcentaje de los ingresos brutos recibidos por APIVAL y es acordada por la SCT y la SHCP.¹⁰⁸

Finalmente, del "Oficio mediante el cual la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó cobrar para el ejercicio fiscal 2016 a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, bajo el esquema de aprovechamientos, los conceptos y montos que enterarán las distintas Administraciones Portuarias Integrales, así como los concesionarios de bienes y servicios portuarios distintos de las concesiones para APIs",¹⁰⁹ se advierte que la contraprestación que paga APIVAL al Gobierno Federal no sólo es determinada por la SHCP a propuesta de la SCT, sino que también determina las condiciones generales mediante las que se realiza el pago.

Asimismo, en dicho oficio la SHCP establece la posibilidad a APIVAL de reducir el pago anual de su contraprestación con deducciones de inversión.¹¹⁰ No obstante, se encuentran limitadas a las

¹⁰⁴ Asimismo, en el primer párrafo de la Décima condición de la PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN se establece dicha obligación.

¹⁰⁵ Tal como se advierte en la condición Trigesimonovena, fracción XI, de la PRIMERA MODIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN.

¹⁰⁶ Folio 1644.

¹⁰⁷ Folios 4151 a 4156.

¹⁰⁸ Folio 7875. APIVAL también manifestó que es SHCP quien fija la contraprestación y autoriza a la SCT para su cobro bajo el esquema de aprovechamientos, folio 4203.

¹⁰⁹ Publicado en el DOF el seis de diciembre de dos mil dieciséis, folios 4204 a 4206.

¹¹⁰ El aprovechamiento que debería pagar APIVAL para el ejercicio fiscal del año dos mil dieciséis fue autorizado por la SHCP de la siguiente manera: "6 por ciento sobre los ingresos brutos totales calculados con base en flujo de efectivo que reciba la API del cual se podrá disminuir un monto equivalente a la inversión que realice conforme al Programa Maestro de Desarrollo Portuario por un importe que represente hasta 1.5 por ciento de sus ingresos brutos totales que reciba la API. Los ingresos brutos base del aprovechamiento no incluyen los provenientes de la enajenación de terrenos o de otros activos fijos, ingresos por recuperación de seguros ni los ingresos por productos financieros." Folio 4204.

Handwritten marks and signatures in the left margin.

Handwritten signature in the bottom right corner.

inversiones programadas y establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario por un importe de hasta 1.5 % (uno punto cinco por ciento) de los ingresos brutos totales de APIVAL, por lo que no podría determinarse un monto menor sin el correspondiente gasto en inversiones.

Con base en lo anterior, es posible concluir que APIVAL no contó con la capacidad de influir en la determinación del monto de la contraprestación que paga al Gobierno Federal de manera que genere condiciones más favorables para sí misma o que pueda manipular el monto de dicha contraprestación.

2. Sobre si APIVAL determinó o tuvo injerencia en la contraprestación que le paga ITV para operar MARINA VALLARTA

En la DENUNCIA, ITV alega que APIVAL “manipuló” o tuvo alguna injerencia en la determinación de la contraprestación que ITV le paga por concepto de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS para el uso, aprovechamiento y explotación del ÁREA CEDIDA, secundada por INDAABIN. Sin embargo, en consistencia con la PROPUESTA DE CIERRE, existen elementos que indican que: i) APIVAL únicamente participa en el procedimiento para realizar el avalúo del ÁREA CEDIDA en los términos de la normatividad aplicable; ii) dicho procedimiento se encuentra a cargo de un órgano independiente de APIVAL, que es el INDAABIN; y iii) el porcentaje con base en el cual se establece la contraprestación de ITV no es arbitrario o de libre determinación.

A efecto de corroborar dichos señalamientos, se estima necesario analizar cómo se conforma la contraprestación referida, así como los criterios y los sujetos que intervienen.

