



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:
Secretaría Técnica

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:
COT-009-2025 – 05 de marzo de 2025

Descripción del documento:

Versión pública de la Versión Estenográfica de la cuarta sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el treinta de enero de dos mil veinticinco.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:

Información confidencial

La información testada e identificada con la letra **B** es confidencial en términos de los artículos 113, fracción III, de la *Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública*, 116, último párrafo, de la *Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública*, así como Cuadragésimo de los *Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas*, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la *Ley Federal de Competencia Económica*, toda vez que fue presentada con ese carácter a este sujeto obligado teniendo derecho a ello, en virtud de que puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular ya que comprende hechos y actos de carácter económico y jurídico relativos a una persona moral.

Periodo de reserva: No aplica.

Páginas que contienen información clasificada:
2, 3, 7.

Juan Francisco Valerio Méndez
Secretario Técnico

Jennifer Musi Iga
Directora Ejecutiva de Análisis Jurídico



Número de Expediente: ART 72 F II INCISO A 4A
Número de Páginas: 2

Sello Digital

No. Certificado

Fecha

ZMAJxBYb4zd3sTJ9LXEDuYb4tXISEZMtH+gp
vhDu1dt7aNi16YzzER7drqgrOSjmolU8sPOxAyV
wIDTG8ooH8buvkiknB1Rj0ZM3GpRRkaosB6vA
qwh0J2a6B6e+WgmZ4qGZkdOOz2IVHIYBMzKc
22AWRqzsuYJIHR6kPiLAfi6MyUyQsXQAvZCkb
PMfZhhtx3Qp374jB4yejY1hj/DQxNz11OFX0ItcA2
K0rcx7TManG1RrAxJrwNmxklqoB1jT4/BKSDckU
wvblM2dxiMTmofxWW4KwsNuFi6IDNVF8o1R+q
PPcZirHF/1XRPjQH1iBHK0k/EQBPKuNaePgUtH
Q==

00001000000705289306

miércoles, 5 de marzo de 2025, 06:07 p. m.
JUAN FRANCISCO VALERIO MENDEZ

D3NHh9/3Z8f/w52OxNTGxtjB8YeEbcy5NbwSQe
6BN213Ld/nzyAqtaaeLtlcmfdr0lx/ilvFp43FZuOpc
C21RSX2LmPwPoXXBfaffEjggvSg0qQrNKNSXP
krSuJx1/y0CDFMCjPHlnSAUZs1DvIlXVuChlbbXI
87TX8NeaYqK/qj6t7HhQc0KV2t3GxrwrX7kyk+M
sfoamWUGWZyXbNyS71MRe3pHxUa1CRuQJA
zISDErNapKla9SzA162C4c5gyrYSzRZ4L5ILrJ4J
TZ2J3CjCLsJnxMLgv/7g+o0hcFek+nvoHcxNTZn
hf0gzvQeHpz1wwySrMv4JA6FJXm1Rtzw==

00001000000518093497

miércoles, 5 de marzo de 2025, 05:29 p. m.
JENNIFER MUSI IGA

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

4ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL TREINTA DE ENERO DE DOS MIL VEINTICINCO

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Andrea Marván Saltiel (AMS): Muy buenas tardes. Hoy, treinta de enero de dos mil veinticinco siendo las dieciocho horas con ocho minutos, de conformidad con lo establecido en el artículo 18 de los Lineamientos para el funcionamiento del Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica, aprobados mediante Acuerdo de nueve de septiembre de dos mil veintiuno, celebramos la cuarta sesión ordinaria de dos mil veinticinco del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, a través de la plataforma electrónica Microsoft Teams.

Antes de iniciar, debo señalar que esta sesión será pública mediante la versión estenográfica que se publique en el sitio de Internet de esta Comisión, en términos del artículo 47 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Cedo la palabra al Secretario Técnico para que dé fe de las y los Comisionados que se encuentran presentes en esta sesión.

Juan Francisco Valerio Méndez (JFVM): Gracias, Comisionada Presidenta.

Hago constar que se realizó la invitación para incorporarse a esta sesión a cada uno de los Comisionados que conforman el Pleno de esta Comisión, a través de sus cuentas institucionales y utilizando como software Microsoft Teams.

Asimismo, doy fe de que del audio o del vídeo de Microsoft Teams advierto la incorporación de los siguientes Comisionados a esta sesión remota: Andrea Marván Saltiel, Comisionada Presidenta; Brenda Gisela Hernández Ramírez; Alejandro Faya Rodríguez; José Eduardo Mendoza Contreras; Rodrigo Alcázar Silva; Ana María Reséndiz Mora; y Giovanni Tapia Lezama.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

El Orden del Día de la sesión fue circulado con anterioridad a las y los integrantes del Pleno, por lo que ya es de su conocimiento.

Pregunto a mis colegas si ¿están de acuerdo en aprobar el Orden del Día?

O bien, si ¿quisieran hacerle alguna modificación?

Muy bien, no advierto que se quieran realizar modificaciones, por lo que iniciamos con el desahogo.

Como Primer punto del Orden del Día tenemos la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Acta correspondiente a la segunda sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebrada el diecisiete de enero de dos mil veinticinco.

B

Por otra parte, la operación no cuenta con cláusulas mediante las cuales se establezca alguna obligación de no competir.

En virtud de lo anterior, se considera que la operación notificada tendría pocas probabilidades de afectar negativamente la competencia económica y la libre concurrencia, y se recomienda autorizar.

