

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

EXTRACTO de los Datos Relevantes de la Resolución emitida en el expediente IEBC-001-2015 por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Secretaría Técnica.- Oficio ST-CFCE-2017-253.

"DATOS RELEVANTES DE LA RESOLUCIÓN EMITIDA EN EL EXPEDIENTE IEBC-001-2015 POR EL PLENO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.

Con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4, 12, fracciones I, II y XXX, 18, antepenúltimo párrafo, 58, 59, 60, 94, primer párrafo, fracción VII, segundo párrafo y último párrafo, y 95 de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, "LFCE");¹ 1, 2, 6 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, "DRs" o "DISPOSICIONES REGULATORIAS");² y 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, II, VI, y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "ESTATUTO"),³ el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, PLENO) emitió el veintisiete de febrero de dos mil veinte resolución en el expediente IEBC-001-2015 (en adelante, "EXPEDIENTE"), cuyos datos relevantes se expresan a continuación:

I. Antecedentes

El veintiséis de junio de dos mil diecisiete el PLENO emitió una resolución en la que, entre otras cuestiones, determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado que, en su dimensión producto y geográfica, corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (en adelante AEROPUERTO), así como la existencia de un insumo esencial, integrado por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO (en adelante, INSUMO ESENCIAL), controlado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (en adelante, AICM) que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros (en adelante, TARP) que se realizan en el AEROPUERTO.

En consecuencia, en dicha resolución el PLENO emitió los "Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL establecidos en la resolución del PLENO emitida dentro del EXPEDIENTE el veintiséis de junio de dos mil diecisiete" (en adelante, LINEAMIENTOS) para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL, cuyo cumplimiento fue ordenado a AICM dentro de los plazos previstos en el calendario de aplicación establecido en la misma resolución. Asimismo, se emitieron recomendaciones a las autoridades competentes para que, en el ámbito de sus facultades determinaran lo conducente en atención a los problemas existentes en la forma en que se da el acceso al INSUMO ESENCIAL en el AEROPUERTO.

El veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete se publicaron en el DOF el "Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos" (en adelante, DECRETO DE REFORMA AL RLA) y las "Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación" (en adelante, BASES GENERALES y, en conjunto con el DECRETO DE REFORMA AL RLA, NUEVA REGULACIÓN).

Mediante escrito presentado el dos de octubre de dos mil diecisiete, AICM manifestó que, en su opinión, la MEDIDA M4 se había vuelto de imposible cumplimiento debido a que la misma se refiere a la manera en que habrían de ser implementadas las subastas previstas en el antiguo artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (en adelante, RLA), mismo que habría sido modificado completamente, en virtud de la publicación en el DOF del DECRETO DE REFORMA AL RLA. Al respecto, AICM manifestó que los artículos 96 bis y 99 del RLA vigente no permiten la existencia de subasta de horarios, razón por la cual consideró que se ve imposibilitado de aplicar dicho mecanismo en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el veintitrés de mayo de dos mil catorce, vigente al inicio de este procedimiento y aplicable al mismo.

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

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

Mediante escrito presentado el veinte de octubre de dos mil diecisiete, AICM manifestó que, en su opinión, se actualiza el supuesto a que se refieren los párrafos tercero y cuarto de la página 1745 de la resolución emitida el veintiséis de junio de dos mil diecisiete, toda vez que se considera impedido para cumplir con los LINEAMIENTOS, en virtud de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN. Al respecto, AICM señaló diversas razones por las que considera que se actualiza dicho impedimento y solicitó la revocación o modificación de las órdenes impuestas a AICM en la resolución de veintiséis de junio de dos mil diecisiete (RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS).

El veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, AICM presentó un escrito mediante el cual, entre otras cuestiones, solicitó dictaminar el asunto recomendando al PLENO que revocaran las órdenes impuestas a AICM.

El diecisiete de noviembre de dos mil diecisiete, la COFECE promovió una controversia constitucional en contra del Ejecutivo Federal al considerar que la NUEVA REGULACIÓN contraviene la resolución emitida el veintiséis de junio de dos mil diecisiete, obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COFECE y no elimina los efectos anticompetitivos identificados durante el procedimiento.

El veintiséis de abril de dos mil dieciocho el PLENO emitió una resolución dentro del EXPEDIENTE en relación con la solicitud de AICM de revocar o modificar las órdenes impuestas en la resolución emitida el veintiséis de junio de dos mil diecisiete. Entre otras cuestiones, mediante dicha resolución el PLENO señaló que hasta que no se resolviera la controversia constitucional promovida por la COFECE, no era posible pronunciarse sobre cumplimientos parciales ni totales; así como tampoco sobre los impedimentos invocados por el AICM.

El Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República emitió una sentencia de amparo (en adelante, EJECUTORIA) por medio de la cual se concedió el amparo y protección de la justicia de la Unión a Delta Air Lines, Inc. (en adelante, DELTA).

El dieciséis de mayo de dos mil diecinueve, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS únicamente en lo que se refiere a DELTA.

Mediante acuerdo emitido por la SCJN el veintiséis de noviembre de dos mil diecinueve dentro del expediente correspondiente a la Controversia Constitucional 301/2017, el máximo tribunal de nuestro país resolvió desestimar la controversia constitucional promovida por la COFECE.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- El Pleno de la COFECE es competente para resolver sobre los procedimientos especiales relativos a las investigaciones para determinar insumos esenciales o barreras a la competencia, tramitados ante la COFECE, con fundamento en los artículos citados en el proemio de esta resolución.

SEGUNDA.- De acuerdo con el artículo 94 de la LFCE, el procedimiento que se tramitó en el EXPEDIENTE tiene por objeto el análisis de las condiciones de competencia en el mercado investigado para efectos de determinar la existencia de insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos o barreras a la competencia y libre concurrencia.

En la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS se determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante analizado, así como la existencia de un INSUMO ESENCIAL controlado por AICM que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del TARP que se realizan en el AEROPUERTO.

En consecuencia, el PLENO emitió los LINEAMIENTOS para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL, así como diversas recomendaciones a las autoridades competentes para que, en el ámbito de su competencia y conforme a los procedimientos previstos por la legislación vigente, determinen lo conducente.

El cumplimiento de los LINEAMIENTOS fue ordenado a AICM dentro de los plazos previstos en el calendario de aplicación establecido en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS.

TERCERA. De conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS, el PLENO previó lo siguiente para el caso de que entraran en vigor los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue denominados "Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos" y las "Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación" que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT) presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como para el supuesto en que el AICM solicitara

una modificación a los LINEAMIENTOS al considerar que se actualiza un impedimento (o impedimentos) para cumplir con los LINEAMIENTOS, con motivo de una reforma o modificación a las disposiciones incluidas en la Ley de Aeropuertos (en adelante, LA), la Ley de Aviación Civil (en adelante, LAC), el Reglamento de la Ley de Aeropuertos (en adelante, RLA) o el Reglamento de la Ley de Aviación Civil (en adelante, RLAC), de conformidad con lo siguiente:

“La SCT elaboró los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue denominados “Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos” y las “Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación” y los presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.^[4] Después de un análisis realizado por esta COMISIÓN, se indica que los anteproyectos guardan estrecha coincidencia con los proyectos que AICM presentó como condiciones, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94, fracción VII de la LFCE, y que ya fueron analizados por este PLENO mediante la resolución emitida el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete que obra en este mismo EXPEDIENTE.

[...]

[...] el PLENO de esta COFECE considera que de entrar en vigor los anteproyectos que se presentaron ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, o cualquier anteproyecto similar a los que ya fueron analizados dentro del presente EXPEDIENTE de los cuales se desprendan deficiencias similares a las observadas por este PLENO, no se estarán atendiendo los problemas de competencia identificados a lo largo de la presente resolución.

[...]

Asimismo, se indica que esta COFECE cuenta con las atribuciones previstas en la LFCE para vigilar el cumplimiento de sus resoluciones. En particular, esta COFECE podrá verificar que los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL” se cumplan en la medida en que éstos sean consistentes con la regulación vigente en su momento, en particular, con las disposiciones previstas en la LA, la LAC, el RLA y el RLAC. Se considera que los “Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial” son acordes con la regulación prevista en dichos cuerpos normativos, regulan el insumo esencial para que haya mayor competencia en todo aquello que no es contrario a la ley, y son de cumplimiento obligatorio y estricto para AICM.”

En caso de que, en virtud de modificaciones a la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM considere que no puede dar cumplimiento a los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”, podrá presentar dentro de los quince días hábiles siguientes a aquel en que entren en vigor dichas modificaciones un escrito mediante el cual solicite una aclaración respecto de la forma de cumplimiento de las medidas incluidas en los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”.

