

DOF: 30/03/2022

EXTRACTO del Dictamen Preliminar del expediente IEBC-002-2019, emitido el veintidós de marzo de dos mil veintidós.**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Expediente No. IEBC-002-2019.**

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-002-2019, EMITIDO EL VEINTIDÓS DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDÓS

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2019 (EXPEDIENTE) disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó una investigación en el mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados (MERCADO INVESTIGADO) y emitió el Dictamen Preliminar del EXPEDIENTE (DICTAMEN PRELIMINAR) con fundamento en los artículos 28, párrafos decimocuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);(1) 1, 2 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);(2) y, 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).(3)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el DICTAMEN PRELIMINAR, al determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES por la probable existencia de las siguientes barreras a la competencia y libre concurrencia:(4)

- **Barrera B-1.** Existen diversas disposiciones del régimen de permisos previos de importación que limitan y restringen de manera directa e indirecta la entrada y permanencia a AGENTES ECONÓMICOS en la importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina.
- **Barrera B-2.** Existe escasez y falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina, lo cual inhibe la capacidad de competir de participantes actuales y potenciales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.
- **Barrera B-3.** ASA se encuentra verticalmente integrado en los segmentos de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina y no ha completado su separación funcional, operativa y contable, lo que restringe la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES relacionados con el SUMINISTRO.
- **Barrera B-4.** En los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos existen cláusulas de exclusividad en favor de ASA para las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina, lo que limita la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.
- **Barrera B-5.** La mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en el país se encuentra contratada con PEMEX TRI y no existen límites máximos a su reserva de capacidad, lo cual limita o restringe la entrada de competidores al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, y restringe el desarrollo eficiente de mercados competitivos en estos.

En las secciones iniciales del DICTAMEN PRELIMINAR se presentan las facultades de la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación y emitir el DICTAMEN PRELIMINAR y la cronología de la investigación que obra en el EXPEDIENTE, la cual transcurrió del treinta y uno de octubre de dos mil diecinueve hasta el veinticuatro de noviembre de dos mil veintiuno.

Enseguida, el DICTAMEN PRELIMINAR contiene una descripción del MERCADO INVESTIGADO. En esta sección se presenta un listado de las AUTORIDADES PÚBLICAS que tienen relación con dicho mercado, entre las que destacan la SE, la SENER, la CRE y la SHCP. Asimismo, se incluye una descripción de los AGENTES ECONÓMICOS que se relacionan con el MERCADO INVESTIGADO; tal es el caso de ASA, PEMEX LOG y PEMEX TRI, entre otros. También se hace una descripción al marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO, que deriva principalmente de la LH. Finalmente, se describen cada una de las actividades que conforman el mercado referido:

- i) **Producción:** Es el proceso de tratamiento y refinación de petróleo crudo en las diferentes plantas refinadoras del país. Para producir combustibles aéreos en México es necesario contar con un permiso de refinación de petróleo expedido por la SENER.
- ii) **Importación:** Es la actividad que consiste en la entrada a territorio nacional de combustibles aéreos para permanecer en este, ya sea de forma temporal o definitiva. Para desarrollar esta actividad es necesario contar con un permiso de importación expedido por la SENER.
- iii) **ALMACENAMIENTO:** Es la actividad que consiste en el depósito y resguardo de combustibles aéreos en instalaciones confinadas que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo. La CRE supervisa esta actividad y otorga los permisos de ALMACENAMIENTO para una instalación o conjunto de instalaciones específicas con una capacidad determinada.
- iv) **Transporte:** Es la actividad de recibir, entregar y, en su caso, conducir hidrocarburos, PETROLÍFEROS y petroquímicos (y específicamente combustibles aéreos) de un lugar a otro por medio de ductos u otros medios, que no conlleva la

enajenación o la COMERCIALIZACIÓN de dichos productos. La prestación del servicio de transporte requiere de un permiso expedido por la CRE.

- v) **COMERCIALIZACIÓN:** Es la actividad regulada por la CRE que, para el caso de los combustibles aéreos, consiste en la oferta a los USUARIOS o directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, en conjunto o por separado, de los siguientes servicios: i) la compraventa de combustibles aéreos, ii) la gestión o contratación de servicios de transporte y ALMACENAMIENTO de dichos productos, y iii) la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga.
- vi) **EXPENDIO:** Es la actividad que consiste en la venta al menudeo directa al consumidor de PETROLÍFEROS en instalaciones con fin específico o multimodal, entre las que se encuentran estaciones de servicio, de compresión y de carburación. Cuando se trate de combustibles aéreos, el permisionario de EXPENDIO estará facultado para realizar la distribución de combustibles para aeronaves en aeropuertos a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, operadores aéreos y, en su caso, a terceros para actividades distintas a las aeronáuticas, previo pronunciamiento favorable de la SENER y la SICT.

En esta sección, la AUTORIDAD INVESTIGADORA señala que, de la estadística operacional publicada por la SICT, se observa que la aviación regular es el principal servicio que prestan los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Asimismo, de información del EXPEDIENTE se observa que estos demandan turbosina como principal combustible para la realización de sus actividades. Por lo tanto, el análisis realizado en el DICTAMEN PRELIMINAR se centra en la turbosina que consumen los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga para prestar servicios de transporte aéreo regular.

Posteriormente, se definen los MERCADOS RELEVANTES en las actividades que conforman el MERCADO INVESTIGADO que surgieron a partir de los hallazgos de la investigación, conforme al artículo 58 de la LFCE y se analizan las condiciones de competencia en cada uno de ellos, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, en los que concluyó preliminarmente la ausencia de condiciones de competencia efectiva:

1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existe un MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que consiste en la COMERCIALIZACIÓN de turbosina a otros COMERCIALIZADORES, y no directamente a TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, con una dimensión geográfica nacional. Lo anterior, derivado de las siguientes consideraciones:

- En México, se ha identificado que ciertos COMERCIALIZADORES (en este caso, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS) se han especializado en atender la demanda de turbosina de otro grupo de COMERCIALIZADORES (en este caso, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS) que, a su vez, son quienes prestan en última instancia el servicio de COMERCIALIZACIÓN de turbosina directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS son aquellos que producen turbosina en el país o la importan desde otras regiones, para su posterior venta en México a otros COMERCIALIZADORES. Existen AGENTES ECONÓMICOS que pueden estar integrados como COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, aunque su presencia es poco significativa.
- Para realizar la definición del MERCADO RELEVANTE, en su dimensión producto, se consideró primero que los COMERCIALIZADORES buscan atender, directa e indirectamente, la demanda de combustible de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Estos últimos requieren un combustible aéreo que pueda ser utilizado en las aeronaves comerciales con las cuales ofrecen el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y carga. Por ello, en su dimensión producto, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA está conformado por la turbosina Jet A y Jet A1 pues no se observan sustitutos viables que puedan ser utilizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS regulares como combustible en las aeronaves que se abastecen en México.
- La COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA no tiene sustitutos por el lado de la demanda. Para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no es jurídicamente viable adquirir turbosina de otros AGENTES ECONÓMICOS como los permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO, ya que el permiso de estos últimos no les otorga la posibilidad de comercializar turbosina. Asimismo, se consideró que es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS adquieran la turbosina de otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han centrado sus ventas hacia los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, y enfrentan dificultades para acceder a la turbosina en condiciones similares a las de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.
- En específico, es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS obtengan la turbosina en el extranjero para venderla en el país, pues existen requisitos que dificultan la obtención de un permiso de importación emitido por la SENER. Uno de estos corresponde a contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, lo cual es difícil de cumplir, pues existen complicaciones para acceder a la existente (la cual es escasa y la mayor parte se encuentra contratada o reservada) y barreras económicas para su construcción.
- La COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA tampoco cuenta con sustitutos por el lado de la oferta. Por una parte, otros AGENTES ECONÓMICOS como los permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO se encuentran limitados a realizar las actividades que se señalan en sus títulos de permiso, por lo que no pueden prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Además, los permisionarios de ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS enfrentan un requisito normativo adicional relacionado con la autorización de participación cruzada que emite la CRE, en términos del artículo 83 de la LH. En adición a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que la entrada de dichos permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO, así como de COMERCIALIZADORES de otros PETROLÍFEROS, se ve dificultada por restricciones económicas y normativas asociadas a la obtención de la turbosina -producida en México o importada- que impiden que puedan ofrecer el servicio de manera oportuna, pues enfrentan dificultades en el acceso a la turbosina. Finalmente, si bien los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tienen la posibilidad de ofrecer sus servicios a otros

COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, se observa que estos han centrado sus ventas a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga.