Gracias.

AMS: Muchas gracias, Comisionada [Brenda Gisela Hernández Ramírez].

Pido a mis colegas mencionen si tienen algún comentario.

Y, de no ser así, les solicito expresen el sentido de su voto.

BGHR: Brenda Gisela Hernández Ramírez, a favor.

AFR: Alejandro Faya Rodríguez, a favor.

JEMC: José Eduardo Mendoza Contreras, a favor.

AMRM: Ana María Reséndiz Mora, a favor.

RAS: Rodrigo Alcázar Silva, a favor.

GTL: Giovanni Tapia Lezama, a favor.

AMS: Andrea Marván Saltiel, a favor.

JFVM: Doy cuenta de que existe unanimidad de siete votos por autorizar la concentración en el expediente CNT-139-2024, en términos del proyecto de resolución.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

Como Tercer punto del Orden del Día tenemos la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la solicitud de opinión presentada por Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V.; APM Terminals Investment B.V.; APM Terminals B.V.; APM Terminals Spain Gateways S.L.U.; y APM Terminals Management (Barcelona) S.L., respecto de la compraventa de acciones y, en consecuencia, la modificación de la estructura accionaria de Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V., quien es titular de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado con la Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V., que corresponde al expediente OCCP-014-2024. Cedo la palabra a la Comisionada Ponente Ana María Reséndiz Mora.

AMRM: Gracias, Comisionada [Presidenta].

Como se mencionaba, es el expediente OCCP-014-2024.

El tres de diciembre de dos mil veinticuatro, Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. (en adelante, "Terminal de Contenedores"); APM Terminals B.V.; y APM Terminals Investment B.V.; APM Terminals Spain Gateways S.L.U.; y APM Terminals Management (en este caso, Barcelona) S.L. (sic) [APM Terminals Management (Barcelona) S.L.], solicitaron la opinión de la Comisión respecto a la compraventa de acciones y, en consecuencia, la modificación de la estructura accionaria de Terminal de Contenedores, titular de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para usar, aprovechar y explotar, y

Eliminado: 1 párrafo.

proporcionar las maniobras portuarias señaladas en la fracción III del artículo 44 de la Ley de Puertos, en el recinto portuario de Progreso, Yucatán.

Del análisis realizado por la Ponencia y con base en la información que obra en el expediente, se considera que, de llevarse a cabo la operación, habría pocas probabilidades de afectar el proceso de libre concurrencia y competencia económica.

Por lo anterior, se propone a este Pleno emitir opinión favorable en los términos propuestos en el proyecto de resolución.

AMS: Muchas gracias.

AMRM: Gracias, Comisionada [Presidenta].

AMS: Gracias, Comisionada [Ana María Reséndiz Mora].

Pregunto a mis colegas si ¿tienen algún comentario?

Y, de no ser así, les solicito expresen el sentido de su voto.

BGHR: Brenda Gisela Hernández Ramírez, de acuerdo.

AFR: Alejandro Faya Rodríguez, de acuerdo.

JEMC: José Eduardo Mendoza Contreras, de acuerdo.

AMRM: Ana María Reséndiz Mora, de acuerdo.

RAS: Rodrigo Alcázar Silva, de acuerdo.

GTL: Giovanni Tapia Lezama, de acuerdo.

AMS: Andrea Marván Saltiel, de acuerdo.

JFVM: Doy cuenta de que existe unanimidad de siete votos por emitir la opinión en el expediente OCCP-014-2024, en términos del proyecto de resolución.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

Como Cuarto punto del Orden del Día tenemos la presentación, discusión y, en su caso, resolución del procedimiento seguido en forma de juicio por la probable comisión de diversas prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 53º, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, en el mercado de servicios de transporte marítimo en el estado de Quintana Roo, que corresponde al expediente IO-004-2021. Cedo la palabra nuevamente a la Comisionada Ponente Ana María Reséndiz Mora.

AMRM: Gracias, Comisionada Presidenta.

Como se mencionaba, es el expediente IO-004-2021.

El ocho de noviembre de dos mil veintitrés, la Autoridad Investigadora emitió el Dictamen de Probable Responsabilidad (el "DPR"), por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 53, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, en el mercado investigado de servicios de transporte marítimo en el estado de Quintana Roo, por parte de Magna, Golfo y Naviera M-29, ABáez y AGutiérrez (en adelante, "Emplazados").

El proyecto que se somete a su consideración propone tener por acreditadas las imputaciones hechas en el DPR.

Lo anterior, al considerar que el treinta de marzo de dos mil veinte, por medio de una llamada telefónica AGutiérrez, Director General de Golfo, propuso a ABáez, Director General de Magna, que operaran de manera alterna[da] el servicio de transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de un día sí y un día no, de forma exclusiva, en la Ruta Cozumel; ABáez aceptó en esa llamada telefónica la propuesta de operar de manera alternada y el treinta y uno de marzo fue quien, de forma exclusiva, comenzó a cumplir el acuerdo.

Este arreglo se mantuvo vigente hasta el quince de noviembre de dos mil veintiuno, fecha en la cual regresaron a operar de forma diaria a solicitud de las autoridades, quienes, desde septiembre de dos mil veinte, solicitaron a los oferentes del servicio de transporte marítimo de pasajeros prestar el servicio de forma diaria y no alternada en la ruta Cozumel.