En este supuesto, esto es, en caso de que se reformen o realicen modificaciones a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM deberá motivar y justificar las razones por las cuales considera que se encuentra impedido o no puede cumplir con las medidas incluidas dentro de los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”. Esta COFECE evaluará si efectivamente se acredita el impedimento o los impedimentos que, en su caso, señale AICM. Asimismo, esta autoridad podrá realizar las modificaciones que considere necesarias a los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL” para efectos de que AICM pueda cumplir con los mismos de forma consistente con las modificaciones que, en su caso, se realicen a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC

⁴ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: “Actualmente, dichos ante proyectos se pueden consultar en las siguientes páginas de Internet: <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20235> y <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20234>. En dichas páginas se indica que los documentos fueron recibidos por la COFEMER el quince de mayo de dos mil diecisiete.”

y para que dicho agente económico pueda eliminar los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios.”

CUARTA. De conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS, a continuación, se entra al análisis de las manifestaciones realizadas por el AICM en torno a la imposibilidad del cumplimiento de diversos LINEAMIENTOS, teniendo en cuenta que la SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN.

El contenido sustantivo de las principales disposiciones en materia de transparencia, creación y las funciones del coordinador de horarios, procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva, las reglas en materia de cancelaciones y devoluciones de la NUEVA REGULACIÓN, es muy similar al contenido de los proyectos que AICM presentó dentro del EXPEDIENTE, esto es, el proyecto de reforma al artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y adición del artículo 132 bis de dicho reglamento y el proyecto denominado “Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación”, (en adelante, PROYECTO DE REFORMA AL RLA y NUEVO PROYECTO DE BASES, respectivamente), los cuales fueron presentados por AICM y analizados mediante la resolución emitida por el PLENO el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete.

En este sentido, se indica al AICM que el PLENO de la COFECE explicó y motivó, a través del análisis incluido en dicha resolución, las razones por las cuales consideró que las medidas propuestas por AICM (esto es, el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y NUEVO PROYECTO DE BASES) no eran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el Dictamen Preliminar emitido por la Autoridad Investigadora de la COFECE en el EXPEDIENTE (en adelante, DP).

El objeto de las medidas incluidas en los LINEAMIENTOS, en su conjunto, se relaciona con la instrumentación de un mecanismo de asignación y supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue que sea eficiente y permita eliminar los efectos anticompetitivos derivados de los procedimientos y mecanismos de acceso al INSUMO ESENCIAL. En este sentido, la interpretación que realiza esta COMISIÓN respecto a las disposiciones establecidas en la NUEVA REGULACIÓN es que éstas se contraponen directamente con el contenido de algunas de las medidas incluidas en los LINEAMIENTOS y contienen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la resolución de dieciséis de marzo de dos mil diecisiete y obstaculizan el ejercicio de las facultades de la COFECE. Al respecto, esta autoridad tiene en cuenta que la SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN.

En consecuencia, se indica que no resultan exigibles ni aplicables aquellas medidas incluidas en los LINEAMIENTOS cuyo cumplimiento pueda implicar contravenir o violar la normatividad vigente, sin que de lo anterior resulte un juicio de valor por parte de la COMISIÓN respecto a sus facultades constitucionales generales para determinar o regular insumos esenciales.

Asimismo, esta autoridad no puede ignorar que con motivo de la EJECUTORIA las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN no resultan exigibles o aplicables en lo que se refiere a DELTA; es decir, las medidas no podrían considerarse obligatorias para el AICM en la medida en que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

En este sentido, esta COFECE considera necesario evaluar si la aplicación diferenciada de las medidas incluidas en los LINEAMIENTOS, esto es sólo respecto de algunos transportistas aéreos, resultan idóneas o económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Al respecto, como se indicó en apartado “VII.4. Análisis en materia de ganancias en eficiencia y sobre la forma en que las medidas alcanzarían los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el agente económico respecto del cual se imponen, dentro de las alternativas que derivan del EXPEDIENTE” de la RESOLUCIÓN, de conformidad con el artículo 94 in fine de la LFCE, esta COFECE debe verificar que las medidas propuestas en el DP generarán incrementos en eficiencia en los mercados. Asimismo, cuando el PLENO de esta COFECE pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE, se debe justificar que las medidas eliminan los problemas de competencia relacionados con la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial, tal como lo establece el artículo 12 de las DRs.

