



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:

Secretaría Técnica

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:

COT-006-2023 – 08 de febrero de 2023

Descripción del documento:

Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica en sesión ordinaria de celebrada el doce de enero de dos mil veintitrés y firmada electrónicamente el diecisiete de enero de dos mil veintitrés en el expediente VSP-002-2019-I.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:

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

ID	Tipo de Información	Fundamentación
B	Se refiere al patrimonio, hechos y 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.	Artículos 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, 116, último párrafo, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como Cuadragésimo de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas, en relación con el artículo 31 bis de la Ley Federal de Competencia Económica.

Páginas que contienen información clasificada: 8, 9 y 16 a 20.

Fidel Gerardo Sierra Aranda Secretario Técnico	Myrna Mustieles García Directora General de Asuntos Jurídicos
--	---



Número de Expediente: VSP-002-2019-I
Número de Páginas: 2

Sello Digital

No. Certificado

Fecha

DfFgdxwF+E0yZRzXKbpCUK6uZSSgUE3I+YqD
pFUYNdg/3qwm307swUp9AphQw+m9ftaf0p0dE
mID7EYTaNgP87ihbUdQoJRi9Jf8DpjHpJ6wM54/
fGEmWXWQf0Ask0EWsDwUdqDX5RhWcFbXie
9+PGtFpDAX4IBAlDas2024Z8PbbiRKGRyqEerR
eYju1BBgSA5x5Fz0Jq1eIA02xFdXrcrRCzyD4loJ
PiXcohHWOIFc717Tzu9MPY2MYrHzmjAyusNZQ
tO3YkoS3nrn7rIPBx7uLsCos05w0+V8W/m7mP1
M6X6wnYMUc16l2LFUNut3llj3tpCRNke2B+8rHL
aZqg==

00001000000516756001

miércoles, 8 de febrero de 2023, 06:13 p. m.
MYRNA MUSTIELES GARCIA

ZhdaOWfKBxT/NtMgOgUVhsEuzh4Oe3X1bLJoK
XSU6Gpy0WRnhF5ESNg1U5se4OfyS5gSLK5mj
B+Rh4juSZUpOjqRV37x4AjqULn/q4h88m9B0JE
4kGDx8KAsBYAIEjQZDWfubu1+q4rAm9wIFOCg
TM1cvjC0Z+zzq8ctZyZmBs9jL3kmWAat48XEDw
j7XzTq5g9+FZFvL3ZzWb3FOF4DIqoDNbIVjsmc
2rut5chCgD1YpEhR6d/573W7dYoKIQ+ovqikhHD
F6WUWOWT1aseraQ9fjH+4gq49V3L+VtriJcajD
GAtRyOOH5E4wwlSmW/Hh42xwCHFtUELb7z8l
0lmZw==

00001000000511731923

miércoles, 8 de febrero de 2023, 06:08 p. m.
FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA

Vistas las constancias que integran el expediente citado al rubro, consistente en el probable incumplimiento a lo establecido en la resolución emitida por el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica el veinticinco de julio de dos mil diecinueve por parte del Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.; con fundamento en los artículos 28, párrafos primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI, y vigésimo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I, X y XXX, 132 y 133 de la Ley Federal de Competencia Económica;¹ 1, 2 y 31 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica;² 5, fracción XXVII del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica vigente; 13, párrafo segundo, de las de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica de emergencia sobre el uso de medios electrónicos en ciertos procedimientos tramitados ante la Comisión Federal de Competencia Económica;³ el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, en sesión de doce de enero de dos mil veintitrés, resuelve de acuerdo con los antecedentes y consideraciones de derecho que a continuación se expresan.

GLOSARIO

Para facilitar la lectura de la presente resolución, se utilizarán los siguientes términos:

ACUERDO PROBABLE INCUMPLIMIENTO	DE	Acuerdo emitido por el ST, el cuatro de octubre de dos mil veintidós, en el cual se ordenó de oficio el inicio del procedimiento a que se refiere el artículo 133 de la LFCE.
AEROPUERTO		Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
AIC		Aeropuerto Internacional de Cancún.
AI		Autoridad Investigadora de la COFECE o su titular, según corresponda.
CFPC		Código Federal de Procedimientos Civiles, cuya última reforma aplicable es la publicada en el DOF el nueve de abril de dos mil doce, de aplicación supletoria en lo no previsto por la LFCE y las DRLFCE, en términos del artículo 121 de la LFCE.
COMISIÓN COFECE	O	Comisión Federal de Competencia Económica.
CPEUM		Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DGAJ		Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COFECE o su titular, según corresponda.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (“DOF”) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce.

³ Publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última reforma aplicable fue publicada en el DOF el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno.

DOF	Diario Oficial de la Federación.
DRE	Disposiciones Regulatorias de la LFCE de emergencia sobre el uso de medios electrónicos en ciertos procedimientos tramitados ante la COFECE, publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última reforma fue publicada en el mismo medio de difusión el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno.
DRLFCE	Disposiciones Regulatorias de la LFCE publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce.
ESCRITO DE DESAHOGO A LA REITERACIÓN	Escrito presentado por el AEROPUERTO en el EXPEDIENTE el dos de diciembre de dos mil veintiuno en la OFICIALÍA.
ESCRITO DE DESAHOGO	Escrito presentado por el AEROPUERTO en el EXPEDIENTE el diecinueve de octubre de dos mil veintiuno en la OFICIALÍA.
ESCRITO DE MANIFESTACIONES	Escrito presentado por el AEROPUERTO en el EXPEDIENTE el catorce de octubre de dos mil veintidós en la OFICIALÍA.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la COMISIÓN.
EXPEDIENTE	Expediente VSP-002-2019
EXPEDIENTE INCIDENTAL	Expediente VSP-002-2019-I
EXPEDIENTE DE	Expediente DE-008-2016 y acumulado.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
MARITIME	Maritime Land Transport, S.A.P.I. de C.V.
MERCADO INVESTIGADO	Autotransporte Federal de Pasajeros con origen en el AIC.
OAE	Operadores de Autotransporte del Estado de Quintana Roo, S.A. de C.V.
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COFECE.
PLENO	El Pleno de la COFECE.
PJF	Poder Judicial de la Federación.
RAFSA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, publicado en el DOF el veintidós de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, cuya última reforma se publicó el veintiocho de noviembre del dos mil.
REITERACIÓN	Acuerdo de once de noviembre de dos mil veintiuno emitido por la DGAJ en el EXPEDIENTE, por medio del cual se reiteró al

	AEROPUERTO para que aclarara diversos puntos y presentara documentos solicitados en el REQUERIMIENTO.
REQUERIMIENTO	Acuerdo emitido el nueve de septiembre de dos mil veintiuno por la titular de la DGAJ, en el EXPEDIENTE, por medio del cual requiere información al AEROPUERTO con la finalidad de allegarse de la mejor información y verificar el cumplimiento de la RESOLUCIÓN.
RESOLUCIÓN	Resolución emitida por el Pleno de esta COMISIÓN el veinticinco de julio de dos mil diecinueve en el EXPEDIENTE DE.
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, anteriormente denominada Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
ST	Secretaría Técnica de la COFECE o su titular, según corresponda.
UMA	Unidad de Medida y Actualización. ⁴

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El tres de febrero de dos mil dieciséis, el apoderado legal de OAE presentó una denuncia en contra del AEROPUERTO por la supuesta realización de una práctica monopólica relativa.⁵

SEGUNDO. El treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis, se admitió a trámite la denuncia y el titular de la AI emitió un acuerdo en el EXPEDIENTE DE, mediante el cual se ordenó el inicio de la investigación por denuncia por la probable comisión de prácticas monopólicas relativas previstas en las fracciones V, VI y/o X del artículo 10 de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, así como V, VI y/o X del artículo 56 de la LFCE en el MERCADO INVESTIGADO.⁶ En términos de los artículos 71 de la LFCE y 55 de las DRLFCE, el aviso de inicio de la investigación se publicó el veintiséis de septiembre de dos mil dieciséis en la página de internet de la COFECE y en el DOF.

TERCERO. El veintisiete de febrero de dos mil diecisiete el representante legal de Airport Taxi BJ, S.A. de C.V. presentó una denuncia en contra del AEROPUERTO por la supuesta realización de una práctica monopólica relativa, la cual se admitió a trámite bajo el expediente DE-008-2017.

CUARTO. El dos de mayo de dos mil diecisiete, se emitió un acuerdo por medio del cual el titular de la AI ordenó la acumulación del expediente DE-008-2017 al DE-008-2016,⁷ por resultar más

⁴ De conformidad con el “Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo”, publicado el veintisiete de enero de dos mil dieciséis en el DOF.