La construcción y operación de una marina que se encuentre dentro de una administración portuaria integral, así como la prestación de servicios portuarios en ella, puede realizarse directamente por el administrador portuario, o bien, por medio de un tercero, de conformidad con el artículo 46 del RLP. En el segundo supuesto, el tercero puede hacerlo a través de cesiones parciales de derechos o contratos de prestación de servicios, de acuerdo con el artículo 20, párrafo tercero, de la LP.¹¹¹

Es en este contexto en el que se encuentra APIVAL¹¹² y el DENUNCIANTE. La CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS obliga a ITV a pagar una contraprestación a APIVAL para la operación y explotación de una marina pública ubicada dentro del RECINTO PORTUARIO.¹¹³

La conformación de dicha contraprestación se acordó en la cláusula Trigésima Segunda de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS, la cual sería igual a un porcentaje dado del monto total del avalúo practicado por el INDAABIN. La cláusula citada señala textualmente lo siguiente:

“TRIGÉSIMA SEGUNDA. CONTRAPRESTACIÓN. La contraprestación se determinará conforme al avalúo que emita el [INDAABIN] en base al valor del área objeto de la cesión. Cada cinco años se realizará un nuevo avalúo, el cual únicamente considerará la infraestructura cesionada en sus condiciones originales, sin incluir las

¹¹¹ “ARTICULO 20.- [...] Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables. [...]”

¹¹² La SCT modificó su TÍTULO DE CONCESIÓN para que la administradora portuaria integral pudiera prestar los servicios de forma integrada, como se desprende de las cláusulas Vigesimoprimera y Vigesimosegunda.

¹¹³ Como definición, en la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS se establece: “CONTRAPRESTACIÓN: La cantidad total de dinero que, en los términos de este instrumento, el CESIONARIO pagará a la API, con fundamento en el artículo 38 del [RLP], por el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas terrestres y marítimas, y el uso de las INSTALACIONES afectas al ÁREA CEDIDA [...] así como por el uso de áreas comunes correspondientes a las mismas, en los términos de este instrumento”. Folio 280.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10065

**Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016**

mejoras y adiciones que se llegarán [sic] a efectuar por parte del CESIONARIO durante la vigencia del presente contrato. El costo de los avalúos será pagado por el CESIONARIO y en ningún caso el importe cubierto por el CESIONARIO será acreditable al pago de la contraprestación que lo obliga.

El CESIONARIO pagará a API una CONTRAPRESTACIÓN por la cantidad y términos que a continuación se mencionan:

PERIODO (AÑO)	PORCENTAJE DE CONTRAPRESTACIÓN	IMPORTE DE LA CONTRAPRESTACIÓN ANUAL	IMPORTE BIMESTRAL
2007	6,00%	\$4.715.938	\$785,989.60
2008	6,30%	\$4.951.734	\$825,289.08
2009	6,60%	\$5.187.531	\$864,588.56
2010	6,90%	\$5.423.328	\$903,888.04
2011	7,20%	\$5.659.125	\$943,187.52
2012	7,50%	\$5.894.922	\$982,487.00

Con las actualizaciones que correspondan en los términos de la cláusula Trigésima Quinta de este contrato, se causará y pagará a partir de la fecha en que este contrato surta efectos; en el entendido de que, en términos de lo estipulado en la cláusula Cuarta anterior, no habrá derecho a solicitar un ajuste de la CONTRAPRESTACIÓN para el caso de cualquier diferencia en la superficie del ÁREA CEDIDA”¹¹⁴

En ese sentido, para el año dos mil doce se determinó un porcentaje del 7.5% (siete punto cinco por ciento) del avalúo realizado por INDAABIN como contraprestación a pagar por ITV a APIVAL por uso, operación y explotación de la MARINA VALLARTA.

Así, se desprenden dos elementos con base en los cuales se determina la contraprestación: i) el monto del avalúo; y ii) el porcentaje respecto del monto del avalúo.