- La dimensión geográfica de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es nacional, pues el permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE faculta a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a realizar dicha actividad en todo el territorio nacional. Asimismo, no se observan limitaciones para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS presten dicho servicio en regiones diferentes a aquellas en que lo prestan o han prestado.
- Respecto de los requisitos normativos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó como un requisito para participar en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA el permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE. Asimismo, para que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS puedan acudir a fuentes de abasto alternativas como la importación, deben contar con un permiso de importación emitido por la SENER.

Una vez determinado el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, conforme al artículo 59 de la LFCE, que hay elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de acuerdo con lo siguiente:

- El MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado. PEMEX TRI se ha mantenido como el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación, a pesar de la entrada de 2 (dos) participantes en dos mil diecinueve, los cuales comenzaron a salir del mercado en dos mil veintiuno. Actualmente, PEMEX TRI es prácticamente el único AGENTE ECONÓMICO que participa en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.
- PEMEX TRI cuenta con capacidad para fijar precios y restringir el abasto, pues es el principal AGENTE ECONÓMICO oferente de turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y tiene discrecionalidad para determinar sus precios de venta, que le han permitido modificar las metodologías de precios y esquemas de descuentos unilateralmente, así como fijar las condiciones bajo las cuales comercializa turbosina con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico relacionadas con la obtención de la turbosina, ya sea mediante la producción en México o la importación, y con el acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO. En el caso de la producción, corresponden a la construcción de una refinería, lo cual conlleva inversiones significativas y largos plazos para su recuperación. En el caso de la importación, derivan del cumplimiento de los requisitos para obtener un permiso de importación, principalmente el de contar con acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero o desarrollar su propia infraestructura, previo a la obtención del permiso. Además, en cuanto al acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de terceros, la mayor parte de esta se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y se identifican dificultades para contratarla. En el caso de desarrollar su propia infraestructura, la inversión para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en territorio nacional es cuantiosa y su construcción y puesta en marcha conlleva varios años.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existen competidores con capacidad suficiente para ejercer presión competitiva a PEMEX TRI ya que, si bien en dos mil diecinueve entraron 2 (dos) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, 1 (uno) de estos dejó de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la presencia del otro, a la fecha de conclusión de la investigación, era incierta.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que existen restricciones normativas en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina. En la importación de este combustible, las restricciones surgen de los requisitos presentes en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN y el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, emitidos por la SENER y la SE, pues en estos se señala que, para obtener el permiso de importación, los solicitantes deben demostrar que cuentan con relaciones comerciales o contractuales con clientes y proveedores sin contar con la certeza de que obtendrán el permiso de importación que les permitiría cumplir con las obligaciones adquiridas. Además, en el caso de los permisos de largo plazo -5 (cinco) y 20 (veinte) años- deben demostrar que cuentan con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte. Los AGENTES ECONÓMICOS pueden cumplir con este requisito al contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero o al desarrollar su propia infraestructura. En el primer caso, enfrentan dificultades para contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues la mayor parte se encuentra comprometida contractualmente. En el segundo caso, el desarrollo de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO conlleva inversiones significativas y largos plazos para recuperar la inversión. Asimismo, existen barreras a la entrada de tipo normativo relacionadas con la necesidad de contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN. Finalmente, han existido apoyos a favor de PEMEX TRI, resultado del financiamiento con inversión pública para la construcción de las refinerías operadas por PEMEX TRI.
- Otra barrera a la entrada es el incumplimiento a la obligación de publicar el BOLETÍN ELECTRÓNICO con la información sobre la capacidad disponible en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO controladas por PEMEX LOG, en las que PEMEX TRI tiene contratada capacidad, pues no permite a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS determinar si existe capacidad disponible, por lo que esta no ha sido ofertada ni, en su caso, aprovechada por actuales o potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos a PEMEX TRI. El resto de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra reservada casi en su totalidad.
- Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que adquieren turbosina con PEMEX TRI enfrentan costos de cambio derivados del esquema de descuentos establecido por este, que les dificultarían cambiar de proveedor de turbosina, ya que enfrentan la posibilidad de disminuir o perder el descuento que reciben.

En consecuencia, se concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA no existen condiciones de competencia efectiva.

2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que consisten en el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en cada una de las siguientes regiones: REGIÓN BAJA CALIFORNIA, REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR, REGIÓN BAJÍO, REGIÓN NORESTE, REGIÓN NOROESTE, REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN y REGIÓN SUR-SURESTE. Al respecto, los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la definición de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, de conformidad con el artículo 58 de la LFCE, fueron los siguientes:

- Se identificó que la dimensión servicio del MERCADO RELEVANTE contempla únicamente el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues no hay sustitutos viables de este servicio por el lado de la demanda ni de la oferta.
- Por el lado de la demanda, no es viable para los COMERCIALIZADORES que requieren de dicho servicio la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por otros servicios. Se trata de un servicio requerido para desarrollar redes logísticas que permitan el abastecimiento de turbosina a las distintas regiones del país. Además, se analizó su posible sustitución por otros servicios e instalaciones: **i)** la sustitución por la infraestructura de almacenamiento de turbosina en las refinerías es jurídicamente inviable, ya que los permisionarios de refinación no cuentan con permisos de ALMACENAMIENTO EXTERNO; **ii)** es inviable la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por el de la terminal marítima de Salina Cruz; **iii)** es inviable la sustitución desde terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, ya que se encuentran alejadas de la mayoría de los puntos de consumo; únicamente fueron relevantes para el consumo de 2 (dos) aeropuertos en el dos mil diecinueve, pero el COMERCIALIZADOR que hacía uso de ellas dejó de participar en el mercado y las barreras a la competencia identificadas en la importación de turbosina dificultarían su uso por parte de cualquier COMERCIALIZADOR; y, **iv)** es jurídicamente inviable la sustitución entre el ALMACENAMIENTO INTERNO y el ALMACENAMIENTO EXTERNO, además de que ambos tipos de ALMACENAMIENTO tienen diferencias significativas en cuanto a su capacidad.
- Por el lado de la oferta, desde el punto de vista económico es inviable la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de oferentes de ALMACENAMIENTO que cuentan con permiso para almacenar turbosina pero actualmente utilizan su capacidad para almacenar otros PETROLÍFEROS, pues enfrentan un alto costo de oportunidad de adaptar un tanque para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en él. Asimismo, los oferentes de ALMACENAMIENTO que no cuentan con permiso para almacenar turbosina deben, adicionalmente, realizar la modificación de su permiso de ALMACENAMIENTO para dicho combustible. Además, jurídicamente, no es posible utilizar un sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO para sustituir el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, ya que sus permisos únicamente contemplan la entrega de turbosina a los permisionarios de EXPENDIO en el mismo aeropuerto y los autotanques de dichos permisionarios no pueden salir del aeropuerto, de conformidad con el REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
- Para la delimitación de la dimensión geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se utilizó la PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY, al considerar el grado en que las ventas de una región determinada se originan fuera de ella. Con base en lo anterior, se definieron las dimensiones geográficas del mercado relevante para las 7 (siete) regiones señaladas, las cuales están conformadas por terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los aeropuertos que reciben turbosina de ellas. En particular, se identificó el conjunto de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron por lo menos el 80% (ochenta por ciento) del volumen de turbosina que requirió cada aeropuerto durante el PERIODO DE LOS DATOS y, con base en ello, se definieron áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que incluyen los aeropuertos en los que dichas terminales forman parte del conjunto que satisface al menos 80% (ochenta por ciento) de su demanda. Posteriormente, se analizó la existencia de sustitución en cadena entre dichas áreas de influencia y, debido al bajo grado de traslape entre las regiones, se descartó la existencia de sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE, así como entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN SUR-SURESTE.
- Respecto de las restricciones normativas para que los USUARIOS accedan a fuentes de insumos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó como único requisito el permiso de ALMACENAMIENTO emitido por la CRE.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, con base en el artículo 59 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, de acuerdo con lo siguiente:

- Los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran altamente concentrados, pues en 3 (tres) de ellos solo participa PEMEX LOG y en los demás hay un número reducido de competidores. Además, desde el punto de vista del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, PEMEX LOG fue el competidor con mayor participación en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA evaluó la concentración de mercado desde el punto de vista de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues refleja las opciones de ALMACENAMIENTO en el largo plazo. Al respecto, identificó que: **i)** PEMEX LOG es el único participante actual o potencial en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE; **ii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE únicamente concurren PEMEX LOG y otro permisionario; **iii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN únicamente concurren PEMEX LOG y otro permisionario y, aunque el segundo cuenta con una mayor capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, el primero almacenó la mayor proporción de turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS; y, **iv)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE solo concurren, actual o potencialmente, PEMEX LOG y otros 2 (dos)

permisionarios. Sin embargo, la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO está comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, por lo que cualquier otro COMERCIALIZADOR, actual o potencial, enfrenta dificultades para acceder a ella en el corto plazo.