⁵ Folios 001 a 025 del EXPEDIENTE DE.

⁶ Folios 007 a 008 del EXPEDIENTE DE.

⁷ Folios 35411 a 35425 del EXPEDIENTE DE.

adecuado para la pronta y expedita tramitación de los asuntos debido a que se encontraban relacionados por razón de materia. Dicho acuerdo fue publicado en el sitio de Internet de la COFECE el cuatro de mayo de dos mil diecisiete.

QUINTO. El cuatro de junio de dos mil dieciocho, el titular de la AI emitió el Dictamen de Probable Responsabilidad, el cual fue entregado en la OFICIALÍA el quince de junio de dos mil dieciocho para su presentación al PLENO en términos de lo dispuesto en el artículo 78 de la LFCE.

SEXTO. El cinco de julio de dos mil dieciocho, el PLENO emitió un acuerdo mediante el cual, entre otras cuestiones: (i) ordenó a la ST dar inicio al procedimiento seguido en forma de juicio dentro del EXPEDIENTE, mediante el emplazamiento con el DPR al agente económico señalado como probable responsable; y (ii) informó al probable responsable que una vez emplazado tendría acceso al EXPEDIENTE y contaría con un plazo de cuarenta y cinco días hábiles improrrogables para manifestar lo que a su derecho conviniera, adjuntar los medios de prueba documentales que obraran en su poder y ofrecer las pruebas que estimara pertinentes, debiéndose referir a cada uno de los hechos señalados en el DPR.

SÉPTIMO. El veinticinco de julio de dos mil diecinueve el PLENO emitió la RESOLUCIÓN⁸ en el EXPEDIENTE DE mediante la cual, entre otras cuestiones: (i) se acreditó la responsabilidad del AEROPUERTO por haber incurrido en la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 56, fracción V, de la LFCE; (ii) se indicó que esta COFECE verificaría el cumplimiento de las obligaciones a cargo de dicho agente económico por un plazo de cinco años contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación de la RESOLUCIÓN; y (iii) se ordenó al AEROPUERTO dar cumplimiento a lo establecido en el apartado “Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa” de la RESOLUCIÓN, tal y como sigue:

“[...]

i. Respecto de la emisión de opiniones

Para la emisión de las opiniones referidas en el artículo 47 de la LCPAF, ya sea respecto del otorgamiento de un permiso a un nuevo operador del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el AIC mediante taxi o para el aumento del parque vehicular a permisionarios existentes, el AEROPUERTO deberá en todo momento justificar y acreditar su opinión con base en elementos técnicos.

Lo anterior implica, que el AEROPUERTO deberá de basar sus opiniones, tanto en la normativa aplicable, como en análisis técnicos que soporten su opinión. Con lo cual el AEROPUERTO, al emitir sus opiniones estará dando la seguridad y certidumbre a cualquier interesado.

Adicionalmente, a efecto de que los agentes económicos conozcan los elementos que considera el AEROPUERTO para la emisión de la opinión, dicho agente económico deberá transparentar los criterios que consideró al momento de emitir la opinión ya sea respecto del otorgamiento de un permiso a un nuevo operador o para el aumento del parque vehicular a permisionarios existentes.

[...]

ii. Respecto de la celebración de contratos que permitan al Permisionario prestar el Servicio de Autotransporte en el AIC

⁸ Folios 40051 a 40056 del EXPEDIENTE DE.

El Aeropuerto deberá proporcionar el Servicio de Acceso en el AIC a los agentes económicos que obtengan o hayan obtenido un permiso otorgado por la SCT para la prestación del Servicio de Autotransporte en el AIC mediante taxi, respecto de las unidades que ampare dicho permiso.

*Para efectos de lo señalado en el párrafo anterior, a más tardar en un plazo de treinta días hábiles contados a partir de la solicitud correspondiente, el Aeropuerto deberá dar acceso a los Permisos a la zona federal y/o infraestructura aeroportuaria necesaria para prestar el Servicio de Autotransporte en el AIC mediante taxi, **en términos y condiciones equivalentes respecto de los prestadores existentes; incluyendo**, para tal efecto, la ejecución de actos y firma de contratos necesarios, tanto para otorgar dicho acceso como para aumentar el número de unidades autorizadas por la SCT, en su caso.*

[...]

*No pasa desapercibido, que el marco jurídico otorga al AEROPUERTO el derecho para emitir opiniones como parte del procedimiento para el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el AIC, así como libertad contractual; sin embargo, **por razones de orden público también impone al AEROPUERTO**, al contar con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, **límites a esos derechos. Tampoco puede ejercer su derecho de opinión de manera arbitraria y sin acreditar y sustentar el sentido de esa opinión.** En este sentido, mediante las órdenes contenidas en el presente apartado se busca suprimir la conducta ilegal del AEROPUERTO.*

[...]”.

OCTAVO. El treinta de agosto de dos mil diecinueve, el ST emitió un acuerdo en el EXPEDIENTE DE mediante el cual ordenó crear el EXPEDIENTE y turnarlo a la DGAJ de la COFECE para que realice las diligencias que estime necesarias a efecto de verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la RESOLUCIÓN.⁹

NOVENO. El cuatro de octubre de dos mil veintidós, el ST emitió el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO en el EXPEDIENTE, mediante el cual, entre otras cuestiones, ordenó formar por cuerda separada el EXPEDIENTE INCIDENTAL. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el seis de octubre de dos mil veintidós, previo citatorio de cinco de octubre de dos mil veintidós.

DÉCIMO. El catorce de octubre de dos mil veintidós, el AEROPUERTO presentó el ESCRITO MANIFESTACIONES por medio del cual, entre otras cuestiones, dio contestación al ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO y ofreció diversos medios de prueba y el veintiocho de octubre de dos mil veintidós, la titular de la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual tuvo al AEROPUERTO por contestando el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO y realizó las prevenciones correspondientes respecto a las pruebas ofrecidas por el AEROPUERTO.

DÉCIMO PRIMERO. El diecinueve de octubre de dos mil veintidós, la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez solicitó al PLENO que calificara su excusa para emitir voto respecto del presente EXPEDIENTE, la cual fue calificada como improcedente en sesión de veintisiete de octubre de dos mil veintidós.

DÉCIMO SEGUNDO. El veinticinco de octubre de dos mil veintidós, la Comisionada Ana María Reséndiz Mora solicitó al PLENO que calificara su excusa para emitir voto respecto del presente

⁹ La copia certificada de dicho acuerdo obra a folios 01 a 03 del EXPEDIENTE.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

EXPEDIENTE, la cual fue calificada como improcedente en sesión de veintisiete de octubre de dos mil veintidós.

DÉCIMO TERCERO. El diez de noviembre de dos mil veintidós, el AEROPUERTO presentó un escrito por medio del cual, entre otras cuestiones, dio cumplimiento a las prevenciones formuladas en el acuerdo referido en el numeral anterior y presentó diversas pruebas.

DÉCIMO CUARTO. El veinticinco de noviembre de dos mil veintidós, la titular de la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual, entre otras cuestiones, tuvo por desahogada la prevención por parte del AEROPUERTO, por presentadas las pruebas referidas en su escrito y se citó al AEROPUERTO a formular sus alegatos toda vez que no había pruebas pendientes de desahogo, y que no se estimaba necesario ordenar pruebas para mejor proveer.

DÉCIMO QUINTO. El ocho de diciembre de dos mil veintidós, el AEROPUERTO presentó sus respectivos alegatos. En este sentido, mediante acuerdo emitido el doce de diciembre de dos mil veintidós por la DGAJ, se tuvieron por presentados los referidos alegatos y se tuvo por integrado el expediente a la fecha en que feneció el plazo para presentar alegatos, es decir, el nueve de diciembre de dos mil veintidós.

DÉCIMO SEXTO. El tres de enero de dos mil veintitrés, la Comisionada Andrea Marván Saltiel solicitó al PLENO que calificara su excusa para emitir voto respecto del presente EXPEDIENTE, la cual fue calificada como improcedente en sesión de cinco de enero de dos mil veintitrés.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. El PLENO es competente para resolver este asunto, de conformidad con los artículos citados en el proemio de esta resolución.

De conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la CPEUM, la COFECE tiene a su cargo prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados. Asimismo, está facultada para ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos.

El artículo 132 de la LFCE establece el procedimiento de los incidentes relativos al cumplimiento y ejecución de las resoluciones, tal como se aprecia en el texto siguiente:

“ARTÍCULO 132. Los incidentes relativos al cumplimiento y la ejecución de las resoluciones de la Comisión se desahogarán de conformidad con el procedimiento incidental previsto en esta Ley. En lo no previsto se aplicará lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles”.