Ahora bien, considerando que en la DENUNCIA ITV alegó que “[...] la manipulación de los valores económicos que arroja el avalúo realizado por el INDAABIN que tiene como efecto directo aumentar el valor de la contraprestación y así desplazar[la] [...]”,¹¹⁵ es indispensable analizar si en la determinación de esos dos elementos existió alguna manipulación con fines anticompetitivos por parte de APIVAL.

i) Monto total del avalúo

INDAABIN es la autoridad encargada de la valuación del ÁREA CEDIDA a ITV. Ésta se constituye como un órgano administrativo desconcentrado de la SHCP,¹¹⁶ de conformidad con los artículos 2, apartado D, fracción VI y 98-C del Reglamento Interior de la SHCP.¹¹⁷ Dicho Instituto, conforme a

¹¹⁴ Folios 296 y 297.

¹¹⁵ Folio 011.

¹¹⁶ Es importante señalar que el INDAABIN desde la publicación de su reglamento, se encontraba adscrito a la Secretaría de la Función Pública, no obstante, mediante el “DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales” publicado en el DOF el doce de enero de dos mil diecisiete, pasó a ser parte de la estructura de la SHCP.

¹¹⁷ Publicado en el DOF el once de septiembre de mil novecientos noventa y seis, reformado por última ocasión mediante el “DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales”, publicado en el DOF el doce de enero de dos mil diecisiete.



10066

08001

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

los artículos 1 y 3, fracciones IV y VIII, del RIINDAABIN, es la autoridad con facultades en materia de planeación, política y administración de inmuebles federales.

Entre sus atribuciones se encuentra la facultad de elaborar avalúos respecto de bienes nacionales, entre los cuales se encuentran los puertos, muelles y demás obras de los puertos cuando sean de uso público,¹¹⁸ mismos que sirven de base para el cálculo de las contraprestaciones que concesionarios, permisionarios o cesionarios pagan por el uso de dichos bienes, de conformidad con los artículos 143, fracción X y 145 de la LGBN y 3, fracción IV, del RIINDAABIN. En ese sentido, en la realización de un avalúo, como el que corresponde a MARINA VALLARTA, INDAABIN se encuentra constreñido al marco normativo referido.

Las fracciones III y XIII de la norma Segunda de las NORMAS INDAABIN, señalan que quien requiere el servicio valuatorio debe solicitarlo al INDAABIN. Así, el promovente adjunta a su solicitud la documentación procedente –también llamada base informativa– necesaria para la realización del trabajo valuatorio, de conformidad con el numeral 2.3 del PROCEDIMIENTO INDAABIN.

En este caso, APIVAL debió solicitar al INDAABIN los servicios valuatorios del ÁREA CEDIDA adjuntando la documentación necesaria para la realización de dicho servicio.¹¹⁹

Asimismo, por lo que hace al recurso de reconsideración, el numeral 9 del PROCEDIMIENTO INDAABIN y la norma Vigésima Séptima de las NORMAS INDAABIN establecen el derecho del promovente a solicitar la reconsideración de los dictámenes dentro de los sesenta días naturales siguientes a su entrega, justificando las razones que la amerite y aportando los documentos y elementos sustento de la solicitud.¹²⁰ Posteriormente, el INDAABIN revisa que la información y documentación sea clara, completa y no tenga inconsistencias y así analizar la procedencia de la solicitud y, en su caso emitir un nuevo dictamen, confirmando o modificando los valores determinados en el dictamen anterior. Cabe señalar que en la norma Trigésima Quinta, del Capítulo X “Estándares de Valuación y Revisión de Avalúos”, se establece en múltiples ocasiones que “el Valuador de Bienes Nacionales deberá verificar la exactitud de los datos que le proporcione el Promovente”.

Las disposiciones anteriores resultan consistentes con el desahogo del propio INDAABIN de seis de septiembre de dos mil diecisiete, que en respuesta a la pregunta de si la SCT o APIVAL tienen injerencia en la determinación de los avalúos que emite o en el recurso de reconsideración, señaló:

¹¹⁸ Los cuales son bienes nacionales de uso común, de conformidad con los artículos 3, fracción II, y 7, fracciones V, VI y VII de la LGBN.