- Los participantes en cada mercado cuentan con capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, derivado de lo siguiente: i) el número reducido de oferentes en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y la escasez en la infraestructura disponible; ii) la dificultad para que otros COMERCIALIZADORES accedan a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible, debido a que esta se encuentra comprometida; y, iii) a que no se reporta en el BOLETÍN ELECTRÓNICO la existencia de capacidad disponible, aunque los sistemas de ALMACENAMIENTO no se encuentren a su capacidad operativa máxima. En adición a dichos elementos, PEMEX LOG tiene factores adicionales que refuerzan su capacidad para restringir el abasto: i) la falta de claridad en el CONTRATO MARCO respecto de la modalidad y los volúmenes comprometidos para el ALMACENAMIENTO EXTERNO con PEMEX TRI; y, ii) la opacidad en la información sobre la posible capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO de PEMEX LOG, que no ha sido reportada en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, ni puesta a disposición de terceros.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que disminuyen la probabilidad de ingreso para un nuevo oferente, lo que se relaciona con el número reducido de oferentes y con la escasez en la infraestructura disponible: i) las de tipo económico están relacionadas con el acceso al financiamiento, los montos de las inversiones en infraestructura y los plazos para su recuperación, así como los tiempos requeridos antes de iniciar operaciones y la baja probabilidad de usar alternativamente la infraestructura para almacenar otros petrolíferos; y, ii) la de tipo normativo, aunque no obran elementos para suponer que son infranqueables, está relacionada con la necesidad de contar con permisos de la CRE para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como de la SENER para la obtención de la Evaluación de Impacto Social.
- Existen dificultades para que los ALMACENISTAS accedan a fuentes de insumos alternativas (es decir, a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para turbosina), que se relacionan con las barreras a la entrada de tipo económicas para construir infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO propia.
- A pesar de que los ALMACENISTAS EXTERNOS distintos a PEMEX LOG sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO, reportan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque se observa que sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

3. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existe un solo MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el cual en su dimensión servicio está conformado por la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, con una dimensión geográfica nacional. Lo anterior, con base en las siguientes consideraciones:

- La COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no tiene sustitutos por el lado de la demanda, pues no es factible para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga adquirir turbosina a través de permisionarios para actividades distintas a la COMERCIALIZACIÓN y se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no acuden a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para la adquisición de turbosina.
- La COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no tiene sustitutos por el lado de la oferta, pues: i) los permisionarios para actividades distintas a la COMERCIALIZACIÓN no pueden prestar dicha actividad; ii) el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO no ha concurrido a las licitaciones que realizan los TRANSPORTISTAS AÉREOS; y, iii) es poco probable que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS presten dicha actividad en el corto plazo, ante un incremento de precio o deterioro de la calidad de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, pues incurrirían en costos para cumplir con los mecanismos de asignación establecidos por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como para poder contratar y gestionar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.
- La dimensión geográfica del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es nacional, pues los permisos emitidos por la CRE para la prestación de la COMERCIALIZACIÓN facultan a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para ofrecer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS dicho servicio en cualquier parte del territorio nacional. Además, el hecho de que no se requiera contar con infraestructura y/o equipo para prestar la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA permite a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS prestar dicho servicio en regiones diferentes dentro del territorio nacional. Finalmente, el Noveno Considerando del acuerdo A/034/2016, emitido por la CRE el catorce de julio de dos mil dieciséis, establece que las operaciones de COMERCIALIZACIÓN se entenderán hechas en territorio nacional, aun cuando se hayan ofertado en territorio extranjero.
- Se observa que la única restricción normativa que limita el acceso de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a fuentes de abasto alternativas de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, consiste en que los AGENTES ECONÓMICOS que la ofrezcan cuenten con el permiso respectivo emitido por la CRE.

Una vez determinado el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en dicho mercado, al considerar lo siguiente:

- ASA y WFS fueron los AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el cual es un mercado altamente concentrado. En los años dos mil diecinueve y dos mil veinte, los principales AGENTES ECONÓMICOS detentaron, al menos, el 93% (noventa y tres por ciento) de la participación de mercado.
- ASA y WFS tienen la capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al considerar que: i) los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN se determinan libremente por los AGENTES ECONÓMICOS, de conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH; ii) ASA y WFS son los principales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, lo que les permite acceder a las bandas de descuento más altas que otorga PEMEX TRI, derivado del volumen adquirido; iii) de los

COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que atienden a los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS, únicamente continúan en el mercado ASA y WFS como participantes relevantes, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen la capacidad de acudir con COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS alternativos.

- Existen barreras a la entrada de tipo económico en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales consisten en altos costos financieros para prestar servicios de valor agregado, así como las ventajas que podría obtener ASA debido a su integración vertical, es decir, en su carácter de ALMACENISTA INTERNO, COMERCIALIZADOR SECUNDARIO y proveedor del servicio de EXPENDIO.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales consisten en: i) la necesidad de contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN; ii) la obligación de contar con un inventario mínimos de ALMACENAMIENTO, establecida en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, iii) el requisito asimétrico para COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS distintos a ASA de contar con un contrato o carta de adjudicación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga para poder contratar capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA.
- Existen barreras a la entrada de tipo conductuales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, que consisten en que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, distintos a ASA, resienten largos tiempos de espera en las solicitudes de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO dirigidas a esta entidad, en su carácter de ALMACENISTA INTERNO, lo que genera que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS vean afectado el servicio que ofrecen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, aun cuando los TCPS ASA establecen plazos concretos para la atención de dichas solicitudes.
- Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, observa que no existen AGENTES ECONÓMICOS que puedan contrarrestar el poder de ASA y WFS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Por el contrario, diversos AGENTES ECONÓMICOS salieron del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.
- ASA no ha llevado a cabo la reestructura orgánica para cumplir con lo establecido en la RES/476/2019 de la CRE, por lo que subsiste su integración vertical como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, ALMACENISTA INTERNO y EXPENDEDOR.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

4. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existen 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO que consisten, en su dimensión servicio, en el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina y, en su dimensión geográfica, están delimitados por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en los que se presta este servicio.(5) A continuación, se presentan los elementos que tomó en cuenta la AUTORIDAD INVESTIGADORA para arribar a dicha conclusión preliminar:

- El servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO no tiene sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta. Por el lado de la demanda, solo existe un sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO por aeropuerto, por lo cual los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen alternativas dentro de cada aeropuerto. Asimismo, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen opciones fuera de los aeropuertos ya que el ALMACENAMIENTO EXTERNO no es una opción viable, dada la regulación del sector. Por el lado de la oferta, ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en 60 (sesenta) aeropuertos y no enfrenta restricciones competitivas de los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO.
- En relación con la dimensión geográfica del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO, se observa que los permisos de ALMACENAMIENTO con los que se presta la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO especifican individualmente, entre otros, el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos o instalaciones con los cuales puede prestarse. Lo anterior implica que el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO es un servicio que se presta in situ. Además, no resulta jurídicamente viable la sustitución del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO entre aeropuertos, de conformidad con el marco regulatorio aplicable.
- Se observa que los títulos de concesión para la operación y administración de los aeropuertos no han sido modificados y mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO. Lo anterior, aun cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, de acuerdo con lo siguiente:

- Desde dos mil dieciséis hasta dos mil veinte, ASA ha sido único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.
- ASA podría tener capacidad para restringir el abasto de ALMACENAMIENTO INTERNO, derivado de que no existe en los TCPS ASA un mecanismo claro para que se preste a sí mismo el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, aunado a que dicho organismo no ha concluido con la obligación establecida por la CRE en la RES/476/2019 para separarse de forma funcional, operativa y contable.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con los montos para la construcción de infraestructura y adquisición de equipo para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: i) la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio, emitido por la CRE, ii) las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en

los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que son aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente; y, **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.