Asimismo, se acredita que Naviera M-29, empresa perteneciente al Grupo Winjet, sustituyó a Golfo en la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, a partir del primero de abril de dos mil veintiuno y hasta el quince de noviembre del mismo año, de forma alternada conforme al acuerdo celebrado por AGutiérrez, quien a su vez fungió como su Director General, incluso para prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, Naviera M-29 utiliza las mismas embarcaciones utilizadas por Golfo.

Al respecto, mediante el análisis detallado de los argumentos aportados por las partes, entre ellos, los relativos a causales de exclusión de responsabilidad alegadas por los emplazados, consistentes en la existencia de un estado de necesidad, inexigibilidad de otra conducta y error de prohibición, no lograron desvirtuar la imputación al no presentar evidencia de que la conducta fuera la única medida posible para hacer frente a la pandemia, por el contrario, existe evidencia en el expediente que existía una obligación de prestar el servicio de forma continua y regular y que existían otras alternativas que no implicaban la comisión de una violación a la Ley Federal de Competencia Económica, y que sabían, de forma clara y evidente, que dichos acuerdos vulneraban la normativa de competencia y que podrían ser sujetos a una sanción por haber sido investigados por la COFECE en el pasado por vulnerar dicha norma.

Con base en lo anterior y una vez desahogado el procedimiento seguido en forma de juicio, en el proyecto de resolución que se somete a consideración de este Pleno propongo lo siguiente:

Tener por acreditada la práctica monopólica que actualizan los supuestos establecidos en el artículo 53, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, para Magna, Golfo y Naviera M-29 por haber incurrido en la comisión de la práctica monopólica absoluta.

Tener por acreditada la práctica monopólica que actualizan los supuestos establecidos en el artículo 53, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, para ABáez y AGutiérrez por haber participado, en representación o por cuenta y orden de Magna, Golfo y Naviera M-29, respectivamente, en la comisión de la práctica monopólica absoluta.

Finalmente, propongo imponer las multas correspondientes en los términos establecidos en la sección denominada "Sanción" del proyecto de resolución circulado con los ajustes propuestos por esta ponencia, las cuales considera la duración de la práctica, el tamaño del mercado afectado, el daño causado, la intencionalidad y la capacidad económica de los infractores.

Es todo, Comisionada Presidenta.

AMS: Gracias, Comisionada [Ana María] Reséndiz [Mora].

Pregunto a mis colegas si ¿tienen algún comentario?

Y, de no ser así, lo podrán hacer al momento de expresar el sentido de su voto.

Comisionada [Brenda Gisela] Hernández [Ramírez], no sé si quiera votar y/o hacer comentarios.

BGHR: Brenda Gisela Hernández Ramírez, yo estoy, en términos generales, de acuerdo con la ponencia de la Comisionada [Ana María] Reséndiz [Mora], ya que considero que, como ella sostiene, de las constancias que integran el expediente que estamos analizando, sí se actualiza el artículo 53, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, esto respecto a un acuerdo que fue entre Magna y Golfo el treinta de marzo de dos mil veinte, y cuyo objeto y efecto fue dividir, distribuir, asignar, en poner porciones o segmentos en la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros en la ruta a Cozumel, esto fue mediante la alternancia o haber acordado que iban a operar un día sí y un día no, o sea, alternando los días que iban a operar, y este mismo acuerdo continuó entre Magna y Naviera M-29, que es una empresa perteneciente al mismo Grupo de Golfo, que es Winjet, la cual sustituyó a esta empresa y continuó realizando la conducta, esto del primero de abril de dos mil veintiuno al quince de noviembre del mismo año, en el cual, pues la autoridad les ordenó, después de varias reiteraciones, que eliminaran esta conducta.

También considero que son responsables las personas físicas que dentro del expediente están... se está establecido que han actuado en representación o por cuenta y orden de los agentes económicos que he mencionado. Sin embargo, me alejo de la propuesta de la Ponencia en el sentido del apartado de "Sanción", y retomo una propuesta que fue circulada por parte de la Ponencia 7 o la Presidencia, conforme a la cual el cálculo de las multas, en específico los parámetros que se toman por lo que es al daño, se estima que deberían de ser distintos, y al hacer referencia a la teoría del daño que fue mencionada en el DPR, la cual plantea una degradación a la calidad del servicio de transporte y no un acuerdo relacionado o indicado para aumentar los precios.

En este sentido, en este tenor, se deberían de tomar en cuenta el promedio de los viajes que se realizan... que realizan los usuarios previo a lo que fue la conducta y como es el impactó del tiempo de espera ya cuando existió la conducta.

Y en esa... en ese sentido, yo... el... mi voto sería a favor de que se acreditan las conductas, en términos generales, conforme lo plantea la Ponencia; y... sin embargo, pues me alejaría de la metodología para el daño y del impacto que llegan a tener en alguna de las multas propuestas.

Y ese es el sentido de mi voto.

Muchas gracias.

AMS: Gracias, Comisionada [Brenda Gisela] Hernández [Ramírez].

Comisionado [Alejandro] Faya [Rodríguez].

AFR: Gracias, [Comisionada] Presidenta.

Yo difiero de la ponencia en dos aspectos fundamentales.

Primero, considero que, al inicio de la práctica imputada, estamos hablando de los primeros meses en dos mil veinte, no tienen las características de una práctica monopólica absoluta, en términos de la Ley de la materia, sino que, una vez analizados los hechos, yo estoy apreciando un acuerdo de colaboración entre agentes económicos en una situación de extrema crisis con la finalidad y efecto principales de mantener a cierto nivel la continuidad del servicio de transporte marítimo de pasajeros. Y únicamente para darles un dato, tenemos

que previo a la pandemia, tanto el Grupo Winjet como Magna operaban diariamente la ruta involucrada... perdón, operaban diariamente la Ruta de Cozumel, inclusive coincidían en ciertos horarios de salida.