¹¹⁹ Específicamente, el numeral 5.4 de la “Metodología y criterios de carácter técnico para la elaboración de trabajos valuatorios que permitan dictaminar el valor de los bienes intangibles, bienes inmuebles, bienes muebles, unidades instaladas y unidades económicas que pretendan enajenar las dependencias, la Procuraduría General de la República, las unidades administrativas de la Presidencia de la República, las entidades y en su caso las demás instituciones públicas”, publicadas en el DOF el nueve de enero de dos mil nueve (vigentes a la valuación referida en la DENUNCIA) señala que “El promovente, en la solicitud de servicio deberá establecer claramente cuáles son los bienes objeto de la valuación. El promovente, para estos efectos, deberá acompañar la documentación procedente que detalle específicamente el alcance del trabajo valuatorio. ---En el caso de inmuebles: a) escrituras públicas en su caso---b) planos de las construcciones---c) dictamen de seguridad estructural---d) cálculo de superficie construida y superficie vendible---e) constancia de uso de suelo, entre otros documentos---Para unidades económicas y unidades instaladas:---a) plan de negocios---b) plano de las construcciones---c) escrituras---d) información documental de los circulantes---e) situación jurídica general---f) estados financieros dictaminados---g) inventario de maquinaria y equipo---h) copia de facturas---i) información documental de la situación operativa y comercial en el mercado, entre otros documentos”.

¹²⁰ La fracción IV de dicha norma particularmente establece: “IV. El Promovente adjuntará los elementos documentales que a su juicio den sustento a la solicitud de reconsideración, esto es, que si se solicita reconsiderar el valor, el promovente deberá presentar por ejemplo documentos como contratos, investigaciones de mercado de ofertas, entre otros, que sustenten su petición, ahora bien si se trata de datos en la descripción o identificación del bien, anexará por ejemplo escrituras, boletas prediales, declaraciones de terminación de obra, alineación y número oficial, entre otros”.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10067

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

*“Es importante recalcar que los promoventes no intervienen en la determinación del resultado del Dictamen Valuador [...] ni el promovente, ni en este caso el cesionario, tienen injerencia en la determinación del dictamen valuador”.*¹²¹

Asimismo, como lo enfatizó el INDAABIN en el mismo escrito de desahogo,¹²² de acuerdo con las NORMAS INDAABIN, los valuadores tienen que observar el Código de Ética profesional, conforme a los Estándares Internacionales de Valuación con el objeto de asegurar su imparcialidad en la realización de avalúos.¹²³ El incumplimiento de dichas normas puede desencadenar la imposición de sanciones previstas en la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y demás leyes aplicables, de conformidad con el Capítulo XI “DE LAS SANCIONES” de las NORMAS INDAABIN.

En relación con los dictámenes valuadores materia del EXPEDIENTE, el INDAABIN señaló que “[...] tanto el Promovente como el cesionario tuvieron posibilidad de participar en el procedimiento de elaboración de los dictámenes valuadores en cuestión, toda vez que conforme al punto 6.1.1 de la Metodología y Criterios [antes señalados]”¹²⁴ el valuador debe solicitar al promovente la información que permitirá la emisión del dictamen (con calidad técnica, oportunidad, confiabilidad y certeza jurídica) y de ello “se advierte que el Promovente, y el cesionario a través de éste, ejerció su garantía de audiencia, definieron el alcance del servicio valuador y aportaron la base informativa a partir de la cual se elaboraron los dictámenes valuadores relativos al área objeto del contrato de cesión parcial de derechos”.¹²⁵

Aunado a ello, la SCT en su desahogo de veintiuno de abril de dos mil diecisiete señaló que: “[...] el INDAABIN no solicita ninguna opinión a la SCT o a la API Vallarta para la determinación de sus avalúos”.¹²⁶ Asimismo, sobre a qué autoridad le compete decidir respecto de las reconsideraciones de los avalúos, la SCT señaló que: “[...] los avalúos que emite el INDAABIN son susceptibles de reconsideración y le compete al propio INDAABIN revisar la solicitud de reconsideración”.¹²⁷