Existen quejas de algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS respecto de: **i)** los atrasos que generan los procedimientos para la demanda del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA; **ii)** la calidad de los servicios de ASA, que puede generar afectaciones no imputables a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS; y, **iii)** dado que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, la información que obtiene ASA en su calidad de ALMACENISTA podría generar ventajas para este organismo en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

Por todo lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado del ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos analizados, correspondientes a los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

5. MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existen 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO que consisten, en su dimensión servicio, en el servicio de EXPENDIO de turbosina y, en su dimensión geográfica, están delimitados por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en donde se presta este servicio.(6) A continuación, se presentan los elementos que tomó en cuenta la AUTORIDAD INVESTIGADORA para arribar a dicha conclusión preliminar:

- El servicio de EXPENDIO no tiene sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta. Por el lado de la demanda, el servicio de EXPENDIO es el único medio por el que se puede entregar turbosina dentro de los aeropuertos a las aeronaves. Por lo tanto, no puede ser sustituido por ningún otro servicio. Por el lado de la oferta, ASA es el único permisionario que brinda el servicio de EXPENDIO a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Además, no se identifica ningún otro AGENTE ECONÓMICO para satisfacer la demanda del servicio de EXPENDIO de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en algún aeropuerto en un corto periodo.
- En relación con la dimensión geográfica del mercado relevante, se observa que en los permisos para la actividad de EXPENDIO se especifica individualmente el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos con los cuales puede prestarse. Lo anterior implica que el servicio de EXPENDIO es un servicio que se presta en sitio. Adicionalmente, los TRANSPORTISTAS AÉREOS señalaron que el EXPENDIO de turbosina desde otros aeropuertos distintos a los aeropuertos de origen o destino no resulta operativa ni económicamente viable.
- Se observa que la mayoría de los títulos de concesión para la operación y administración de los aeropuertos no han sido modificados y mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO. Lo anterior, aun cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, de acuerdo con lo siguiente:

- ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de EXPENDIO en cada uno de los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.
- ASA tiene capacidad para fijar las tarifas del servicio de EXPENDIO, ya que solo tiene la obligación de registrarlas ante la SICT y de informar a la SHCP para su aprobación.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con el acceso a la red de hidrantes de ASA, los montos para la adquisición del equipo de EXPENDIO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio de EXPENDIO, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que sustente que dicho permiso es una barrera infranqueable a la entrada, **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que son aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente, y **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de EXPENDIO debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera.
- Existen diversos USUARIOS que han presentado inconformidades respecto de la manera en que ASA cobra las tarifas de EXPENDIO, toda vez que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de dicho organismo. Adicionalmente, se cuenta con manifestaciones sobre incongruencias con las operaciones de ASA, que han provocado que los AGENTES ECONÓMICOS no puedan usar su propia turbosina y deban recurrir a ASA para adquirirla.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de EXPENDIO en cada uno de los aeropuertos analizados, correspondientes a los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

Finalmente, el DICTAMEN PRELIMINAR describe las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas preliminarmente por la AUTORIDAD INVESTIGADORA en los MERCADOS RELEVANTES. En cada una de las barreras, se señalan los efectos que estas generan, así como las medidas correctivas que se consideran necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES, se realiza el análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción al que se refiere el artículo 12 de las

DISPOSICIONES y se propone el cronograma de implementación de las medidas correctivas. Las medidas correctivas propuestas tomaron en consideración las opiniones técnicas no vinculatorias emitidas por algunas AUTORIDADES PÚBLICAS en respuesta a la solicitud de la AUTORIDAD INVESTIGADORA.

Al respecto, en el DICTAMEN PRELIMINAR se presentan las siguientes barreras a la competencia y libre concurrencia:

1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que algunas disposiciones del régimen de permisos previos de importación constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia, ya que limitan y restringen de manera directa e indirecta las actividades de importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que determinados requisitos, establecidos tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, emitidos por la SENER y la SE, dificultan la obtención de los permisos previos de importación.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los siguientes requisitos dificultan la obtención de los permisos previos con vigencia de 1 (un) año:
 - o Los interesados en obtener un permiso previo de importación deben demostrar que cuentan con relaciones contractuales o comerciales con clientes, en los que se señale el volumen que planean vender. Así, un AGENTE ECONÓMICO con interés de obtener un permiso de importación debe demostrar que cuenta con clientes y justificar volúmenes antes de contar con el permiso de importación. De acuerdo con manifestaciones de AGENTES ECONÓMICOS, es poco probable que los posibles clientes acudan a nuevos proveedores y firmen contratos con ellos, de manera previa a la obtención del permiso.
 - o Se debe demostrar que los AGENTES ECONÓMICOS cuentan con un contrato o factura que acredite la relación comercial con sus proveedores extranjeros, en el que se sustente el volumen que planean adquirir. Este requisito resulta excesivo e introduce rigideces que tienen impacto en toda la cadena de valor de la turbosina ya que, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que es posible que los importadores tengan la opción de adquirir turbosina en el extranjero sin la necesidad de contar con contratos, al realizar compras al contado y de entrega inmediata. De igual forma, es poco probable que un AGENTE ECONÓMICO adquiera combustible y presente su factura, sin tener la certeza de que obtendrá el permiso.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los siguientes requisitos dificultan la obtención de los permisos previos con vigencia de 5 (cinco) o 20 (veinte) años:
 - o Cumplir con los requisitos para el permiso previo con vigencia de 1 (un) año, por lo que también aplica lo señalado en el punto anterior.
 - o En el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, los interesados en obtener un permiso previo de importación con vigencia de 20 (veinte) años deben presentar contratos de suministro de largo plazo. De forma similar, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que los interesados en obtener un permiso previo de importación con vigencia de 5 (cinco) años deben demostrar que sus compromisos contractuales tendrán una duración de al menos 5 (cinco) años. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que estos requisitos representan un obstáculo para la obtención de dichos permisos, debido a que es difícil para los AGENTES ECONÓMICOS establecer relaciones comerciales con clientes sin antes poder demostrar que cuentan con la capacidad de proveer turbosina.
 - o El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que, para la obtención de un permiso previo de importación, los AGENTES ECONÓMICOS con interés deben demostrar que cuentan con infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte o que se está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente a esta. La exigencia de contar con capacidad de ALMACENAMIENTO actúa como una restricción a la competencia, máxime, al tomar en consideración la escasez de opciones para el ALMACENAMIENTO de turbosina y la falta de acceso a la infraestructura existente debido a que se encuentra comprometida.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el esquema de requisitos para obtener la prórroga de permisos previos de importación, modificado con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, introduce rigideces que dificultarían a los AGENTES ECONÓMICOS realizar cambios de proveedores o clientes, puntos de internación y volúmenes, entre otros, a fin de responder a situaciones cambiantes en los mercados. Lo anterior, ya que se tiene que acreditar que se cumplieron las condiciones manifestadas en la solicitud del permiso previo sin prever un mecanismo claro para acreditar que dichas condiciones se mantuvieron.
- De acuerdo con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la SENER cuenta con amplios márgenes de discrecionalidad, por ejemplo, en relación con uso de conceptos indeterminados relacionados con el otorgamiento de permisos, la evaluación al otorgar prórrogas, la determinación de volúmenes de importación, la consulta a las EPE sobre la suficiencia de la producción nacional, y la operación de la negativa ficta, lo que la posibilita para limitar el número de participantes en la actividad de importación a través de la restricción en el otorgamiento de permisos y sus prórrogas.
- El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN elimina la posibilidad de que los AGENTES ECONÓMICOS tengan acceso a permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años, al prever permisos con vigencia únicamente de 1 (uno) y 5 (cinco) años. Esta modificación en la vigencia de los permisos de importación afecta el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que limita la capacidad de competir de los participantes de este mercado al restringir sus posibilidades de posicionarse en el mismo, desincentiva la inversión, la entrada de nuevos

competidores y otorga ventajas a los importadores establecidos que ya cuentan con un permiso de importación de 20 (veinte) años.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que la figura de caducidad -supuesto por el que la SENER puede dar por terminados los permisos de importación- sobre los permisos con vigencia de 1 (un) año, establecida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, genera incertidumbre a los importadores de turbosina sobre la continuidad del desarrollo de sus actividades y puede disminuir la competencia mediante la reducción artificial del número de participantes en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, al disminuir sus opciones para allegarse de la turbosina.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones (**M-1**) a la SENER y a la SE para que modifiquen el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN y, en la medida en que continúe aplicándose, modifiquen también el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, conforme a lo siguiente:

- i) Se eliminen los requisitos para la obtención de permisos referentes a la acreditación de relaciones contractuales con proveedores extranjeros y/o con clientes, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
- ii) Se establezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que el requisito para el otorgamiento de prórrogas consista en que las circunstancias de hecho o los criterios con los que se otorgó continúen vigentes, como se encuentra establecido en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
- iii) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la obligación de acreditar volúmenes, así como la facultad de la SENER de ajustar los volúmenes a autorizar en la solicitud de permisos. De igual manera, se elimine del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN la obligación de señalar el volumen que se planea adquirir y/o vender. Se recomienda que, en ningún caso, el otorgamiento o prórroga de permisos esté sujeto a volúmenes mínimos ni máximos de importación.
- iv) Se elimine, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la operación de la negativa ficta relacionada con la emisión de los permisos de importación. En este mismo sentido, se recomienda establecer, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, plazos claros para resolver sobre las solicitudes de permisos, prórrogas y modificaciones, las cuales deberán ser proporcionales a la vigencia del permiso.
- v) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la posibilidad de consultar a las EPE sobre la suficiencia o insuficiencia de producción con el fin de resolver sobre la solicitud de permisos.
- vi) Se eliminen del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN las consideraciones en el otorgamiento de permisos respecto de la suficiencia de los combustibles y/o la balanza energética.
- vii) Se establezca expresamente en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que todas las resoluciones de la SENER relacionadas con el otorgamiento de permisos, sus prórrogas o modificaciones, deberán fundarse, motivarse y notificarse personalmente al solicitante, sin que deba mediar una solicitud de acceso a la información en términos de las disposiciones en materia de transparencia y acceso a la información pública gubernamental.
- viii) Se reestablezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN el otorgamiento de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años. Asimismo, se recomienda favorecer e impulsar activamente el otorgamiento de este tipo de permisos de 20 (veinte) años, frente a aquellos permisos que tengan una duración menor.
- ix) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la figura de caducidad para los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año.

De manera consistente con las recomendaciones señaladas previamente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la SE y a la SENER que, en caso de que emitan un nuevo acuerdo o cualquier otro acto administrativo que establezca las disposiciones regulatorias de los permisos de importación de turbosina, se consideren las medidas propuestas en los incisos i) a ix) del presente apartado.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-1	Se recomienda a la SENER y a la SE que implementen la M-1 dentro del plazo de 6 (seis) meses , contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del Pleno. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SENER y/o la SE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SENER y/o la SE deberán informar a la Comisión y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita la prórroga.	A) La SENER y la SE deberán presentar a la Comisión, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado, o del de su prórroga, un informe que contenga la descripción de la medida implementada, en la que se refiera cada uno de los incisos de la M-1 , así como el soporte documental correspondiente. B) En caso de que la SENER y/o la SE consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho, o derecho, para la implementación de la M-1 en el plazo señalado, deberá informar a la Comisión dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan

		<p>de implementación que contenga la descripción de la circunstancia que imposibilitó la implementación de la M-1, una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>C) En caso de que la SENER o la SE no implementen la M-1 en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>
--	--	--

2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen barreras a la competencia y libre concurrencia relacionadas con la escasez y la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- Múltiples AGENTES ECONÓMICOS manifestaron que la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país es escasa.
- PEMEX LOG controla 12 (doce) de las 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se encuentran en operación en el país. Además, PEMEX LOG tiene comprometida capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO con PEMEX TRI, su único USUARIO, mediante el CONTRATO MARCO, por lo cual se dificulta que otros COMERCIALIZADORES puedan demandar el acceso a dicha infraestructura.
- En relación con los ALMACENISTAS distintos a PEMEX LOG, se observa que la mayor parte de la capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra reservada a través de contratos con COMERCIALIZADORES específicos, por lo cual se dificulta que otros COMERCIALIZADORES puedan demandar el acceso a dicha infraestructura.
- Los ALMACENISTAS tienen la obligación de dar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, sujeto a la disponibilidad de capacidad de sus sistemas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO. En caso de que exista capacidad disponible, se deberá hacer del conocimiento público a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO. En el BOLETÍN ELECTRÓNICO, los ALMACENISTAS están obligados a publicar, entre otros, su capacidad disponible. Esto es primordial para evitar asimetrías de información, dar acceso a los COMERCIALIZADORES a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y, así, poder cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
- De información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que PEMEX LOG no ha dado cumplimiento a diversas disposiciones establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO, principalmente, la de difundir información entre sus USUARIOS y el público en general, de manera permanente, en un BOLETÍN ELECTRÓNICO. Esto ha generado incertidumbre entre los AGENTES ECONÓMICOS que deseen demandar el acceso a su infraestructura, pues al no cumplir con su obligación de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, principalmente, sobre la capacidad disponible en sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO, restringe el acceso a la posible capacidad disponible de ALMACENAMIENTO EXTERNO y así dificulta que los COMERCIALIZADORES estén en posibilidad de acceder al ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como estar en aptitud de cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos que muestran que otros AGENTES ECONÓMICOS que prestan ALMACENAMIENTO EXTERNO sí publican su información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO. No obstante, los USUARIOS de estos AGENTES ECONÓMICOS cuentan con capacidad reservada que no está siendo efectivamente utilizada durante largos periodos de tiempo. A pesar de ello, cuando los ALMACENISTAS comprometen su capacidad a través de contratos bajo la modalidad de reserva contractual, reportan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la CRE (**M-2**):

- i) Revise y verifique los términos de las relaciones contractuales para los servicios de ALMACENAMIENTO entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, en términos de los TCPS que le fueron aprobados, por lo menos, por lo que hace al señalamiento expreso de volúmenes de servicio y especificación de la modalidad de contratación. Lo anterior, a fin de que determine si dichas relaciones contractuales impiden que PEMEX LOG cumpla con las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, ordene a dichos AGENTES ECONÓMICOS la realización de los ajustes que correspondan.
- ii) Aplique la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, en relación con los participantes de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Lo anterior, a fin de que la regulación corresponda con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente de los MERCADOS RELEVANTES DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE SECUNDARIA, en los

que tiene impacto la escasez de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la dificultad para su acceso. Como parte de estas medidas, se recomienda a la CRE para que:

- a. Realice una supervisión más estricta del uso que efectivamente se le está dando a la infraestructura de ALMACENAMIENTO, de manera que identifique las oportunidades de acceso a esas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de terceros. En este caso, no debe bastar que exista reserva o compromisos contractuales para señalar que no existe Capacidad Disponible, sino que debe identificarse y comprobarse si esa capacidad (reservada o no) se está utilizando efectivamente, por ejemplo, en términos de un seguimiento y verificación más estricto de la programación de pedidos, como lo señala la disposición 26.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

En caso de que la CRE identifique capacidad que no está siendo efectivamente utilizada en una terminal de ALMACENAMIENTO, se recomienda que verifique y aplique las medidas que considere necesarias, a fin de que se garantice que los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO brinden acceso a su capacidad de ALMACENAMIENTO que no esté siendo efectivamente utilizada y que, en su caso, dicho acceso cumpla con los principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio.

- b. Verifique el cumplimiento y refrende las obligaciones de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO que correspondan a la totalidad de los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO, de conformidad con las DACG DE ACCESO ABIERTO, ordenando que el término "Capacidad Disponible" contemple aquella capacidad que no está siendo efectivamente utilizada, aunque esté reservada o comprometida contractualmente.
- c. Revise las posibles asimetrías de información que pudieran existir entre PEMEX LOG y la propia CRE, específicamente, respecto de la información correspondiente a la capacidad operativa máxima y la efectivamente utilizada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, a fin de que esta última pueda cumplir plenamente con sus tareas regulatorias relacionadas con los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-2/ inciso i)	<p>Se recomienda a la CRE que implemente la M-2/ inciso i), dentro del plazo de 6 (seis) meses, contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO.</p> <p>Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.</p>	<p>A) La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente:</p> <p>i) La descripción de las actividades realizadas para implementar la medida;</p> <p>ii) Los resultados obtenidos de la revisión y verificación realizada; y,</p> <p>iii) Las consideraciones realizadas respecto de los términos de las relaciones contractuales revisadas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, la descripción y cronograma de las órdenes emitidas a los AGENTES ECONÓMICOS correspondientes, así como el soporte documental correspondiente.</p> <p>B) En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la M-2/ inciso i) en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>C) En caso de que la CRE no implemente la M-2/ inciso i) en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>

--	--	--

M-2/ inciso ii)	<p>Se recomienda a la CRE que implemente la M-2/ inciso ii), dentro del plazo de 6 (seis) meses, contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO.</p> <p>Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.</p>	<p>A) La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente:</p> <p>i) El inciso de la medida aplicada; y</p> <p>ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente.</p> <p>B) En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la M-2/ inciso ii) en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>C) En caso de que la CRE no implemente la M-2/ inciso ii) en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>
------------------------	---	---

3. Barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES relacionados con el SUMINISTRO (Barrera B-3)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen barreras a la competencia y libre concurrencia relacionadas con la integración vertical de ASA en los segmentos de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- ASA, dentro del MERCADO INVESTIGADO, provee los servicios de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina.
- La CRE le otorgó a ASA 60 (sesenta) permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO y 62 (sesenta y dos) permisos de EXPENDIO. Por otro lado, para la prestación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ASA solicitó a la CRE, en marzo de dos mil diecisiete, un permiso de COMERCIALIZACIÓN DE PETROLÍFEROS, el cual fue otorgado con número H/20159/COM/2017. Sin embargo, dicha autoridad consideró procedente que el carácter del mismo fuera provisional, debido a que ASA opera 60 (sesenta) instalaciones de ALMACENAMIENTO INTERNO, por lo que puede ejercer control sobre estas, lo que afecta negativamente la competencia, la eficiencia en los mercados y el acceso abierto.(7) Asimismo, sujetó la vigencia de dicho permiso provisional a la separación de las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de las de ALMACENAMIENTO INTERNO, mediante la constitución de una persona moral distinta a ASA y a que esta obtuviera el permiso definitivo.(8)
- No obstante, el catorce de junio dos mil diecinueve, la CRE le otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN número H/22259/COM/2019, sin que se cumplieran las condiciones de separación estricta de dichas actividades. A través de la resolución por la que se le otorgó el permiso definitivo, la CRE señaló que ASA se ha visto imposibilitado para constituir una persona moral distinta por cuestiones de carácter presupuestario, por lo que se hace necesario realizar acciones para establecer la separación funcional, operativa y contable.(9)

- A la fecha del acuerdo de conclusión de la investigación que obra en el EXPEDIENTE, ASA no había dado total cumplimiento a las obligaciones a las que se encuentra sujeto como titular del permiso H/22259/COM/2019, ya que requiere contar con autorizaciones gubernamentales para la aprobación de su nueva estructura orgánica y funcional.(10)
- Sobre el particular, diversos COMERCIALIZADORES y TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron la existencia de problemas derivados de la aún existente integración vertical de ASA y los servicios que presta.
- Diversos AGENTES ECONÓMICOS manifiestan una disminución en la calidad de los diferentes servicios prestados por ASA a sus competidores en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al tener el doble carácter como competidor y proveedor de los servicios relacionados con el SUMINISTRO, es decir, de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.
- Derivado de que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de ASA, tanto los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como los TRANSPORTISTAS AÉREOS observan que ASA cobra de manera conjunta el precio de la molécula y los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Esto genera incertidumbre, ya que no es clara la distinción entre los descuentos que se obtienen por la compra de turbosina a ASA y los descuentos que ASA otorga por volumen suministrado en el servicio de EXPENDIO, ya que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS consideran que las tarifas están ligadas. De manera preliminar, se considera que esto puede favorecer a ASA sobre otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la SHCP y la SFP (**M-3A**):

- i) La SHCP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen presupuestario y/o las autorizaciones correspondientes.
- ii) La SFP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen organizacional y/o las autorizaciones correspondientes.

Orden a ASA, en específico a su Consejo de Administración (**M-3B**), para que:

- i) Una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas, autorice y publique en el DOF los cambios de la nueva estructura orgánica de ASA.
- ii) De conformidad con lo señalado en la opinión técnica no vinculatoria de la CRE, ASA se encuentra en el supuesto de participación cruzada en términos del artículo 83, segundo párrafo, de la LH, por lo que, una vez que obtenga las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas y cumpla con las obligaciones de reestructura orgánica establecidas por la CRE, deberá solicitar a la COMISIÓN la opinión a que se refiere el artículo 83, tercer párrafo, de la LH.
- iii) Reporte a esta COMISIÓN, una vez realizado lo señalado en el punto anterior, la implementación de los cambios a la nueva estructura orgánica de ASA y sus implicaciones en la operación de cada una de las actividades que realiza (COMERCIALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO y EXPENDIO).

Dicho reporte deberá contener, por lo menos, el soporte documental de: i) procedimientos de cada una de las actividades en el que se señalen las áreas y personal que se involucren en cada una de ellas; ii) esquemas de contabilidad aplicables a cada una de las actividades, así como el desglose de facturación para cada uno de los servicios; y, iii) metodologías de cálculo y asignación de costos.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-3A	Se recomienda a la SHCP y a la SFP que dentro del plazo de 3 (tres) meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, implementen la M-3A . Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SHCP y la SFP, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, la SHCP y la SFP deberán informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	A) La SHCP y la SFP deberán presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o del de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. B) En caso de que la SHCP y/o a la SFP consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho o derecho, para la implementación de la M-3A en el plazo señalado, deberán informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. C) En caso de que la SHCP y/o la SFP no implementen la M-3A en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifiquen sus razones, dentro de los 20 (veinte) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga.

		La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
--	--	--

M-3B/ inciso i)	<p>Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 3 (tres) meses posteriores a ello, implemente la M-3B/ inciso i).</p> <p>Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.</p>	<p>ASA deberá presentar a la COMISIÓN dentro de los de 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o el de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente:</p> <p>i) La medida aplicada; y</p> <p>ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>
M-3B/ inciso ii)	<p>Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 2 (dos) meses posteriores a ello, implemente la M-3B/ inciso ii).</p> <p>Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 2 (dos) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.</p>	<p>El cumplimiento de la orden se acreditará con la emisión de la opinión de la COMISIÓN que corresponda, una vez seguido el procedimiento de la LFCE para tales efectos.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>
M-3B/ inciso iii)	<p>Se ordena a ASA que, una vez concretada la implementación de la M-3B/ inciso i), presente semestralmente durante 2 (dos) años el reporte que se refiere la M-3B/ inciso iii).</p> <p>El reporte deberá presentarse durante los primeros 30 (treinta) días de cada semestre.</p>	<p>La COMISIÓN considerará los reportes presentados por ASA para dar seguimiento y considerar o evaluar, en su caso, el desempeño del mercado, la existencia de las condiciones de competencia efectiva de los mercados en los que participa en el mediano plazo, así como la permanencia o no de las barreras identificadas previamente.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>

4. Barrera a la competencia los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO (Barrera B-4)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existe una barrera a la competencia y libre concurrencia que corresponde a la existencia de cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- A partir de la entrada en vigor de la LEY DE AEROPUERTOS, el marco jurídico del sector aeroportuario permitió que los particulares a través de concesiones pudieran construir, operar y administrar aeropuertos en territorio nacional.(11) No obstante, se estableció que ASA continuaría administrando los aeropuertos del país, en términos de su Decreto de Creación hasta en tanto la SICT otorgara concesiones respecto de los aeropuertos administrados por ASA.(12)
- En línea con lo anterior, el artículo Noveno Transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS estableció, en su momento, un derecho de exclusividad en favor de ASA. En seguimiento a dicha disposición, se estableció en los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos emitidos por la SICT, una exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO, entre otras actividades.
- Con la entrada en vigor de la LH el once de agosto de dos mil catorce, se derogó materialmente la exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO. Esto, fue posteriormente reconocido por la SICT con la emisión del "AVISO General relacionado con el artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos" que se publicó en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.
- No obstante, a la fecha, los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos no han sido modificados y aún mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Lo anterior aun cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Lo anterior conlleva una imposibilidad jurídica para que existan otros posibles prestadores de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, lo que, a su vez, impide que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tengan la posibilidad de adquirir turbosina de terceros en mejores condiciones, en términos de precio, oportunidad en el suministro, calidad en el servicio, entre otros.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la SICT (**M-4**):