Por otro lado, el artículo 133 de la LFCE, establece:

“Artículo 133. El incidente podrá iniciarse de oficio o a petición de quien demuestre tener interés jurídico. Iniciado el procedimiento se dará vista al Agente Económico de que se trate para que dentro de un plazo de cinco días manifieste lo que a su derecho convenga y, en su caso, ofrezca pruebas. Las pruebas que hayan sido admitidas deberán ser desahogadas dentro del término de veinte días.

Posterior al desahogo de pruebas, la Comisión otorgará un plazo improrrogable de cinco días a efecto de que se presenten alegatos por escrito. Tras los alegatos, la Comisión declarará integrado el expediente incidental y se turnará el asunto al Pleno para que resuelva lo conducente dentro de los veinte días siguientes”.

Por tanto, estos artículos facultan a la COFECE para iniciar de oficio el incidente sobre el cumplimiento de la RESOLUCIÓN.

SEGUNDA. En el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO se señaló que conforme a la RESOLUCIÓN, se ordenó al AEROPUERTO dar cumplimiento a lo establecido en la “*Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa*” y, entre otras cuestiones, se instruyó para que en caso de emitir opiniones solicitadas por la SICT para la emisión de un permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los aeropuertos federales, ya sea para la entrada de un nuevo operador del servicio de autotransporte en el AEROPUERTO o para el aumento de parque vehicular a permisionarios ya existentes, el AEROPUERTO debía justificar y acreditar su opinión con base tanto en la normativa aplicable, como en análisis técnicos que soporten su opinión, para así dar certidumbre y seguridad jurídica a los solicitantes.

En el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO se hizo referencia al ESCRITO DE DESAHOGO, en el que el AEROPUERTO identificó a nueve operadores entre los que se encontraban MARITIME y OAE.¹⁰

Asimismo, se consideró que el AEROPUERTO afirmó lo siguiente:

“[...]

a) Criterios Técnicos

Se hace del conocimiento de esa Dirección, que a la fecha de presentación de este escrito, el AEROPUERTO no ha emitido los criterios técnicos (‘elementos técnicos’ basados en ‘análisis técnicos’) a que hace referencia la Resolución, razón por la cual NO se ha emitido opinión alguna en sentido negativo basada en el incumplimiento de criterios técnicos. Como consecuencia de lo anterior, no se ha ‘transparentado’ criterio técnico alguno en los términos establecidos en la Resolución.

b) Normativa Aplicable

Se aclara a esa Dirección que la normativa sectorial aplicable NO constituye ‘criterio’ sujeto al cumplimiento de obligaciones de ‘transparencia’ a cargo del AEROPUERTO.

[...]

Las obligaciones de ‘transparencia de criterios’ que fueron impuestas al AEROPUERTO por el Pleno de Cofece en el numeral ‘i. Respecto de la emisión de opiniones’, del apartado ‘Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa’, visible en la página 516 de la Resolución, se limitan exclusivamente a los criterios técnicos (‘elementos técnicos’ basados en ‘análisis técnicos’) impuestos en la misma, no así a la normativa sectorial aplicable.

Contrario a lo señalado en el numeral 3 del Requerimiento, el AEROPUERTO no se encuentra obligado a emitir, y mucho menos a transparentar, ‘criterios basados en la normativa aplicable’, por lo que no ha emitido criterio alguno basado en la normativa aplicable que deba transparentar. La

¹⁰ Folio 2015 del EXPEDIENTE.

*normativa sectorial aplicable, por su naturaleza, debe cumplirse por los sujetos obligados por su sola entrada en vigor, la vigilancia de su cumplimiento corresponde a las autoridades reguladoras de sector (i) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y (ii) la Agencia Federal de Aviación Civil [...] [énfasis añadido]”.*¹¹

Además, se hizo referencia a las manifestaciones del AEROPUERTO respecto a la emisión de diversas OPINIONES en sentido negativo, argumentando lo siguiente:

“(…) c. Opiniones en Sentido Negativo

Las únicas opiniones en sentido negativo que ha emitido el AEROPUERTO en términos del artículo 47 de la LCPAF -a partir de que surtió efectos la notificación de la Resolución-, se basaron en el señalamiento del incumplimiento de la normativa aplicable, no así en ‘criterios basados en la normativa aplicable’. Incumplimientos que además fueron confirmados por el Centro SCT de Quintana Roo como autoridad reguladora de sector con competencia para interpretar la normativa sectorial aplicable.

Además, no debe perderse de vista que los solicitantes que detonaron la emisión de estas opiniones en sentido negativo, Operadores de Autotransporte del Estado de Quintana Roo, S.A. de C.V. (OAE) y Maritime Land Transport, S.A.P.I. de C.V. (Maritime), ya conocían fehacientemente y con anterioridad a su solicitud de ampliación de parque vehicular al Centro SCT, que para la prestación del servicio aeroportuario del derecho de acceso a zona federal a las unidades que amparen sus permisos vigentes, requieren celebrar y formalizar por escrito el contrato de acceso respectivo con el AEROPUERTO, en los términos establecidos en los artículos 43, fracción III, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos, así como los artículos 66, fracción VI, y 67 de su Reglamento.

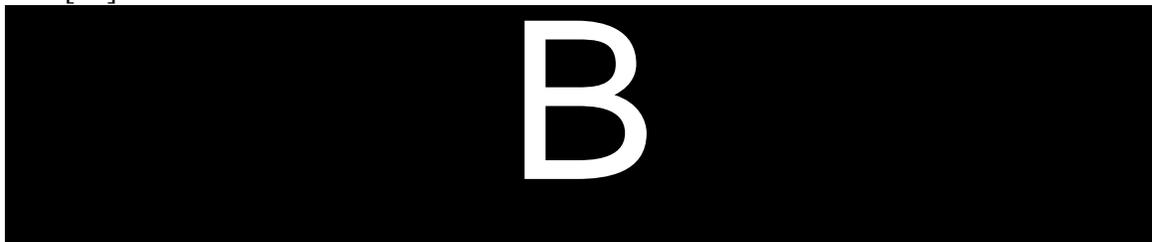
Específicamente, mediante escritos de fechas 25 de septiembre de 2019, que obran en el expediente VSP-002-2019, el AEROPUERTO hizo del conocimiento de OAE y Maritime, respectivamente, los requisitos para la celebración de los contratos respectivos y expidió las propuestas de contratos.

No obstante lo anterior, el AEROPUERTO al día de hoy no ha celebrado contratos de acceso con OAE y Maritime, por causas imputables exclusivamente a estas personas morales, no así a mi representada [énfasis añadido].”

Adicionalmente, en el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO se analizaron las opiniones presentadas por el AEROPUERTO dirigidas a la SICT,¹² de las cuales siete opiniones fueron emitidas en sentido **negativo**.