Por su parte, en su desahogo de siete de marzo de dos mil diecisiete respecto de si el INDAABIN le solicita alguna opinión a la SCT para la determinación del avalúo, el APIVAL respondió de la siguiente manera:

“Para la emisión de dicho avalúo, el INDAABIN de conformidad en sus Normas y Criterios y Metodologías, y con fundamento legal en los Artículos 143, fracción X y 145 de la Ley General de Bienes Nacionales, 232 de la Ley Federal de Derechos, 17-A del Código Fiscal de la Federación y 16 del Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, emite el respectivo dictamen. Dicho dictamen es proporcionado a petición de la APIVAL, por así disponerlo las Normas de dicho Instituto, además de que durante el proceso del avalúo la cesionaria, a petición del INDAABIN, debe proporcionar la siguiente información que es necesaria para la emisión del dictamen valuador.

¹²¹ Folio 9255.

¹²² Folio 9277.

¹²³ Las NORMAS INDAABIN prevén lo siguiente: “Trigésima Cuarta. Este Código de Ética se divide en cinco secciones: Conducta, Administración, Confidencialidad, Registro de Expedientes y Competencia, las cuales se aplican a todas las prácticas de valuación y revisión.--- 1. Conducta:--- El Valuador de Bienes Nacionales deberá desarrollar sus actividades de valuación con imparcialidad, objetividad e independencia; y deberá abstenerse de:---Defender la causa o interés de alguna parte o asunto, debiendo ser imparciales [Énfasis añadido]”.

¹²⁴ Folio 9255.

¹²⁵ Folio 9256.

¹²⁶ Folio 7877.

¹²⁷ Ídem.



100-14 10068

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

1. El porcentaje de ocupación de los slips de la marina histórico y proyectado.
2. Ingresos históricos de la marina con su respectivo desglose y proyectado.
3. Costos de operación históricos con su respectivo desglose.
4. Tarifas actuales de los diferentes servicios (incluyendo temporada alta y baja).
5. Situación actual operativa y legal de los slips propios y de terceros.
6. Situación actual del programa de recuperación planteado originalmente con un lapso de 2014 a 2018.
7. Situación del programa de reparación de slips.
8. Programa de inversiones de acuerdo a la recuperación paulatina de los slips ocupados por terceros.

Con respecto a si solicita opinión a la APIVAL o a la SCT, se informa que solo solicita información para la determinación del avalúo, que generalmente siempre piden lo mismo que se indicó en los numerales antes citados pero todo depende del perito valuador quien solicita que de realizarse alguna inversión en el área cedida se incluya dicha información”¹²⁸

En virtud de lo anterior, es posible afirmar que APIVAL no puede influir en la elaboración de dictámenes valuatorios realizados por el INDAABIN, dada la naturaleza del procedimiento y metodologías aplicadas por este órgano desconcentrado de la SHCP. De esta forma, APIVAL como promovente, únicamente se limita a solicitar los servicios valuatorios y remitir la información que el INDAABIN en el ejercicio de sus atribuciones le solicita, siendo esta autoridad quien determina el monto final del avalúo correspondiente. Asimismo, el INDAABIN se asegura de que la información estadística solicitada sea la correcta, debiendo el valuador de los bienes exhibir imparcialidad en sus valuaciones.