Entre dos mil diecinueve y el quince de marzo de dos mil veinte, Magna ofrecía diecisiete (17) frecuencias diarias y Grupo Winjet dieciséis (16), llegando a transportar hasta [REDACTED] B [REDACTED] por día, respectivamente. En cambio, en marzo de dos mil veinte, la demanda del servicio de transporte marítimo disminuyó, no de manera significativa sino de manera drástica, por lo que Magna y Winjet decidieron disminuir el número de frecuencias hasta llegar al treinta de marzo de dos mil veinte a dos horarios en caso de Magna y un horario en el caso de Winjet. No obstante, si bien es cierto que en estos primeros meses que la Ponencia considera como una práctica monopólica absoluta tenía estas características, y para mí no encuadra en el supuesto previsto en Ley [Federal de Competencia Económica] para castigar una práctica [monopólica] absoluta, es cierto también que, posteriormente, cambian de manera importante las circunstancias del mercado y este acuerdo que tiene las características de una práctica continua, pues sí puede ser analizado en sus propios méritos como un acuerdo de... un acuerdo colusorio cuya única y primordial finalidad ya no era mantener o incrementar la oferta del servicio de referencia, sino con establecer o continuar con la segmentación y alternancia de rutas, ya en este momento en beneficio de los ingresos y del *status quo* que se había generado por parte de los operadores.

Ahora bien, para determinar en qué fecha estaría iniciando la práctica monopólica absoluta, para efectos de establecer responsabilidad y las sanciones correspondientes, me di a la tarea de analizar distintas variables económicas y sugiero que en lo que corresponda para los agentes y las personas físicas emplazadas la duración esté iniciando el primero de diciembre de dos mil veinte, y no tengo problema con la finalización señalada en la imputación y en el proyecto el quince de noviembre de dos mil veintiuno.

Básicamente, lo que me permite concluir que el acuerdo colaboración para mantener la oferta ya no era necesario ni justificado y más bien generaba una segmentación de mercado ilegal, era observar los márgenes de utilidad positivos y por encima del promedio del año anterior, y todas estas variables las estuve observando, sin ninguna duda, a partir de diciembre del dos mil veinte. La relación de la demanda y la utilidad para cada uno de los emplazados, considerando que cada uno tuviera alrededor de [REDACTED] B [REDACTED] con la tabla que circulé y con los datos que ustedes ya tienen. Consideraré también los cruces. Para diciembre de dos mil veinte, existieron cruces en los que por lo menos dos (2) ferries salieron al mismo tiempo, en el caso de Ultramar, los cuales... lo cual continuó los siguientes meses. También estoy analizando el hecho que el porcentaje de pasajeros de turistas estaba por encima del [REDACTED] B [REDACTED] y también el hecho de que tanto en noviembre como en diciembre existieron distintas reuniones en la API, donde las autoridades portuarias estaban solicitando la operación normal y diaria por parte de los de los prestadores del servicio para evitar conglomeraciones de personas.

Entonces, todos estos a datos analizados en su conjunto, me hacen concluir que el inicio de la práctica debe ser el primero de diciembre de dos mil veinte y no marzo como se propone.

Coincido con la metodología que propone la Comisionada [Brenda Gisela] Hernández [Ramírez], que se basa en un costo oportunidad y no en un sobreprecio y estimo, como conclusión, establecer responsabilidad para Golfo Transportación, para Naviera M-29, para Magna y para las personas físicas que obraron por cuenta y obra de estas empresas mencionadas, el caso de Golfo Transportación, de Magna y de las personas físicas considerar que, en mi caso, el inicio de la práctica monopólica es el primero de diciembre

Eliminado: 11 palabras.

de dos mil veinte, en el caso de Magna... de Naviera, perdón, de Naviera M-29 no habría ningún cambio porque esta empresa empieza con la práctica el primero de abril de dos mil veintiuno.

Y también solicitaría que mi voto sea concurrente o en contra en la parte que así sea conducente, en función de las consideraciones de fondo de este voto que acabo de emitir.

Eso será todo de mi parte por ahora.

Gracias.

AMS: Comisionado [José Eduardo] Mendoza [Contreras].

JEMC: Sí, muchas gracias.

Empezaría diciendo que, para que haya colusión se requiere un acuerdo entre competidores, pero que no todo acuerdo entre competidores significa una colusión.

Hay en... pues en la economía y además en la literatura del *antitrust* muchísimos casos en los que existen acuerdos entre competidores, incluso podríamos irnos hasta mil novecientos doce, en el caso de los trenes en San Luis, que ese caso fue la construcción de infraestructura por vari[a]s líneas férreas para cruzar el río Missouri y, ese caso se llevó por la Sección Uno de la Sherman, pero se analizó pues que más que un acuerdo colusivo que buscará conspirar en contra de los consumidores, se trataba de una colaboración entre competidores que bloqueaba la entrada de otros. Así como eso, hay otros ejemplos, por ejemplo, el caso de la... el desarrollo de la tecnología de *Blu-Ray*, en donde varias empresas Sony, Mitsubishi y demás colaboraron para desarrollar la tecnología *Blu-Ray*, condicionad[a]s a que se comercializaría de manera independiente. Hay varios casos, Estados Unidos tiene un caso en *brokers*, por ejemplo, de bienes raíces. Por cierto, que aquí se sancionó y en Estados Unidos se presentó como una tecnología disruptiva, ¿no?