- Modifique los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos y cualquier otra disposición o acto administrativo que haya emitido, en el que se otorgue exclusividad en favor de ASA para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, eliminando dicha exclusividad; y,
- No establezca en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos o en cualquier otra disposición o acto administrativo que otorgue con posterioridad, derechos de exclusividad en favor de ASA, ni de ningún otro AGENTE ECONÓMICO, para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO y EXPENDIO.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-4	Se recomienda a la SICT que implemente la M-4 dentro del plazo de 6 (seis) meses , contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SICT, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SICT deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	A) La SICT deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o del de su prórroga, un informe que contenga la descripción de la medida implementada y el soporte documental correspondiente. B) En caso de que la SICT considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la M-4 en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. C) En caso de que la SICT no implemente la M-4 en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar a la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, en un plazo de 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información

confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

5. Barrera a la competencia que consiste en la ausencia de regulación de participación máxima en la reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-5)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existe una barrera a la competencia y libre concurrencia que consiste en la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, relacionada con la inexistencia de límites a la participación máxima de PEMEX TRI en la contratación y reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Esta barrera se manifiesta en el hecho de que la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país se encuentra contratada o reservada con PEMEX TRI y, por lo tanto, no se encuentra disponible para los COMERCIALIZADORES que requieren acceder a ella. Lo anterior dificulta la viabilidad económica y el acceso a opciones de ALMACENAMIENTO disponibles para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, y las opciones para cumplir con obligaciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- La falta de acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO limita la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, pues estos requieren acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para ser una opción competitiva, ya que este acceso les permite el desarrollo de canales de distribución eficientes, la expansión del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA hacia diferentes aeropuertos y la obtención de permisos de importación con estabilidad en el mediano plazo. Asimismo, limita las opciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para cumplir con la obligación de almacenamiento mínimo de turbosina, establecida en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. Dada la existencia de barreras a la entrada en el ALMACENAMIENTO EXTERNO, es poco probable para un COMERCIALIZADOR PRIMARIO o un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO construir dicha infraestructura, por lo que necesita acceso a la existente.
- PEMEX TRI tiene una participación superior al 98% (noventa y ocho por ciento) en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, así como la capacidad para fijar precios y restringir el abasto en él. En dicho mercado relevante únicamente hubo 3 (tres) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y 1 (un) participante potencial, de los cuales uno salió del mercado, otro enfrenta un proceso de revocación de su permiso de importación y otro no ha podido utilizarlo debido a asuntos relacionados con la caducidad de su permiso; es decir, PEMEX TRI es materialmente el único participante. Además, PEMEX TRI tiene contratado o reservado el 57% (cincuenta y siete por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO operativa en el país, por lo que otros COMERCIALIZADORES PRIMARIOS no pueden acceder a ella. En consecuencia, en caso de que exista capacidad disponible (que podría ser nueva capacidad o capacidad que haya quedado liberada) y esa capacidad pueda ser contratada por PEMEX TRI, se privaría a competidores potenciales de opciones para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, lo que apuntalaría la presencia de PEMEX TRI como el único o el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO.
- No es clara la permanencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de los 2 (dos) COMERCIALIZADORES que tienen contratada capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, distintos de PEMEX TRI, por lo que esta podría quedar disponible para otros nuevos participantes. Sin embargo, dado que PEMEX TRI es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que tiene producción de turbosina en México y es materialmente el único que importa ese combustible, es también el único que, en el corto plazo, estaría en condiciones de hacer uso de la capacidad que, eventualmente, quedará disponible. En caso de que reserve para sí dicha capacidad, se privaría a otros AGENTES ECONÓMICOS de la posibilidad de convertirse en competidores viables en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.
- El número escaso de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y su baja participación en el mercado, que les impide contrarrestar el poder de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA son efectos, entre otros elementos, de la dificultad para acceder a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO contratada con PEMEX TRI.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la CRE que, en términos del artículo 83 de la LH, establezca una regulación que consista en una determinación de la participación máxima que puede tener PEMEX TRI en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO a nivel regional, a fin de promover el uso eficiente de la infraestructura (M-5).

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-5	Se recomienda a la CRE que implemente la M-5 dentro del plazo de 6 (seis) meses , contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la	A) La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo otorgado o de su prórroga, un informe que contenga la descripción de las actividades realizadas para implementar la medida. B) En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para

	<p>CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.</p>	<p>la implementación de la M-5 en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle, para su opinión, un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>C) En caso de que la CRE no implemente la M-5 en el plazo establecido, ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga.</p> <p>La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.</p>
--	--	---

Por lo anteriormente expuesto y señalado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye y acuerda lo siguiente:

PRIMERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que hay elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, así como la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que se proponen medidas correctivas para eliminar las Barreras a la Competencia identificadas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SEGUNDO. Notifíquese mediante oficio a la Comisión Reguladora de Energía, a la Secretaría de Economía, a la Secretaría de Energía, a la Secretaría de la Función Pública, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el presente DICTAMEN PRELIMINAR, para hacer de su conocimiento la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 163, fracción IV y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. Notifíquese por correo electrónico a Aeropuertos y Servicios Auxiliares el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone diversas medidas correctivas para eliminar las posibles 5 (cinco) Barreras a la Competencia, que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 1, 2, fracción II, 3, 16, 17 y 18 de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

CUARTO. Notifíquese, mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de internet de la COMISIÓN, para que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, puedan manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes. Lo anterior, de conformidad con los artículos 94, fracciones III, tercer párrafo, y IV de la LFCE; y, 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN para que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

El Titular de la Autoridad Investigadora, **José Manuel Haro Zepeda**.- Rúbrica.

Anexo Único. Glosario del extracto del DICTAMEN PRELIMINAR

<p>ACUERDO DE ABROGACIÓN</p>	<p>Acuerdo por el que se abroga el diverso por el que se suspenden todas las consecuencias derivadas del Acuerdo que establece las mercancías cuya importación y exportación está sujeta a regulación por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintiséis de diciembre de dos mil veinte, en términos de la resolución del incidente de suspensión derivado del juicio de amparo 16/2021, del índice del Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República, publicado en el Diario Oficial de la Federación el tres de marzo de dos mil veintiuno, publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil veintidós.</p>
<p>ACUERDO DE CLASIFICACIÓN</p>	<p>Acuerdo por el que se establece la clasificación y codificación de Hidrocarburos y Petrolíferos cuya</p>

	<p>importación y exportación está sujeta a Permiso Previo por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el DOF el veintinueve de diciembre de dos mil catorce, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintidós de febrero de dos mil diecinueve.</p> <p>El ACUERDO DE CLASIFICACIÓN ya no es aplicable en virtud del ACUERDO DE ABROGACIÓN.</p>
ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN	Acuerdo que establece las mercancías cuya importación y exportación está sujeta a regulación por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el DOF el veintiséis de diciembre de dos mil veinte.
AGENTE ECONÓMICO	Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.(13)
ALMACENAMIENTO	El depósito y resguardo de PETROLÍFEROS en depósitos e instalaciones confinados que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo.(14)
ALMACENAMIENTO EXTERNO	El ALMACENAMIENTO de turbosina que se realiza fuera de aeropuertos.
ALMACENAMIENTO INTERNO	El ALMACENAMIENTO de turbosina que se realiza dentro de un aeropuerto.
ALMACENISTA	AGENTES ECONÓMICOS permisionarios que realizan la actividad de ALMACENAMIENTO.
ALMACENISTA INTERNO	AGENTES ECONÓMICOS permisionarios que realizan la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO.
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN.
AUTORIDAD PÚBLICA	Toda autoridad de la Federación, de los Estados, del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público.(15)

BOLETÍN ELECTRÓNICO	Plataforma informática accesible vía remota a la que se hace referencia en el Capítulo IV del Título Tercero de la LH, en la que los permisionarios difunden entre los USUARIOS y el público en general la información relevante sobre la prestación del servicio de transporte por ducto y ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS.
COMERCIALIZACIÓN	La actividad de ofertar a USUARIOS o USUARIOS FINALES, en conjunto o por separado, la compraventa de PETROLÍFEROS, la gestión o contratación de los servicios de transporte, ALMACENAMIENTO o distribución de dichos productos, y la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o USUARIOS FINALES en las actividades a que se refiere el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.(16)
COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA	La COMERCIALIZACIÓN de turbosina realizada por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.
COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA	La COMERCIALIZACIÓN de turbosina realizada por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

COMERCIALIZADOR	AGENTE ECONÓMICO permisionario que realiza la actividad de COMERCIALIZACIÓN.
COMERCIALIZADOR PRIMARIO	El AGENTE ECONÓMICO permisionario que ofrece a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS la COMERCIALIZACIÓN de turbosina importada o producida en territorio nacional.
COMERCIALIZADOR SECUNDARIO	El AGENTE ECONÓMICO permisionario que adquiere turbosina para comercializarla a un TRANSPORTISTA AÉREO.
COMISIÓN	Comisión Federal de Competencia Económica.
CONTRATO MARCO	Contrato Marco de Prestación de Servicios Logísticos celebrado entre PEMEX LOG y PEMEX TRI.
CRE	Comisión Reguladora de Energía.
DACG DE ACCESO ABIERTO	Disposiciones administrativas de carácter general en materia de acceso abierto y prestación de los servicios de transporte por ducto y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos, emitidas por la CRE el doce de enero de dos mil dieciséis mediante la resolución RES/899/2015, publicadas en el DOF el doce de enero de dos mil dieciséis y cuya última modificación se publicó en el DOF el veintiuno de noviembre de dos mil diecisiete.
DICTAMEN PRELIMINAR	El Dictamen Preliminar al que se refiere el artículo 94, fracción III, de la LFCE.
DISPOSICIONES	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el primero de agosto de dos mil diecinueve.
DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS	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, publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno.