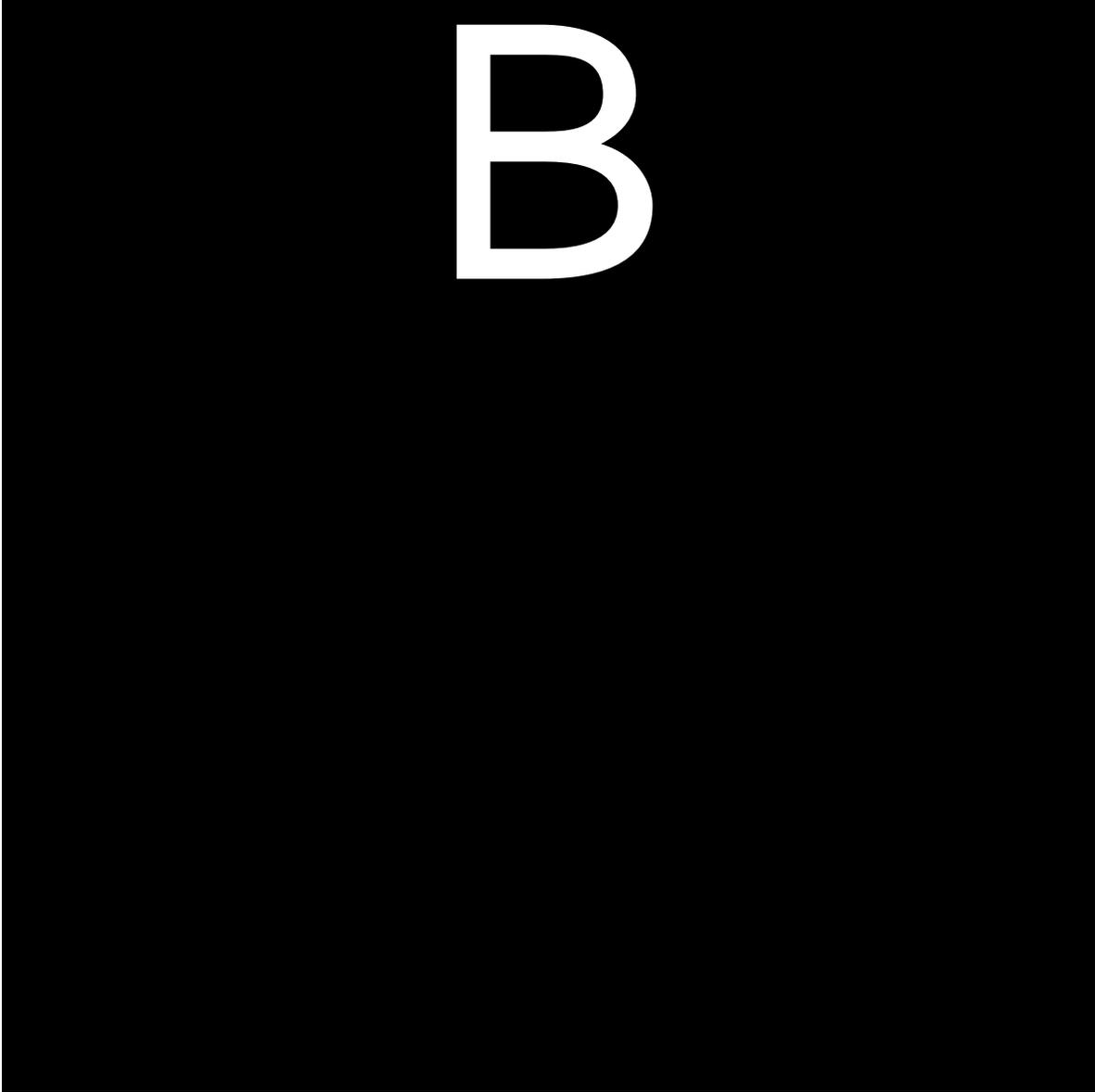
En las opiniones emitidas en sentido negativo, presentadas mediante el ESCRITO DE DESAHOGO, el AEROPUERTO motivó su actuar de conformidad con lo siguiente:

“[...]”



¹¹ Folio 2017 del EXPEDIENTE.

¹² Emitidas durante el periodo de diciembre de dos mil diecinueve a septiembre de dos mil veintiuno.



B

Según lo señalado en el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO, de la transcripción anterior se advierte que la razón del AEROPUERTO para emitir las opiniones negativas en los meses de junio y septiembre de dos mil veintiuno fue que las empresas solicitantes **no cuentan con un contrato suscrito para la prestación de servicios por el uso de las instalaciones del AIC**. De conformidad con lo manifestado por el AEROPUERTO, no obstante que ya cuentan con permisos vigentes para cierto número de vehículos, hasta en tanto no suscribieran el contrato que ampare

¹³ En el caso de OAE se especifica además que fue confirmado por “*el Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de Quintana Roo el juicio de amparo indirecto* **B** *promovido por OAE*”.

¹⁴ Las opiniones se encuentran en los folios 2058 a 2060, 2064 a 2066, 2081 a 2083 y 2092 a 2103 del EXPEDIENTE.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

las unidades para las que tienen permisos, el AEROPUERTO no podría emitir opiniones favorables para que dichos agentes económicos pudieran ampliar el parque vehicular.

El ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO refiere que el artículo 7 del RAFSA establece que los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con los siguientes requisitos:

“[...]”

- I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría;*
- II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación;*
- III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física;*
- IV. (Se deroga)*
- V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente;*
- VI. (Se deroga)*
- VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos;*
- VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente;*
- IX. Póliza del seguro de viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo;*
- X. Declaración de características del vehículo;*
- XI. Horarios mínimos;*
- XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo;*
- XIII. Descripción de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos o ramales que se conecten o formen parte de la misma, y*
- XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes.*

Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado.

Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y el párrafo inmediato anterior del presente artículo”.

Asimismo, el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO señala que el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal¹⁵ y el artículo 28 del RAFSA, disponen lo siguiente:

¹⁵ Publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma se publicó en el DOF el treinta de noviembre de dos mil diecisiete.

“Artículo 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

[...] [énfasis añadido].”

“Artículo 28.- En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, la Secretaría, recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, en los términos que señala la Ley.

[...]

Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente [énfasis añadido].”

En relación con lo anterior, el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO señala el procedimiento para tramitar el permiso para el servicio de autotransporte federal de conformidad con lo siguiente:¹⁶

“[...]

Procedimiento

- 1. Los requisitos se presentan por el solicitante en la ventanilla de trámites de las Dirección del Centro Metropolitano o en el Centro SCT correspondiente al domicilio del solicitante.*
- 2. Una vez que el Servidor Público confirme que el solicitante presenta el total de los requisitos, coteja la documentación original y copias.*
- 3. Realizado el cotejo por el Servidor Público, se hace entrega de los documentos originales y el acuse de recibo del trámite.*
- 4. Se realizan las validaciones correspondientes el total de los datos y documentos y si éstos están completos, se procede a solicitar a quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, la Opinión sobre la solicitud de permiso, quien debe emitirla en un plazo no mayor a 30 días naturales contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.*
- 5. Una vez concluida la validación de los requisitos se emite la resolución para su debida notificación.*

[...]

Sin perjuicio de lo anterior, una vez que la [SICT] expida el permiso para la prestación del servicio de pasajeros teniendo como origen-destino un puerto o aeropuerto, su titular deberá cumplir con lo previsto por los [artículos] 43, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos y demás disposiciones aplicables [...].”

El ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO señala que dichos artículos establecen que es el AEROPUERTO quien tiene la facultad para determinar la forma en que operará el servicio de

¹⁶ Folio 2966 del EXPEDIENTE.

autotransporte federal. Lo anterior, mediante la celebración de contratos que le permiten lograr el adecuado funcionamiento del aeródromo sobre bases “*Equitativas y no discriminatorias*”.

Adicionalmente, se señaló que el permiso que otorga la SICT contiene un número específico de unidades y, en caso de que su titular quiera dar de alta vehículos adicionales deberá cumplir con lo establecido en el artículo 17-A del RAFSA¹⁷ y presentar los documentos previstos en las fracciones VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII y XIV del artículo 7 del RAFSA, transcrito en párrafos anteriores.

Así, el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO concluye que para que la SICT pueda otorgar un permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los aeropuertos federales se requiere únicamente de una opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate **y no se prevé la existencia de un contrato previo para la emisión de dichas opiniones**, pues este requisito es posterior a la autorización de la SICT y tiene como objeto autorizar al permisionario el acceso a zona federal, en las instalaciones del AIC, para la prestación del servicio de transportación terrestre de pasajeros con un número determinado de unidades, y en el que se especifican las terminales del AIC en las que operará el permisionario.

Asimismo, en dicho ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO se estableció que el AEROPUERTO ha señalado que, atendiendo a la normativa vigente, “*todo permisionario que desee prestar el servicio de autotransporte público federal de pasajeros con origen en el Aeropuerto Internacional de Cancún, deberá firmar con mi representada los contratos mercantiles correspondientes que les permitan prestar el servicio aeroportuario del derecho de acceso a zona federal a las unidades que ampare su respectivo permiso*”; sin embargo, en dicho acuerdo se señaló que toda vez que las solicitudes no se realizaron para acceder al AIC, sino para obtener el permiso y la autorización de la SICT para operar el servicio de autotransporte en el AIC, y en el entendido que para la emisión de opiniones no existe un requisito normativo que señale que los agentes solicitantes deben contar con contratos firmados para la prestación de servicios por el uso de las instalaciones del AIC.

Por lo anterior, en el **ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO advierte un posible incumplimiento por parte del AEROPUERTO** respecto a que las opiniones negativas emitidas por el AEROPUERTO en el dos mil veintiuno, que conforme a dicho acuerdo, fueron pronunciadas sin atender la orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa señalada en la RESOLUCIÓN.

III. MANIFESTACIONES DEL AEROPUERTO

En el ESCRITO MANIFESTACIONES, el AEROPUERTO manifestó en síntesis lo siguiente:¹⁸

¹⁷ “ARTÍCULO 17-A.- En caso de que el titular de un permiso de autotransporte federal quiera dar de alta vehículos adicionales a los que ampara el permiso, deberá presentar los documentos previstos en las fracciones VI, VII, VIII, X y XIV del artículo 7o., además de lo que a continuación se indica para cada modalidad: I. Tratándose de alta de vehículos adicionales en permisos de autotransporte federal de pasajeros, lo previsto en las fracciones IX, XI, XII y XIII del artículo 7o., y II. En caso de alta de vehículos adicionales en permisos de autotransporte federal de turismo y privado de personas y carga, lo previsto en la fracción IX del artículo 7o.”