Más aún, de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS se desprende que APIVAL se encuentra obligada a considerar dicho avalúo a fin de requerir la contraprestación, consistente en el porcentaje establecido en dicho contrato; como lo confirmó la SCT en su escrito de desahogo de veintiuno de abril de dos mil diecisiete: “[...] la contraprestación que deben pagar las cesionarias, sin excepción toma como base el valor determinado por el avalúo emitido por el INDAABIN”¹²⁹

En efecto ITV promovió juicio de nulidad en contra de APIVAL a fin de dejar sin efectos el dictamen genérico RG-48554-ZNA del INDAABIN, en el que se dictó la ejecutoria de veintitrés de enero de dos mil diecisiete emitida por la Sexta Sala Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa en los siguientes términos:

**

130

En consecuencia, dada la naturaleza del INDAABIN y las características del procedimiento es posible concluir que APIVAL no tiene facultades legales para fijar, manipular o de alguna forma influir en la

¹²⁸ Folio 4166.
¹²⁹ Folio 7878.
¹³⁰ Folio 3702.

Eliminado: 1 párrafo



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10069

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

determinación del monto total del dictamen valuatorio emitido por el INDAABIN, como lo afirma el DENUNCIANTE, y sin que se tengan elementos en el EXPEDIENTE que indiquen lo contrario.

ii) **Porcentaje respecto del monto total del avalúo**

El segundo elemento con base en el cual se determina la contraprestación a pagar por ITV es el porcentaje respecto del monto del avalúo antes referido. A la celebración de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS se acordó que dicho porcentaje ascendería de manera escalonada desde el 6% (seis por ciento) hasta el 7.5% (siete punto cinco por ciento), y se mantuvo este último valor para años posteriores.

De acuerdo con la CGPMM, mediante el escrito presentado el nueve de agosto de dos mil diecisiete, ese último porcentaje se estableció a partir de una aplicación análoga de la normatividad federal: el artículo 232, fracción I, de la Ley Federal de Derechos,¹³¹ relativo a las contraprestaciones que se pagan derivadas del uso, goce o aprovechamiento de bienes de dominio público.¹³²

Dicho porcentaje también se encuentra dentro de los parámetros establecidos en las BRT para el caso de las contraprestaciones que deben pagar aquellas concesiones otorgadas después de la fecha de entrada en vigor de la LP que se conviertan en contratos de cesión parcial, como se señala a continuación:

“7.1 Las concesiones otorgadas después de la fecha de entrada en vigor de la Ley de Puertos y que se conviertan a contratos de cesión parcial de derechos, pagarán una contraprestación máxima anual equivalente al 12% del valor del área terrestre, área de agua ocupada e instalaciones. Dicho valor será el que determine la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales o un perito valuador independiente registrado en esa Comisión o en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores [Énfasis añadido]”.

Si bien, este precepto no se aplica a ITV puesto que su concesión no fue otorgada con posterioridad a la entrada en vigor de la LP, sino el quince de abril de mil novecientos ochenta y ocho,¹³³ el porcentaje de contraprestación que paga en virtud de la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS se encuentra por debajo de ese máximo establecido en las BRT para casos similares.

Cabe resaltar que ese porcentaje base de la contraprestación a pagar por ITV, de acuerdo con la SCT, “[...] *no fue una negociación libre entre las partes*”¹³⁴ y que, en última instancia, de conformidad con el artículo 52 de la LP,¹³⁵ la SCT tiene facultades para revocar el registro de los contratos de cesión parcial de derechos.

¹³¹ Publicada en el DOF el treinta y uno de diciembre de mil novecientos ochenta y uno. A saber, dicho artículo establece: “Artículo 232.- Están obligadas a pagar el derecho por el uso, goce o aprovechamiento de inmuebles, las personas físicas y las morales que usen, gocen o aprovechen bienes del dominio público de la Federación en los puertos, terminales, e instalaciones portuarias, la zona federal marítima, los diques, cauces, vasos, zonas de corrientes, depósitos de propiedad nacional y otros inmuebles del dominio público distintos de los señalados en otros Capítulos de este Título, conforme a lo que a continuación se señala:--I.- El 7.5% anual del valor del inmueble concesionado o permisionado incluyendo terreno, áreas de agua ocupadas, obras e instalaciones, en su caso [énfasis añadido]”.

¹³² Folio 9033.

¹³³ Folio 003.