Entonces, yo creo que eso queda claro, no es algo nuevo.

Ahora, en ese sentido, coincido con el Comisionado [Alejandro] Faya [Rodríguez] en que el acuerdo entre competidores que tenemos al principio tiene, digamos, se produce por algo que es conocido de todos, que es la pandemia del Covid y los datos que hay en el expediente muestran precisamente cómo cayó la demanda, pero el problema no sólo es la caída de la demanda, sino que había que mantener la conexión entre el continente y la isla, de otra manera, esta conexión quedaría destruida y los habitantes de la isla quedarían, pues, desprotegidos por completo. Había que llevar víveres, había que llevar agua, había que llevar medicinas, había que llevar personas. Y, en el caso de que no hubiera una colaboración de esos competidores para poder sostener el puente... el puente acuático, pues causaría un problema.

Entonces, creo que esto... los datos muestran más o menos marzo... finales de marzo de dos mil veinte, pero ya para septiembre de dos mil veinte lo que sí se observa es que empieza a haber un movimiento de personas y más grande, que más o menos recupera el, digamos, el aforo que se tenía previo a la pandemia. Y es precisamente ahí donde la Comisionada [Ana María] Reséndiz [Mora] menciona que ya se les había dicho: "oigan, pues ya el acuerdo ya cumplió su cometido, y pues, sería bueno restaurar el servicio como estaba antes de, pues de la pandemia", ¿no?, o no antes de la pandemia, porque la pandemia seguía, pero antes de este choque de demanda que había sido muy fuerte.

Desde mi punto de vista, es entendible o se puede entender que un acuerdo colusivo pueda derivarse de una cooperación entre competidores llana, por ejemplo, en el caso del *Blu-*

Ray, si la condición era que cada quien comercializará las caseteras esas de *Blu-Ray* de manera separada, Mitsubishi y Sony de manera separada, pero rompen eso, lo que estaría ocurriendo es que algo que era un acuerdo de competidores se convirtió en una colusión porque después comercializaron eso de manera conjunta aprovechándose de un *clearance* o una libertad que les dio al Departamento de Justicia de Estados Unidos. Yo creo que aquí se ve algo similar, lo que se ve es que hay una necesidad, se da esa cooperación y, posteriormente, se aprovechan las partes de este, digamos, acuerdo para mantener la oferta baja en momentos en que la demanda estaba creciendo mucho. Creo que hay momentos ya para dos mil veintiuno que es prácticamente escandaloso, porque hay colas muy grandes, tiempos de espera muy grandes, y haciendo unos cálculos, pues incluso podrían, manteniendo el mismo *load factor* de dos mil diecinueve antes de la pandemia, se requerirían no dieciséis (16) viajes que era lo que se tenía en dos mil diecinueve, son hasta veintisiete (27). Entonces, creo que ahí se ve que una cosa que aparece de manera, pues digamos, razonable, de manera incluso buena para la sociedad de servicio público, puede derivar en algo que no lo sea. En ese sentido, para mí, el acuerdo colusivo inicia en septiembre de dos mil veinte, es donde se empiezan a ver los efectos, digamos, contrarios a los consumidores, en términos de la baja de, digamos, servicios y de que van más cargados los barcos.

Con respecto a la multa, yo me adhiero a la propuesta de la Ponencia 7 de Presidencia, nada más haciendo la consideración, ya que al considerar el costo de oportunidad se está considerando solamente una parte. El problema, es que no es claro que, dentro del expediente, pues haya, digamos, elementos para calcular un sobreprecio, pero si hubiera un sobreprecio, este se tendría que sumar al costo de oportunidad de la espera que se calculó con esa metodología. En ese sentido, la metodología me parece una cuota, digamos, mínima del daño que se pudo haber causado durante esta conducta.

Creo que eso es todo.

Entonces, mi voto sí es por sancionar, pero con estas especificidades y también me reservo el derecho por una prerrogativa de emitir un voto particular o concurrente, según sea el caso, por escrito para ser anexado a la respuesta final, porque creo que este caso, aunque pareciera algo más o menos simple, creo que es un caso muy importante en donde podemos distinguir la diferencia entre colaboración y competidores, y lo que son prácticas absolutas o colusión sancionada por el *antitrust*.

Muchas gracias.

AMRM: Ana María Reséndiz Mora, a favor de mi ponencia y recalando que es una práctica continua que deriva de un mismo acuerdo, como lo mencioné en mi exposición, y considerando que desde septiembre de dos mil veinte la autoridad solicitó que retomaran la oferta de rutas y como lo muestro en la ponencia circulada, con los datos presentados por las partes, los factores de carga y las rentabilidades fueron más altas que en los periodos prepandemia, es decir, las unidades iban con mayor número de pasajeros a partir de ciertos meses, por eso la insistencia de las autoridades. Incluso, los datos demuestran que este acomodo y aumento de las tarifas que se refleja en las rentabilidades más altas en la pandemia, se pueden observar después del periodo de colusión. También destaco que el servicio de carga continuaba en donde podía tener servicio de transporte de víveres y medicinas y, por supuesto, como mencioné, había alternativas para mantener conectadas a la isla con el continente.

Y me reservo mi derecho a presentar un voto por escrito.

RAS: Rodrigo Alcázar Silva.