¹⁸ Páginas 1 y 2 de su escrito.

En el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO se atribuyó “*un probable incumplimiento a la RESOLUCIÓN*” con motivo de la emisión en dos mil veintiuno al entonces Centro de la SICT de las opiniones en sentido negativo, relacionadas con las solicitudes de ampliación de parque vehicular formuladas por MARITIME y OAE, opiniones no vinculantes que fueron requeridas al AEROPUERTO en términos del artículo 47 de la LCPAF, y el artículo 28 del RAFSA, por parte de la autoridad sectorial competente.

La ST sostiene que la emisión de diversas opiniones incumple la “*Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa*” contenida en la RESOLUCIÓN. Esto porque en su incorrecta interpretación de la normativa sectorial aplicable, “*para la emisión de opiniones no existe un requisito normativo que señale que los agentes solicitantes deben contar con contratos firmados para la prestación de servicios por el uso de las instalaciones del AIC*”.¹⁹

Las solicitudes formuladas por OAE y MARITIME tenían la finalidad de ampliar el número de unidades con las que han estado prestando ilegal e irregularmente el servicio de autotransporte terrestre de pasajeros mediante taxi (Servicio de Taxi) con origen y destino al AIC. Esto sin celebrar con el AEROPUERTO los respectivos contratos para la prestación del servicio de acceso -por causas que no me son atribuibles-, los cuáles sí han sido debidamente celebrados por el resto de los permisionarios que prestan regular y legalmente este servicio en el AIC.

Las opiniones negativas emitidas por el AEROPUERTO tuvieron sustento exclusivamente en la “normativa aplicable” en los términos ordenados por el PLENO de la COFECE en la sección “Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa”.

Conclusión que se confirma con el efecto útil conforme al cual deben de interpretarse las disposiciones previstas en la normativa sectorial aplicable para dotar de eficacia y utilidad el marco normativo vigente para la legal prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia aeropuerto.

La Dirección General de Autotransporte Federal adscrita a la Subsecretaría de Transporte de la SICT en la respuesta al numeral 3.1 del oficio COFECE-AI-DGIM-2016-2448 que se invoca y transcribe en la página 11 del ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO, señaló lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo anterior, una vez que la [SICT] expida el permiso [inicial] para la prestación del servicio de pasajeros teniendo como origen-destino un puerto o aeropuerto, su titular deberá cumplir con lo previsto por los [artículos] 43, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos y demás disposiciones aplicables”.

El argumento es **fundado** y **suficiente** para desestimar la imputación del ACUERDO DE PROBABLE

¹⁹ El Aeropuerto refiere las opiniones en respuesta a los oficios SCT.6.22.304.-257/2021, SCT.6.22.304.256/2021, SCT.6.22.1.304.432/2021, SCT.6.22.1.304.433/2021, SCT.6.22.1.304.434/2021, SCT.6.22.1.304.435/2021 y SCT.6.22.1.304.436/2021.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

INCUMPLIMIENTO.

Los artículos 7 y 28 del RAFSA, así como el artículo 47 de la LCPAF –aplicables al otorgamiento de permisos y citados en el ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO– establecen una base normativa sobre bases “Equitativas y no discriminatorias” para el otorgamiento de permisos para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los aeropuertos federales. Asimismo, dichos artículos prevén la opinión previa del AEROPUERTO, como parte del procedimiento.

Al respecto, el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el artículo 28 del RAFSA, disponen lo siguiente:

*“Artículo 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la **Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.**”*

[...] [énfasis añadido].”

*“Artículo 28.- En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, la Secretaría, recabará **previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, en los términos que señala la Ley.**”*

[...]

Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente [énfasis añadido].”

Si bien es cierto que dichos artículos no prevén como requisito previo la existencia de un contrato con el AEROPUERTO para la emisión de opiniones, y que por regla general, este es un requisito posterior y adicional a la emisión de un permiso por parte de la SICT, también es cierto que los artículos 43, III, 54, 55, de la Ley de Aeropuertos, así como los artículos 66, 67 y 70 de su Reglamento –citados por el AEROPUERTO en sus manifestaciones y en sus opiniones, tanto favorables como no favorables– prevén como requisito para la prestación del servicio de autotransporte en zona federal del AIC, y posterior a la obtención del permiso, que todos los permisionarios celebren contratos con el AEROPUERTO.

“ARTICULO 43. En materia de administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:

[...]

III. Percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión o permiso, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice;

[...]



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

ARTICULO 54. *Todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público serán de carácter mercantil. Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas.*

ARTICULO 55. *En los aeródromos civiles de servicio al público, las contraprestaciones por los servicios deberán pagarse de contado, salvo que en los contratos correspondientes se estipule lo contrario. Si las contraprestaciones no son pagadas, los concesionarios o permisionarios, así como los prestadores de servicios podrán suspender la prestación de los mismos, únicamente por el servicio de que se trate y conforme a lo establecido en los contratos respectivos. En ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles”.*

Por su parte, los artículos 66, fracciones III y VI, y 67 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, señalan:

“[...]

Artículo 66. *Los contratos que celebre el concesionario o permisionario de un aeródromo civil de servicio al público con terceros, para que estos últimos presten servicios aeroportuarios o complementarios, deben formalizarse por escrito y contener por lo menos lo siguiente:*

[...]

III. *La descripción de los servicios que prestarán;*

[...]

VI. *La manifestación de que el prestador de servicios se sujetará, incondicionalmente, a lo dispuesto en la Ley, este Reglamento, así como al horario, las reglas de operación y normas de seguridad del aeródromo civil de que se trate y demás disposiciones aplicables*

[...]

Artículo 67. *Los contratos que suscriban los concesionarios o permisionarios con terceros para que estos últimos presten servicios aeroportuarios o complementarios, deben someterse, por el concesionario o permisionario, a la autorización de la Secretaría. Los contratos deberán contar con los elementos necesarios para acreditar que el prestador reúne los requisitos contemplados en el artículo 58 de este Reglamento.*

La prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios que se contraten con terceros sólo podrá iniciarse una vez que se haya autorizado el contrato respectivo”.

De lo anterior se desprende que, una vez obtenido el permiso por parte de la SICT es necesario llevar a cabo un procedimiento de contratación con el AEROPUERTO, en condiciones equitativas y no discriminatorias. Es decir, de una lectura sistemática de la normativa aplicable se advierte que tanto la opinión favorable que se emite para obtener el permiso por parte de la SICT, como la celebración del contrato con el AEROPUERTO son requisitos indispensables y previstos en la normativa para cualquier agente económico que busque prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros en el AIC.

Por su parte, la RESOLUCIÓN establece que, para brindar el Servicio de Autotransporte en el AIC, se requiere de un permiso otorgado por la SICT para la operación y explotación de los servicios

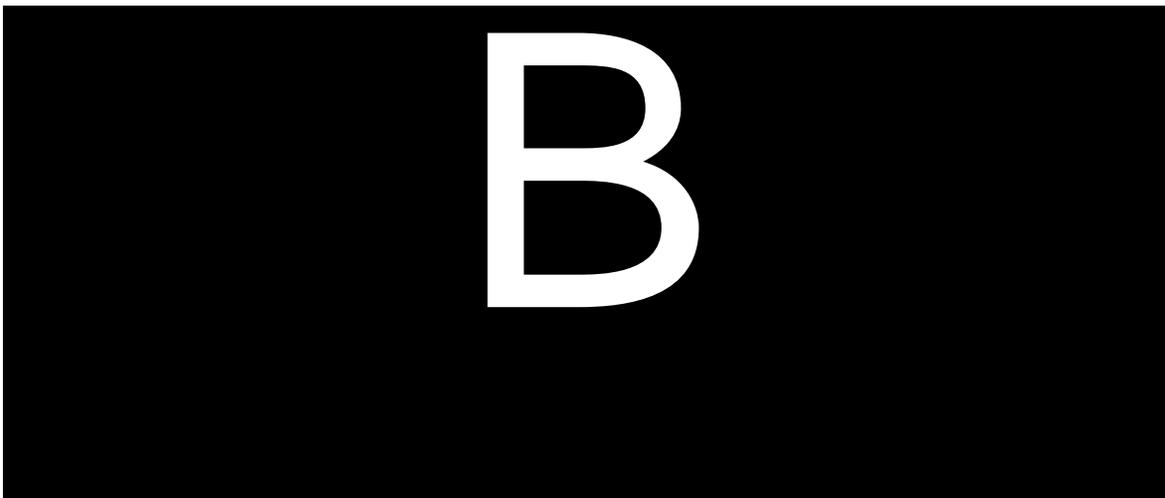
de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales. El permiso se otorgará una vez que se cumpla con los requisitos contenidos en el artículo 7 del RAFSA, e incorpora lo señalado en los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, que refieren que la SICT debe recabar previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate.