¹³⁴ Folio 9033.

¹³⁵ Dicho artículo señala: “ARTICULO 52.- En el caso de que el incumplimiento de los contratos de cesión parcial a que se refiere esta ley constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 33, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, revocará el registro de dichos contratos, con lo cual éstos dejarán de surtir efectos.”



930010070

**Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016**

Así, se advierte que el porcentaje a pagar respecto del monto total del avalúo, por un lado, derivó de una disposición normativa aplicada por analogía en la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS, la cual se encuentra dentro de los parámetros señalados en las BRT para casos de contraprestaciones a otros agentes económicos que también son cesionarios; y, por otro lado, no se ha incrementado desde dos mil doce. Debido a ello, no existen fundamentos que permitan suponer que APIVAL esté “manipulando” dicho valor de forma anticompetitiva, a fin de elevar la contraprestación que ITV le paga por concepto de la operación y explotación de la MARINA VALLARTA.

En conclusión, en virtud de que APIVAL no tiene injerencia ni en la valuación del ÁREA CEDIDA realizada por el INDAABIN, más que en el marco del procedimiento respectivo, ni en la fijación del porcentaje citado establecido en la CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS, es posible afirmar que no tiene injerencia en la determinación final de la contraprestación por la operación y explotación de la MARINA VALLARTA, por lo que no puede presumirse que dicho agente esté elevando el precio del acceso de ITV al ÁREA CEDIDA para operar dicha marina.

Aunado a que, como se expuso anteriormente, APIVAL tampoco tiene injerencia final en la determinación de la contraprestación que paga por operar y explotar LOS PEINES, ni en las tarifas de atraque que ahí se cobran, por lo que no puede presumirse que esté llevando acciones tendientes a incrementar los costos u obstaculizar el proceso productivo de ITV o estrechar los márgenes de ITV o que APIVAL esté incurriendo en una depredación de precios en el MERCADO INVESTIGADO. En consecuencia, no se configuran las conductas a que se refieren los artículos 10, fracciones VII y XI, de la LEY ANTERIOR y 56, fracciones VII, XI y XIII de la LFCE.

Cabe aclarar que, si bien la fracción XIII del artículo 56 de la LFCE hace referencia al acceso a un insumo esencial, también es cierto que de los elementos que obran en el EXPEDIENTE no se desprende la realización de un estrechamiento de márgenes, siendo que éste es uno de los elementos requeridos en el supuesto contemplado en el artículo y fracción antes señalado, por lo que no es necesario analizar la existencia de un insumo esencial, debido a que las conclusiones emitidas en esta resolución no variarían.

En ese sentido, dado que no se actualizan los supuestos establecidos en los artículos referidos, resulta innecesario el análisis del objeto o efecto de las conductas denunciadas; o bien, el análisis correspondiente a la determinación del mercado relevante y el poder sustancial.

Por lo anteriormente expuesto, el PLENO,

RESUELVE:

ÚNICO. Decretar el cierre del EXPEDIENTE con fundamento en el artículo 78, párrafo tercero, de la LFCE, al no existir elementos suficientes, en los términos expuestos en la presente resolución, para sustentar la probable responsabilidad del agente económico investigado y, en consecuencia, para iniciar el procedimiento seguido en forma de juicio.

Notifíquese personalmente al DENUNCIANTE.- Así lo resolvió el PLENO por unanimidad de votos en la sesión de mérito, previa excusa calificada como procedente de la Comisionada Brenda Gisela



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

10071

Pleno
Resolución
Expediente DE-004-2016

Hernández Ramírez y con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución. Lo anterior ante la fe del Secretario Técnico de la COFECE, de conformidad con los artículos 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones II, XXVI, XXVII y LVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica.

A Palacios

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

[Signature]
Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

[Signature]
Martín Moguel Gloria
Comisionado

[Signature]
Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

[Signature]
Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

[Signature]
José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado

[Signature]
Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

[Handwritten marks]

[Handwritten marks]