Bueno, yo coincido con la [Comisionada] Ponente, que la conducta se implementó desde el treinta y uno de marzo de dos mil veinte al quince de noviembre de dos mil veintiuno, en específico, que Golfo realizó la conducta del treinta y uno de marzo de dos mil veinte al treinta y uno de marzo de dos mil veintiuno; Naviera M-29 realizó la conducta del uno de abril de dos mil veintiuno al quince de noviembre de dos mil veintiuno; Magna, AGutiérrez y ABaez realizaron la conducta del treinta y uno de marzo de dos mil veinte al quince de noviembre de dos mil veintiuno. Sin embargo, no coincido con la Ponencia en la metodología usada por la estimación del daño que ha usado, coincido con la propuesta que, tanto la Comisionada Brenda [Gisela] Hernández [Ramírez] como la... como Presidencia están proponiendo y pues a mí me parece más apropiado estimar el daño de una conducta de este tipo atendiendo a los efectos de la reducción de la oferta y no de un aumento en precios.

Por tanto, el daño causado se vio reflejado en el incremento en el tiempo de espera empleado por los usuarios para recibir el servicio... para recibir el servicio principalmente, por lo que estimo que la metodología que debería usar... perdón, por lo que estimo que la metodología debería estar basada en esta variable. Dicho incremento en el tiempo se da como resultado la reducción en el número de viajes realizado por las navieras, el cual surge por la relajación de la competencia ocasionado por la conducta.

Finalmente, digamos, esos serían entonces mis comentarios, por lo que entonces, estaría, en general, de acuerdo con la ponencia y solamente en lo que hace a la metodología usada en, repito, que estarían de acuerdo con la propuesta que entiendo es la misma que está proponiendo Presidencia a la que también se refirió la Comisionada [Brenda Gisela] Hernández [Ramírez].

Gracias.

GTL: Giovanni Tapia Lezama, yo resumiría primero que la Autoridad Investigadora plantea que el acuerdo fue celebrado por competidores con el objeto o efecto de segmentar el mercado investigado, mientras que los emplazados plantean que el acuerdo fue para mantener la cantidad mínima de frecuencias del servicio de transporte marítimo en la ruta Playa del Carmen-Cozumel (en adelante, “el servicio”), hasta que la capitania de Cozumel les ordenara por escrito que concluyeron el acuerdo. Al respecto, consideró que existen suficientes elementos y argumentos para sustentar lo siguiente:

Grupo Winjet, a través de Golfo Transportación y Alejandro Gutiérrez Sánchez; y Grupo Ultramar, a través de Naviera Magna y Arturo Báez, dejaron de ofrecer frecuencia por la reducción significativa de la demanda derivada de la crisis de la pandemia COVID-19 (en adelante, “Crisis”), lo cual llevó a que dejaran de competir entre ellos.

Durante la Crisis y después de que los dos grupos antes mencionados dejaran de ser competidores, ambos grupos celebraron un acuerdo, el cual involucró el servicio que fue considerado como servicio esencial por ser el único medio de comunicación de la Isla de Cozumel con el continente y, por ende, debía ser provisto. Por ello, el objeto y el efecto del acuerdo era mantener la prestación de este servicio esencial durante la Crisis y no el de dividir el mercado.

Una vez concluida la Crisis, entendiéndose cuando el semáforo epidemiológico era verde y no de otro color debido a que había rebotes y cambiaba de color amarillo a naranja y viceversa, y que un color verde indicaba el regreso a la normalidad, Grupo Winjet, a través de Naviera M-29 y Alejandro Gutiérrez Sánchez, y Grupo Ultramar, a través de Naviera Magna y Arturo Báez, volvieron a ser competidores, lo cual provocó que el acuerdo cambiara su efecto de mantener la prestación del servicio a dividir el mercado mediante

tiempos determinados, tal que ambos grupos obtuvieron ingresos supra normales. Además, no requerían de una orden por escrito de la capitania de Cozumel para concluir el acuerdo.

Por lo anterior, no concuerdo con el proyecto de resolución porque concluyo que Grupo Ultramar, a través de Naviera Magna y Arturo Báez, y Grupo Winjet, a través de Naviera M-29 y Alejandro Gutiérrez Sánchez, son responsables de la práctica monopólica absoluta que inicia en octubre de dos mil veintiuno cuando el semáforo era verde, y que Golfo Transportación no es responsable porque ya no existía para esa fecha.

En cuestión de multas, no concuerdo con el proyecto de resolución ni con la alternativa mencionada por mis compañeros en relación con los montos de las personas morales antes mencionadas, porque Golfo Transportación no es responsable y difiero con los montos de la multa propuesta para imponer a Naviera Magna y Naviera M-29.

Concuerdo con el proyecto de resolución y con la alternativa mencionada por mis compañeros con respecto al monto de la multa propuesta para Arturo Báez Vega y Alejandro Gutiérrez Sánchez, pero difiero en la forma del cálculo de las multas y parámetros que se toman en consideración.

Por último, reservo mi derecho a emitir voto particular o concurrente por escrito y será anexado a la resolución.

Muchas gracias.

Eso es todo.

AMS: Gracias, Comisionado [Giovanni Tapia Lezama].