Además, en la investigación que derivó en la RESOLUCIÓN se señaló que es indispensable contar con los contratos respectivos, pues su ausencia puede tener como resultado que el agente económico preste un servicio de autotransporte no autorizado o irregular,²⁰ que carezca de módulos de venta de boletos y se le obstaculice el acceso a zonas del AIC, o incluso sea sancionado por las autoridades competentes. Asimismo, en la misma RESOLUCIÓN se concluyó que “*para que un agente económico pueda obtener el SERVICIO DE ACCESO en el AIC a efecto de estar en condiciones de proporcionar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el AIC, debe a) contar con un permiso de autotransporte federal de pasajeros otorgado por la SCT, en su modalidad de y hacia puertos y aeropuertos, específicamente en el AIC; y b) firmar los contratos correspondientes con el AEROPUERTO*”.²¹ Es decir, no es suficiente contar con el permiso que emite la SICT para obtener el servicio de acceso al AIC, sino que además se requiere celebrar los contratos respectivos con el AEROPUERTO.

Ahora bien, en la RESOLUCIÓN, se ordenó al AEROPUERTO dar cumplimiento a lo establecido en el apartado “*Orden de supresión y corrección de la práctica monopólica relativa*”. En particular, respecto de la emisión de opiniones, se le impuso como obligación basar éstas tanto en la normativa aplicable, como en análisis técnicos, y transparentar los criterios que consideró al emitir sus opiniones para así brindar seguridad y certidumbre a cualquier interesado.

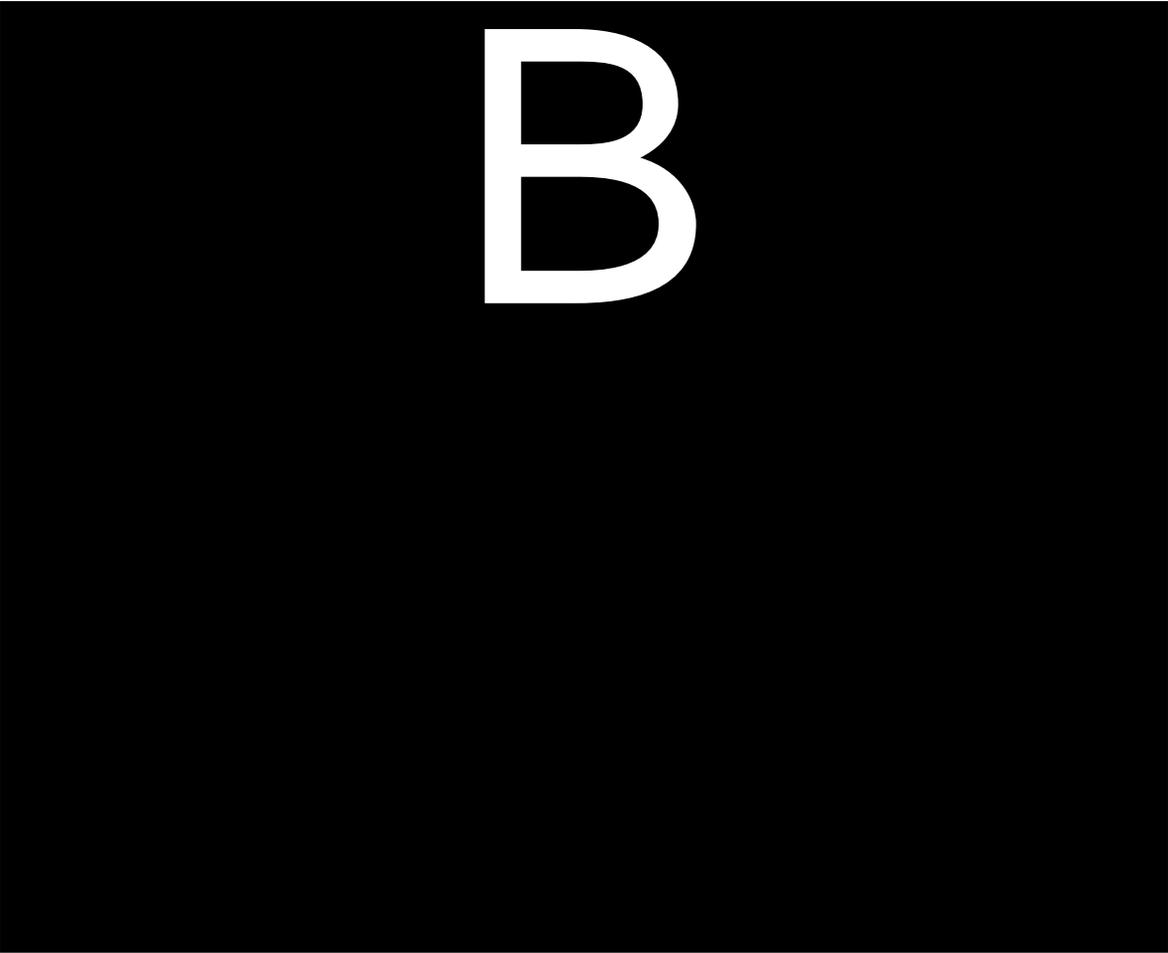
En este sentido, se advierte que el AEROPUERTO en sus opiniones no favorables motivó de la siguiente manera:

“[...]”



²⁰ Página 14 de la RESOLUCIÓN que contiene el Resumen del DPR.

²¹ Páginas 266 y 288 de la RESOLUCIÓN. Además, ver página 254: “*De lo anterior se desprende que, una vez obtenido el permiso por parte de la SCT, es necesario llevar a cabo un procedimiento de contratación con el AEROPUERTO*”.



B

Por lo tanto, la decisión del AEROPUERTO de emitir opiniones no favorables a los agentes económicos MARITIME y OAE, se fundó y motivó bajo una interpretación de la normativa aplicable para la prestación del servicio de autotransporte terrestre con destino u origen al AIC, específicamente para el caso de solicitudes de ampliación o aumento de parque vehicular en un permiso previamente otorgado. En este sentido, si bien la celebración del contrato con el AIC no constituye un requisito para la emisión de la opinión ni la obtención del permiso por parte de la SICT, una vez que el interesado obtiene dicho permiso, el mismo está obligado -ya en carácter de permisionario- a celebrar dicho contrato para estar en aptitud de prestar el servicio a los usuarios finales.

De las opiniones no favorables emitidas a MARITIME y OAE, se advierte que el AEROPUERTO motivó y señaló que ambos agentes económicos solicitaban ampliaciones de parque vehicular, pero que estaban en incumplimiento con lo dispuesto en los artículos 43, fracción III, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos y los artículos 66 y 67 de su Reglamento, al hacer un uso indebido de la

²² En el caso de OAE se motivó además que esto fue confirmado por “*el Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de Quintana Roo el juicio de amparo indirecto B B promovido por OAE*”.

²³ Las opiniones se encuentran en los folios 2058 a 2060, 2064 a 2066, 2081 a 2083 y 2092 a 2103 del EXPEDIENTE.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

infraestructura del AEROPUERTO, toda vez que no tenían contratos celebrados al amparo de permisos previamente otorgados. Aun cuando del EXPEDIENTE se advierte que el AEROPUERTO le informó tanto a OAE como a MARITIME de la importancia de la firma de dichos contratos, incluso aclarando que dicha obligación era indispensable para la prestación del servicio de autotransporte en el AIC.²⁴ Lo anterior es relevante en particular considerando que esto marca una diferencia importante entre MARITIME y OAE frente a otros permisionarios que han solicitado ampliaciones de parque vehicular en permisos previamente otorgados²⁵, ya que – como se puede apreciar de la siguiente tabla –estos tampoco contaban con contrato firmado cuando primero solicitaron el alta de permisos, pero posteriormente, cuando solicitaron ampliaciones respecto del parque vehicular en dichos permisos, estos ya contaban con contrato firmado con el AEROPUERTO, a diferencia de MARITIME y OAE que solicitaron ampliaciones aun sin la existencia de un contrato firmado con el AEROPUERTO. Tal como se advierte de la siguiente Tabla que contiene el análisis de las opiniones (en sentido positivo y negativo) formuladas a partir de la emisión de la RESOLUCIÓN.²⁶

Tabla 1

Opinión	Operador	Fecha de emisión	Nuevo /Ampliación	Tienen firmado Contrato Sí/No
Favorable	B		nuevo	no
Favorable			ampliación	sí
Favorable			ampliación	sí
Favorable			ampliación	sí
Favorable			ampliación	sí
Favorable			nuevo	no
Favorable			nuevo	no
Favorable			ampliación	sí
Favorable			ampliación	no
Favorable			nuevo	no
Favorable			nuevo	no
Favorable			nuevo	no

²⁴ El AEROPUERTO en sus opiniones señala que no debe tomarse como una autorización para la prestación del servicio de autotransporte federal hasta que se cumpla con la firma de los contratos correspondientes, las opiniones obran en los folios 2026 a 2105 del EXPEDIENTE.