DOF	Diario Oficial de la Federación.
EPE	Empresa Productiva del Estado.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.
EXPEDIENTE	Los autos de la investigación radicada en el expediente administrativo número IEBC-002-2019.
EXPENDIO	El abastecimiento y/o succión de turbosina dentro de un aeropuerto.(17)
IMPORTACIONES DE TEXAS	Importaciones de tres permisionarios de turbosina que fue almacenada en terminales de almacenamiento externo en Estados Unidos de América.
LEY DE AEROPUERTOS	Ley de Aeropuertos, publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
LH	Ley de Hidrocarburos, publicada en el DOF el once de agosto de dos mil catorce, cuya última reforma se publicó

	en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
MERCADO INVESTIGADO	El mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJÍO.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NORESTE.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NOROESTE.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.
MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA	El mercado de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina con una dimensión geográfica nacional.
MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA	El mercado de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de turbosina con una dimensión geográfica nacional.
MERCADOS RELEVANTES	Conjunta o separadamente, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Conjunta o separadamente, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN.
MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO	El servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina en cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio.
MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO	El servicio de EXPENDIO de turbosina en cada uno de los 62 (sesenta y dos) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio.
PEMEX Log	Pemex Logística.
PEMEX TRI	Pemex Transformación Industrial.
PERIODO DE LOS DATOS	Periodo comprendido entre el primero de noviembre de dos mil quince y el veinticuatro de enero de dos mil veinte.
PETROLÍFEROS	Productos que se obtienen de la refinación del petróleo o del procesamiento del gas natural y que se derivan

	directamente de los hidrocarburos, tales como gasolinas, diésel, querosenos, combustóleo y gas LP, entre otros, distintos de los petroquímicos.(18)
POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO	Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos, publicada en el DOF el doce de diciembre de dos mil diecisiete, cuya última modificación se publicó en el DOF el seis de diciembre de dos mil diecinueve.
PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY	Conjunto de la PRUEBA LIFO y la Prueba Lofi. Esta última considera el grado en que las ventas fuera de una región determinada son pequeñas relativas a la producción total en la región.
PRUEBA LIFO	Prueba utilizada para delimitar geográficamente los mercados, que considera el grado en que las ventas dentro de una región determinada se originan fuera de ella. Esta prueba se satisface si el indicador Lifo es mayor o igual a un umbral previamente determinado.
REGIÓN BAJA CALIFORNIA	Región conformada por el Aeropuerto de Mexicali, el Aeropuerto de Tijuana y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito.
REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR	Región conformada por el Aeropuerto de La Paz, el Aeropuerto de Loreto, el Aeropuerto de San José del Cabo y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de La Paz.
REGIÓN BAJÍO	Región conformada por los Aeropuertos del Bajío, (19) la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula.

REGIÓN NORESTE	Región conformada por los Aeropuertos del Noreste,(20) la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero.
REGIÓN NOROESTE	Región conformada por los Aeropuertos del Noroeste y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas. (21)
REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN	Región conformada por el Aeropuerto de Cancún, el Aeropuerto de Cozumel, el Aeropuerto de Mérida y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso.
REGIÓN SUR-SURESTE	Región conformada por los Aeropuertos del Sur-Sureste(22) y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Pajaritos y Salina Cruz.
REGLAMENTO DE AEROPUERTOS	Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.
REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO	Reglamento de las Actividades a que se refiere el Título Tercero de la Ley de Hidrocarburos, publicado en el DOF el treinta y uno de octubre de dos mil catorce.
SE	Secretaría de Economía.
SENER	Secretaría de Energía.
SFP	Secretaría de la Función Pública.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

TCPS	Términos y Condiciones para la Prestación del Servicio de transporte por ducto y ALMACENAMIENTO establecidos por los permisionarios y aprobados por la CRE, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
TCPS ASA	Términos y Condiciones para la Prestación del Servicio de Almacenamiento de Petrolíferos en Aeródromos, aprobados por la CRE a ASA.
TRANSPORTISTAS AÉREOS	Titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular.(23)
USUARIO	El permisionario que solicita o utiliza los servicios de otro permisionario.(24)
WFS	World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V.

- 1 Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
- 2 Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el primero de agosto de dos mil diecinueve.
- 3 Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.
- 4 Las definiciones de los términos en versalitas se encuentran en el glosario anexo al presente extracto.
- 5 A saber, los aeropuertos de: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Ciudad Obregón, Ciudad Juárez, Ciudad del Carmen, Colima, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Ciudad Victoria, Cozumel, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Los Mochis, Loreto, Lázaro Cárdenas, Matamoros, Ciudad de México, Mérida, Morelia, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Nogales, Oaxaca, Poza Rica, Puebla, Pachuca, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Querétaro, Reynosa, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tehuacán, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Toluca, Tamuín, Tepic, Torreón, Uruapan, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa y Manzanillo.
- 6 A saber, los aeropuertos de: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Ciudad Obregón, Ciudad Juárez, Ciudad del Carmen, Colima, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Ciudad Victoria, Cozumel, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Los Mochis, Loreto, Lázaro Cárdenas, Matamoros, Ciudad de México, Mérida, Morelia, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Nogales, Oaxaca, Palenque, Poza Rica, Puebla, Pachuca, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Querétaro, Reynosa, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tehuacán, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Toluca, Tamuín, Tepic, Torreón, Uruapan, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa, Ixtepec y Manzanillo.
- 7 Considerando TERCERO de la RES/1235/2017.
- 8 Considerando CUARTO de la RES/1235/2017.
- 9 Considerando SEXTO de la RES/476/2019.
- 10 De conformidad, entre otros, con el artículo 18 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el trece de noviembre de dos mil veinte.
- 11 De conformidad con el artículo 10 de la Ley de Aeropuertos.
- 12 De conformidad con el artículo Tercero Transitorio de la Ley de Aeropuertos.
- 13 De conformidad con el artículo 3, fracción I, de la LFCE.
- 14 De conformidad con el artículo 4, fracción II, de la LH.
- 15 De conformidad con el artículo 3, fracción III, de la LFCE.
- 16 De conformidad con el artículo 19 del Reglamento del Título Tercero.
- 17 Con base en los artículos 4, fracción XIII, 76 de la LH, y 56, fracción III, del Reglamento de Aeropuertos.
- 18 De conformidad con el artículo 4, fracción XVIII, de la LH.
- 19 El Aeropuerto de Acapulco, el Aeropuerto de Aguascalientes, el Aeropuerto de Colima, el Aeropuerto de Cuernavaca, el Aeropuerto de Durango, el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Lázaro Cárdenas, el Aeropuerto de León, el Aeropuerto de Manzanillo, el Aeropuerto de Mazatlán, el Aeropuerto de Morelia, el Aeropuerto de Pachuca, el Aeropuerto de Puebla, el Aeropuerto de Puerto Vallarta, el Aeropuerto de Querétaro, el Aeropuerto de San Luis Potosí, el Aeropuerto de Tehuacán, el Aeropuerto de Tepic, el Aeropuerto de Toluca, el Aeropuerto de Uruapan, el Aeropuerto de Zacatecas y el Aeropuerto de Zihuatanejo.
- 20 El Aeropuerto de Ciudad Victoria, el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Matamoros, el Aeropuerto de Monterrey, el Aeropuerto de Nuevo Laredo, el Aeropuerto de Poza Rica, el Aeropuerto de Reynosa, el Aeropuerto de Tampico, el Aeropuerto de Tamuín y el Aeropuerto de Torreón.
- 21 El Aeropuerto de Ciudad Juárez, el Aeropuerto de Ciudad Obregón, el Aeropuerto de Culiacán, el Aeropuerto de Chihuahua, el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Guaymas, el Aeropuerto de Hermosillo, el Aeropuerto de Los Mochis, el Aeropuerto de Mazatlán, el Aeropuerto de Nogales y el Aeropuerto de Puerto Peñasco.

22 El Aeropuerto de Campeche, el Aeropuerto de Ciudad del Carmen, el Aeropuerto de Ciudad de México, el Aeropuerto de Chetumal, el Aeropuerto de Huatulco, el Aeropuerto de Minatitlán, el Aeropuerto de Oaxaca, el Aeropuerto de Puebla, el Aeropuerto de Puerto Escondido, el Aeropuerto de Tapachula, el Aeropuerto de Toluca, el Aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez, el Aeropuerto de Veracruz y el Aeropuerto de Villahermosa.

23 De conformidad con el artículo 2 del Reglamento de Aeropuertos.

24 De conformidad con el artículo 2, fracción XXII, del Reglamento del Título Tercero.