Por mi parte, concuerdo con los resolutivos Primero, Segundo, Tercero y Cuarto del proyecto, tal y como son planteados por la Comisionada [Ana María] Reséndiz [Mora], ello toda vez que considero que en el expediente ha quedado plenamente acreditado que Golfo Transportación, Naviera M-29 y Naviera Magna, junto con las personas que actuaron en su representación o por cuenta y orden, incurrieron en la comisión de la práctica monopólica absoluta prevista en el artículo 53, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, al haber participado en un acuerdo entre competidores con el fin... con el objeto o efecto de dividirse la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros en la ruta Playa del Carmen-Cozumel mediante la alternancia de los días de operación desde el treinta y uno de marzo de dos mil veinte al quince de noviembre de dos mil veintiuno.

Conforme a lo anterior, estoy de acuerdo en sancionar a los agentes económicos mencionados y a sus representantes. No obstante, como al igual que mis colegas lo han mencionado, difiero en cuanto a la metodología y al monto del daño establecidos en la sección denominada "Sanción" del proyecto de resolución presentado por la [Comisionada] Ponente. Por lo tanto, como ya ha sido mencionado, mi ponencia propone que el daño sea ha calculado de forma diferente, conforme a lo siguiente:

La realización de la conducta implicó una reducción en la frecuencia de viajes en la ruta Cozumel, lo cual incrementó el tiempo de espera para los usuarios. Previo a la realización de la conducta, se ofrecía al menos un (1) viaje cada hora en la ruta Cozumel, por lo que el tiempo de espera de los usuarios para abordar el transporte era máximo de una (1) hora. Sin embargo, derivado de la conducta, las frecuencias de los viajes disminuyeron, llegando a menos de diez (10) frecuencias diarias por cada puerto de origen durante dos mil veinte y menos de quince (15) frecuencias diarias durante dos mil veintiuno. Esto incrementó el tiempo de espera de los usuarios de menos de una (1) hora hasta cuatro (4) horas, con treinta (30) minutos en ciertos días.

Considerando lo anterior, propongo estimar el daño como el costo de oportunidad de los usuarios, es decir, el valor en el tiempo derivado de la reducción de las frecuencias, tal como se detalla en la propuesta que ya fue circulada con anticipación.

Muchas gracias.

JFVM: Doy cuenta de lo siguiente:

Existe mayoría de seis votos porque se acredita la responsabilidad de Naviera M-29, S.A. de C.V., por haber incurrido en la práctica monopólica absoluta, en términos del proyecto de resolución, con voto en contra del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, quien considera que la práctica monopólica absoluta inicia hasta octubre de dos mil veintiuno.

Existe mayoría de cuatro votos porque se acredita la responsabilidad de Golfo Transportación, S.A. de C.V., por haber incurrido en la práctica monopólica absoluta, con voto en contra de los Comisionados Alejandro Faya Rodríguez y José Eduardo Mendoza Contreras, quienes consideran que, en un primer momento, la conducta consistió en un acuerdo de colaboración encaminado a mantener la oferta y la práctica monopólica absoluta inicia con posterioridad, y del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, quien considera que no se acredita la práctica monopólica absoluta por parte de este agente económico.

Existe mayoría de cuatro votos porque se acredita la responsabilidad de Naviera Magna, por haber incurrido en la práctica monopólica absoluta, en términos del proyecto de resolución, con votos en contra de los Comisionados Alejandro Faya Rodríguez, José Eduardo Mendoza Contreras y Giovanni Tapia Lezama, quienes consideran que, en un primer momento, la conducta consistió en un acuerdo de colaboración encaminado a mantener la oferta y la práctica monopólica absoluta inicia con posterioridad.

Existe mayoría de seis votos porque se acredita la responsabilidad de Alejandro Gutiérrez Sánchez, por haber participado por cuenta y orden de Naviera M-29, S.A. de C.V. en la práctica monopólica absoluta, con voto en contra del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, quien considera que, en un primer momento, la conducta consistió en un acuerdo de colaboración encaminado a mantener la oferta y la práctica monopólica absoluta inicia hasta octubre de dos mil veintiuno.

Existe mayoría de cuatro votos porque se acredita la responsabilidad de Alejandro Gutiérrez, por haber participado por cuenta y orden de Golfo Transportación en la práctica monopólica absoluta, con votos en contra de los Comisionados Alejandro Faya Rodríguez y José Eduardo Mendoza [Contreras], quienes consideran que, en un primer momento, la conducta consistió en un acuerdo de colaboración encaminado a mantener la oferta y la práctica monopólica absoluta inicia con posterioridad, y del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, quien considera que no se acredita la práctica monopólica absoluta respecto de Alejandro Gutiérrez Sánchez por haber actuado por cuenta y orden de Golfo Transportación.

Existe mayoría de cuatro votos porque se acredita la responsabilidad de Arturo Báez Vega, por haber participado por cuenta y orden de Naviera Magna, S.A. de C.V. en la práctica monopólica absoluta, con voto en contra de los Comisionados Alejandro Faya Rodríguez, José Eduardo Mendoza Contreras y Giovanni Tapia Lezama, quienes consideran que, en un primer momento, la conducta consistió en un acuerdo de colaboración y la práctica monopólica absoluta acreditada inicia con posterioridad.

Existe mayoría de cuatro votos por imponer a Naviera Magna, S.A. de C.V. la multa correspondiente, con votos en contra de los Comisionados Alejandro Faya Rodríguez, Giovanni Tapia Lezama y Ana María Reséndiz Mora, quien[es] consideran que debe imponerse un monto distinto de multa.