B **B**

²⁶ Folios 2025 a 2105 del EXPEDIENTE. Anexo 2 del Escrito de Desahogo.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

No Favorable	B	ampliación	no
Favorable		ampliación	sí
Favorable		nuevo	no
No Favorable		ampliación	no
No Favorable		ampliación	no
No Favorable		ampliación	no
No Favorable		ampliación	no
No Favorable		ampliación	no
No Favorable		ampliación	no
Favorable		nuevo	no
Favorable		ampliación	sí
Favorable		ampliación	sí
Favorable		ampliación	sí
Favorable		nuevo	no
Favorable		nuevo	no
Favorable		ampliación	sí
Favorable		ampliación	sí
Favorable	ampliación	sí	

Favorable	B	ampliación	sí
Favorable		ampliación	sí

En línea con lo anterior, se cuenta con elementos en el expediente que permiten advertir que el AEROPUERTO ofreció firmar los contratos a OAE y MARITIME, para lo cual, les informó los requisitos necesarios, así como los borradores.²⁷ Sin embargo, del EXPEDIENTE se advierte que OAE y MARITIME se han negado a firmar dichos contratos.²⁸

Asimismo, se advierte que, con sustento en las opiniones no favorables emitidas por el AEROPUERTO, se les negó la intención que tenían de ampliar el número de unidades con las que han estado prestando el servicio de autotransporte terrestre de pasajeros mediante taxi con origen y destino al AIC, hasta en tanto cumplan con la normativa aplicable, respecto a la celebración del contrato de su actual permiso. Entendiendo la ampliación de parque vehicular de manera accesoria al permiso previamente otorgado.

En este sentido, las opiniones no favorables del ACUERDO DE PROBABLE INCUMPLIMIENTO son compatibles con la orden de supresión contenida en la RESOLUCIÓN²⁹ que derivó del EXPEDIENTE DE, pues está basada en consideraciones normativas que, por su propia naturaleza y en este caso particular, impiden un análisis posterior basado en elementos técnicos. En ese sentido, en las opiniones negativas analizadas, el AEROPUERTO señaló:

Conforme a los artículos 43, fracción III, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos, así como los artículos 66, fracción VI, y 67 de su Reglamento, en relación con el título de Concesión del [AEROPUERTO], todo permisionario que desee prestar el servicio de autotransporte público federal de pasajeros con origen en el [AIC], deberá firmar con mi representada los contratos mercantiles correspondientes que les permitan prestar el servicio aeroportuario del derecho de acceso a zona federal a las unidades que ampare su respectivo permiso.

De acuerdo con el AEROPUERTO, dicha interpretación, fue confirmada por el Poder Judicial de la Federación.³⁰

Por lo tanto, considerando que en el EXPEDIENTE no existe evidencia para determinar que existió

²⁷ Folios 3612, 3787 y 3788 del EXPEDIENTE.

²⁸ Folio 33 a 43 del EXPEDIENTE INCIDENTAL; así como 2018 del EXPEDIENTE.

²⁹ Folios 40051 a 40056 del EXPEDIENTE DE.

³⁰ En el caso de OAE se especifica además que fue confirmado por “el Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de Quintana Roo el juicio de amparo indirecto [REDACTED] promovido por OAE”.

un incumplimiento por parte del AEROPUERTO a lo señalado en la RESOLUCIÓN es pertinente decretar el cierre de este EXPEDIENTE INCIDENTAL.

Resulta relevante aclarar que, de conformidad con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, la existencia de un contrato previo firmado con el administrador aeroportuario no constituye un requisito para emitir la opinión que es necesaria para que la SICT emita permisos para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros de y hacia los aeropuertos federales. No obstante, se advierte en el presente caso una motivación que satisface un estándar jurídico y de razonabilidad por parte del AEROPUERTO, al haber señalado y acreditado que las opiniones no favorables que originaron el inicio del presente procedimiento consideraron el hecho de que OAE y MARITIME ya contaban con permisos previos y se negaron a firmar los contratos respectivos, por lo que podría asumirse que un aumento en el parque vehicular podría repetir el mismo patrón, con contravención al marco jurídico que rige el sector.

Adicionalmente, se advierte que la SICT al resolver sobre la solicitud de ampliación de un permiso ya existente, tomó en consideración el sentido de las opiniones del AEROPUERTO de forma predominante, tal y como se desprende de las resoluciones S.C.T.6.22.1.528/21 y S.C.T.6.22.1.526/21 emitidas por la Dirección General del Centro SICT de Quintana Roo el cinco de julio de dos mil veintiuno, mismas que fueron ofrecidas por el AEROPUERTO, y de las que se desprende lo siguiente:

“[...] solicito [sic] el alta vehicular adicional a su permiso para prestar el servicio de transportación terrestre de pasajeros de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, con punto de origen o destino el [AIC] por lo que derivado de las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes [...]

Segundo. [...]

*se rechaza la solicitud [...] de la persona moral denominada [MARITIME] solicito [sic] el alta vehicular adicional a su permiso para prestar el servicio de transportación terrestre de pasajeros de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, con punto de origen o destino el [AIC]³¹ lo anterior en razón de la observación señalada mediante el escrito de fecha 30 de junio del 2021³² [...] por el [...] Administrador del [AIC] en el que señala que el solicitante, **no ha celebrado contrato alguno con el [AEROPUERTO] para la prestación del servicio aeroportuario del derecho de acceso a zona federal a la unidad que actualmente ampara su permiso vigente** [...] en ese sentido de conceder las altas vehiculares solicitadas se dejaría en estado de indefensión a los permisionarios para prestar el servicio de transportación terrestre de pasajeros de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, con punto de origen o destino el [AIC] [...]*

³¹ En la resolución S.C.T.6.22.1.526/21 se señaló: “[...] consistente en las altas vehiculares adicional a su permiso [...]”.

³² Como se mencionó, en dicho escrito se aclaró que: “[...] La negativa tiene sustento en el incumplimiento de la normativa aplicable, pues el permisionario [...] se ha abstenido injustificadamente hasta la fecha de emisión de la presente opinión [...] de celebrar con el [AEROPUERTO] contrato alguno de prestación de servicios por el uso de las instalaciones del Aeropuerto de Cancún, Quintana Roo, por tiempo determinado [...]. Conforme a los artículos 43, fracción III, 54 y 55 de la Ley de Aeropuertos, así como los artículos 66, fracción VI, y 67 de su Reglamento, en relación con el título de Concesión del [AEROPUERTO] todo permisionario que desee prestar el servicio de autotransporte público federal de pasajeros con origen en el [AIC] deberá firmar con mi representada los contratos mercantiles correspondientes que les permitan prestar el servicio aeroportuario del derecho de acceso a zona federal las unidades que ampare su respectivo permiso [...]”.

Resuelve

Primero. De conformidad con lo establecido en los CONSIDERANDOS primero, segundo que conforman la presente resolución, se rechaza la solicitud [...] consistente en las altas vehiculares adicional a su permiso para prestar el servicio de transportación terrestre de pasajeros de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, con punto de origen o destino el [AIC] [...]

Así lo resolvió y firma, la Directora General de Centro SCT Quintana Roo M.A.C. [...]”.

De lo anterior, se observa que la Dirección General del Centro SICT de Quintana Roo, órgano regulador del mercado materia del presente expediente, coincide con la interpretación normativa del AEROPUERTO, al considerar que para la obtención de un permiso de aumento o ampliación del parque vehicular es razonable un contrato de acceso a zona federal celebrado con el AEROPUERTO respecto de las unidades que ampara el permiso previamente otorgado.

Por otro lado, el AEROPUERTO señaló que “*no ha emitido criterios técnicos para la emisión de opiniones, por lo que conforme a la RESOLUCIÓN, para el cumplimiento de la misma las opiniones deben emitirse con base en la normativa aplicable*”. Sin embargo, cabe mencionar que la obligación impuesta al AEROPUERTO en la RESOLUCIÓN no es emitir lineamientos o criterios técnicos para la emisión de las opiniones, sino que “[...] *el AEROPUERTO deberá en todo momento justificar y acreditar su opinión con base en elementos técnicos. Lo anterior implica que el AEROPUERTO deberá basar sus opiniones, tanto en la normativa aplicable, como en análisis técnicos que soporten su opinión [...] [énfasis añadido]*”.