Existe mayoría de seis votos por imponer la multa correspondiente a Golfo Transportación, S.A. de C.V., con voto en contra del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, y votos concurrentes de los Comisionados Ana María Reséndiz Mora y Alejandro Faya Rodríguez, en cuanto a la forma de calcular la multa y los parámetros que se toman en consideración.

Existe mayoría de cinco votos por imponer la multa correspondiente a Naviera M-29, con votos en contra de los Comisionados Giovanni Tapia Lezama y Ana María Reséndiz Mora, quienes consideran que debe imponerse un monto de multa distinto.

Existe unanimidad de siete votos por sancionar a Alejandro Gutiérrez Sánchez y Arturo Báez Vega, con votos concurrentes de los Comisionados Ana María Reséndiz Mora, Giovanni Tapia Lezama y Alejandro Faya Rodríguez, en cuanto a la forma de calcular las multas y parámetros que se toman en consideración.

Y, finalmente, comento que los Comisionados José Eduardo Mendoza Contreras, Ana María Reséndiz Mora y Giovanni Tapia Lezama, se reservan su derecho de emitir un voto particular o concurrente, según sea el caso.

Gracias.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

Como Quinto punto del Orden del Día y último tenemos solamente un Asunto General, tenemos la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Acuerdo mediante el cual el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica determina si expedirá o no una opinión formal en el expediente SOF-002-2019. Cedo la palabra al Secretario Técnico para que nos exponga el asunto.

JFVM: Gracias, Comisionada [Presidenta].

El veinticuatro de julio de dos mil diecinueve, Mobike México, [S.A. de C.V.] (en adelante, "Mobike"), presentó un escrito mediante el cual solicitó a esta Comisión emitir opinión formal en relación con los efectos que genera la regulación emitida por la Secretaría de Movilidad en la Ciudad de México, en materia de prestación del servicio de Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, particularmente por lo que hace a bicicletas sin anclaje.

Esa solicitud se consideró como improcedente mediante Acuerdo emitido por el Secretario Técnico el veintiuno de agosto de dos mil diecinueve, por lo que Mobike presentó un amparo en contra de dicho acuerdo.

Seguido el trámite de juicio de amparo y los recursos de revisión, el Secretario Técnico emitió un nuevo Acuerdo en cumplimiento a la ejecutoria el veinte de abril de dos mil veinte, en el que se consideró improcedente la solicitud por nuevas razones.

Contra el segundo acuerdo, Mobike promovió juicio de amparo, por lo que, previo trámite del juicio y los recursos de revisión, el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones determinó modificar la sentencia recurrida y conceder el amparo a la quejosa, para efecto de que se dejara sin efectos el acuerdo reclamado y se continuará con el trámite del procedimiento previsto para la solicitud de opinión formal, para que en su momento el Pleno de esta Comisión resolviera lo correspondiente en cuanto a la solicitud de la quejosa, con libertad de jurisdicción.

En cumplimiento a esta ejecutoria, el veinte de diciembre de dos mil veinticuatro, la Secretaría Técnica emitió un Acuerdo, mediante el cual, entre otras cuestiones, dejó sin efectos el acuerdo reclamado y continúa el trámite del procedimiento del expediente.

El veinte de enero de dos mil veinticinco, la Secretaría Técnica tuvo por recibida la solicitud de opinión formal y ordenó remitir a la Comisionada Presidenta el expediente para efectos de lo establecido en la fracción I, del artículo 106, de la Ley Federal de Competencia Económica.

El veintisiete de enero de dos mil veinticinco, la Comisionada Presidenta presentó la solicitud de opinión formal ante el Pleno de la COFECE con la finalidad de que determine si expedirá o no una opinión formal sobre la solicitud planteada.

Y, en este sentido, se sometió a consideración del Pleno un proyecto, en el que se propone, con fundamento en el artículo 106, fracción I, [de la Ley Federal de Competencia Económica], considerar que es improcedente emitir una opinión formal sobre la materia de la solicitud planteada, en virtud de que de los artículos 104 y 105 de la Ley [Federal de Competencia Económica], se advierte que el procedimiento para la emisión de opiniones formales se refiere a la posibilidad de que la Comisión emita una opinión únicamente respecto de conductas, y no respecto de la regulación que emita otra autoridad.

Muchas gracias.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

Pregunto a mis colegas si ¿tienen algún comentario?

Y, de no ser así, manifiesten si están... si concuerdan con aprobar el Acuerdo que nos explicó el Secretario Técnico.

BGHR: Brenda Gisela Hernández Ramírez, de acuerdo y se enviaron unas cuestiones de engrose.

AFR: Alejandro Faya Rodríguez, de acuerdo con el sentido del proyecto.

JEMC: José Eduardo Mendoza Contreras, de acuerdo con comentarios de engrose.

Gracias.

AMRM: Ana María Reséndiz Mora, de acuerdo.

RAS: Rodrigo Alcázar Silva, de acuerdo.

GTL: Giovanni Tapia Lezama, de acuerdo con comentarios de engrose.

AMS: Andrea Marván Saltiel, también de acuerdo con el proyecto.

JFVM: Doy cuenta de que existe unanimidad de siete votos considerando improcedente la emisión de una opinión formal sobre la materia de la solicitud planteada en el expediente SOF-002-2019.

AMS: Muchas gracias, Secretario [Técnico].

No habiendo otro asunto que resolver, se da por concluida la presente sesión ordinaria siendo las dieciocho horas con cincuenta y cinco minutos del treinta de enero de dos mil veinticinco.

Gracias a todas y a todos.

JEMC: Gracias.

JFVM: Gracias.