Por lo tanto, se especifica que, con motivo de la RESOLUCIÓN, el AEROPUERTO se encuentra obligado a emitir las opiniones que le sean solicitadas, según sea el caso, conforme a la normativa aplicable y/o con base en elementos técnicos, según cada caso, con la finalidad de que los solicitantes obtengan una respuesta concreta y clara respecto a los criterios e interpretaciones que el AEROPUERTO haya tomado en cuenta al emitir su opinión; especialmente al emitir opiniones negativas.

Finalmente, es de mencionar que el cierre del presente EXPEDIENTE INCIDENTAL no exime al AEROPUERTO de dar continuo cumplimiento a las obligaciones impuestas en la RESOLUCIÓN, previstas en los incisos “*i. Respecto de la emisión de las opiniones*” y “*ii. Respecto de la celebración de contratos que permitan al PERMISIONARIO prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el AIC*”, los cuales lo obligan, entre otras cosas, a proporcionar el servicio de acceso en el AIC a todos los agentes económicos que lo soliciten y que cuenten con un permiso otorgado por la SCT para la prestación del servicio de autotransporte en el AIC –entre ellos OAE y MARITIME–, y celebrar contratos de prestación de servicios por el uso de las instalaciones del AIC en términos equivalentes a aquellos que tiene firmados con los prestadores existentes del servicio de autotransporte, así como cualquier otro contrato que considere necesario para la prestación del servicio de autotransporte en el AIC. Lo anterior, toda vez que la COFECE, en términos de la RESOLUCIÓN, verificará el cumplimiento de las obligaciones a cargo de dicho agente económico por un plazo de cinco años, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en el que surtió efectos la notificación de dicha RESOLUCIÓN.



Pleno
RESOLUCIÓN
Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V.
Expediente: VSP-002-2019-I

RESUELVE:

PRIMERO. No se acredita el incumplimiento a la RESOLUCIÓN por parte del Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., en relación con la emisión de opiniones, y en los términos expuestos en esta resolución.

SEGUNDO. Se decreta el cierre del EXPEDIENTE INCIDENTAL.

NOTIFÍQUESE. Así lo resolvió el Pleno de la COFECE en la sesión ordinaria de doce de enero de dos mil veintitrés, por unanimidad de votos, y se emite en la fecha que aparece en la firma electrónica de la presente resolución; ante la fe del ST, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII; 4, fracción IV; 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del ESTATUTO.

Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada Presidenta
en suplencia por vacancia*

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado

Ana María Reséndiz Mora
Comisionada

Andrea Marván Saltiel
Comisionada

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

*En términos del artículo 19 de la LFCE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Número de Expediente: VSP-002-2019-I
Número de Páginas: 24

Sello Digital	No. Certificado	Fecha
RSIY+4cYNDVim072f3Z/7DoMcfQ4l/ck/1gX6qEI VVJWDy75adWCorDzsyVytVxhHvce1cQpJ5V5to sVBPCkC8J7ta+UQ9gnFloRH9bAINRWk4ZlZB YxE6Ja4w9bLCCDDtKGn6M1BuyULOCxqjsy9Bp HUOP+e5d/F/Exy7Yi7uCgl7rXc0Y2lrq8nwWSKK U8b5wE96lVJbJ/8qkVBono+lJxKa9F+B7H3CLax Pfl6mdkXzkEFeY1tkYemKNXbampZajSFmPRM OLKe/ZAySO2XNoLGA2qe+1GSGwCTtMK2K hTgDYogd8D4kji7MqgJWz53hfoxygqRiBV7bm Bw==	00001000000511731923	martes, 17 de enero de 2023, 06:30 p. m. FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA
vXpvkKc95TmMap+NFqXoegZcU24hoMYnjQGN 79hJ63KfaiAfj2+z6Kfr11JN63YvSsNimyW34A6J OmzRaSlWV3ZaMlq8kZCduloydYVf1dWqWufW +SWomr55Rywn13cak9FNbV+6vVx4cEh0gNixZJ V+EbtSK1nDwA438/gF7FLJh4JdbJHqKpyF1rz HsH0eM3VdfW145LV7VdQ61K9Lgv5Xowp3Dup gh3ydMT7qYTv9/OxY7oOPIluN74l1Tkp5VUZ3s3 P9av5t7Fc35f4Y1mzwVt8BrFCn1J2RCU15uHsc mdGUqal1+Vye5GKmxHbwJ/HxKpEm92RT88C Yh0g==	00001000000501919083	martes, 17 de enero de 2023, 04:16 p. m. BRENDA GISELA HERNANDEZ RAMIREZ
yliHdZ8PqgHL4wllF/FA4pbpMR51+VaehMlcJqY QTDuV4k4rZNAQ9yvB1KtJqgGRA7Y1Yw1QpYT Mv1U3AGfvXqNFMdtgRBOqLfcG8SZMPvXKxEj whub0DVh06Whw2we10D4La8y3Xp4wlb1LbTr+ 6i8Kn2vMOS9zVU/KTKW0CB3mxf1YgEX340xb R2LJxbo+7E0quS2jEhqoihw9HGla6GkeLguNF mUoOilArjbva1RuWPgExAJPWjTup4SsVw4sjtU mMTMGg0roAJT/Vl0we7sNT3f/h+TMu8ghoS3m gOIA70QU01rwesukGsQYeSeQ4xHNI4+NCJaK+ dxEdkarQ==	00001000000513723553	martes, 17 de enero de 2023, 03:17 p. m. ANDREA MARVAN SALTIEL
ALRa7uqJlHkdRyGJFujrjgPFv3a7mNdrW7K8hp cfrhDQgOAPBPGXdeoGaC0vdXa/UDQgJ/BWK JqdZhq1dZvRk8zWJXrFTXeIX+NRbcWwXvAYPr 3fOX1xh/MFNzLQdCSLix5p6PbATOyKQGpnRJ RR8E9nA3GzmF+RF1qfItOesi5RMfCQ9IRE8qOE Lqn+hEgbRnuqdam2td82CLsmXB/BdRhcEkBX8 9umzmY07rDLUBgOtY3GOXZbewUAZBs3c7yM DI42s4KF38+ivfuqOs/M8DJHuqMyPJAr58dzMlVi KjOWyDJBoxbmSD6PVXcGXHy1zY2pBJSveXX 3Wlq8WrZA==	00001000000513129202	martes, 17 de enero de 2023, 02:04 p. m. ANA MARIA RESENDIZ MORA
PAqHfFBm73H+LdNUL6f33w8E6c+q5LdtBR3li1 g+Fmry1QE0wJ7j9l4jMMotBmidpNdT1z4Xa9hsR xfGnV8Jop1iTRwWym9X0fAPN8p/8lvSNXckASq QS0jTFf4NvyMKiWs5SQx4A4i1UNf/9TV65XTMg gciEW/KkkAoitgFKZ49B3MdZQ99/hs7CnGMstw QLfwVopdrTCbWoN3/X2Wda3nUNkom2tHT8oV A1+pOI0Fb2CFUx4MKkj/e2z2kblx7u/4F42qeQV e0lDtVcLe67cirreWQshRPoh/OXHiOU76lgZWD Mo7XCBEsFdf6AACIz1ocQX2XHNG/QD9E+HK W==	00001000000512348861	martes, 17 de enero de 2023, 02:03 p. m. ALEJANDRO FAYA RODRIGUEZ
DEeG49ky1Dvs3CDIMT3YO+2k4ITM8NUL5Psu6 +RUnpnmDy6rkDdqbdZPqkkgTR52iWgBuMK1F M7NwdScH10PwrP1EJrR8D7G+jYey//mj8ZpLgu HAr5WQXhvnHak+bTgeVVJs5V2019SONp/FF7 uhKHbMAlloWtGfqvktbQfhmgqzbzGGXHYxBVZf 4z1zVJl8U18wLEtNcaGZGXszNCC2c3N66di1D NJM6pNjTCKx+Bnc03YQX9hl5J7U9/PT4yZivuV 0A8rN6Dx6l6/nYazQtu1xq8fnsWTYHm3MVXOm x5q3JO22aZA49+OMe9m9PZ5G5eqmeTa2zLUC QG5NDZtg==	00001000000503429096	martes, 17 de enero de 2023, 02:02 p. m. JOSE EDUARDO MENDOZA CONTRERAS