En consecuencia, se realiza el análisis respecto de la viabilidad de todas y cada una de las medidas impuestas en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS, considerando:

- (i) Las manifestaciones realizadas por el AICM en torno a la imposibilidad del cumplimiento de diversos LINEAMIENTOS,
- (ii) La SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN;
- (iii) Esta COFECE señaló en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes y, por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse dentro del contexto de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normativa vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia.
- (iv) En cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA en la resolución de dieciséis de mayo de dos mil diecinueve;
- (v) En términos del artículo 94 in fine de la LFCE, esta COFECE debe verificar que las medidas propuestas en el DP generarán incrementos en eficiencia en los mercados;
- (vi) De conformidad con lo que establece el artículo 12 de las DRs, cuando el PLENO de esta COFECE pretenda aplicar medidas correctivas debe justificar que dichas medidas eliminan los problemas de competencia relacionados con la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial, y debe justificar que las medidas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el agente económico al que se le pudieran imponer.

Conclusiones

Las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7, M9, M10, M11 y M12 no resultan exigibles al AICM toda vez que, por una parte, implican la existencia de obligaciones que se contraponen con la NUEVA REGULACIÓN -la cual no resuelve los problemas de competencia económica identificados en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS y se encuentra vigente en virtud de lo resuelto por la Suprema Corte de Justicia de la Nación- y, por otra parte, no existen elementos de convicción dentro del EXPEDIENTE que justifiquen su aplicación diferenciada únicamente respecto de algunos transportistas aéreos.

De este modo, debido a que, en términos de la EJECUTORIA, las medidas no pueden ser aplicadas en perjuicio de DELTA, la aplicación de las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7, M9, M10, M11 y M12 generaría ineficiencias o distorsiones en el mercado que no se encuentran justificadas.

Por otro lado, si bien el contenido de las MEDIDAS M8 y M13 es consistente con la NUEVA REGULACIÓN y su aplicación no podría causar un perjuicio a DELTA, dichas medidas únicamente aportan valor para efectos del cumplimiento de los objetivos de los LINEAMIENTOS en la medida en que formen parte de un mecanismo de asignación y supervisión de horarios eficiente y que tenga la capacidad de eliminar los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL identificados en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS.

En este sentido, dadas las deficiencias observadas en la NUEVA REGULACIÓN, se estima que exigir el cumplimiento de las medidas M8 y M13 no resulta suficiente para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL.

En cuanto a la MEDIDA M1 se observa la existencia de un impedimento parcial debido a que la NUEVA REGULACIÓN ya no prevé la asignación de horarios por medio de la subasta y, adicionalmente, se indica que las fracciones II, V, VI, VII, IX, X, XI, XII y XIII de la MEDIDA M1, conllevan la obligación a cargo de AICM de recabar o publicar información de los transportistas aéreos, incluyendo a DELTA.

Si bien la aplicación de la MEDIDA M1 respecto de todos los transportistas aéreos, con la excepción de DELTA, no necesariamente implica la generación de condiciones adversas para los transportistas aéreos que compiten con DELTA, no existe dentro del expediente información que justifique, en términos de eficiencia, la

existencia de obligaciones diferenciadas en materia de transparencia y publicación de información relacionada con la asignación y la supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue. Asimismo, exigir el cumplimiento de la MEDIDA M1 tendría un impacto mínimo en el mercado si no forma parte de un mecanismo de asignación y supervisión de horarios eficiente y que tenga la capacidad de eliminar los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL identificados en la RESOLUCIÓN LINEAMIENTOS.

Por otra parte, se estima que las medidas originalmente propuestas por la COFECE son integrales, en el sentido de que las mismas se complementan para resolver el problema de acceso al insumo esencial y crear un ambiente propicio para la competencia en el mercado. De tal forma que implementar unas medidas y otras no, o excluir a algunos agentes económicos de la aplicación de una o varias medidas podría generar mayores problemas de competencia que los que se pretende resolver.

Sin perjuicio de lo anterior, se indica que la presente resolución no modifica ni revoca la RESOLUCIÓN por lo que hace a los pronunciamientos que en ella se contienen respecto de: (i) la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provisto mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México y (ii) la existencia de un insumo esencial, controlado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y del servicio público de transporte aéreo internacional de pasajeros que se realizan en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

Como se indica en la presente resolución, la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN en ninguna forma ha resuelto ni resolverá por sí misma la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provisto mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

En este sentido, se indica que la COFECE se reserva el ejercicio de sus facultades previstas en la LFCE para realizar las investigaciones, estudios u opiniones que las autoridades correspondientes consideren pertinente realizar en términos de la LFCE. Asimismo, la presente resolución no prejuzga respecto de la realización de prácticas monopólicas u otras conductas anticompetitivas que, en términos de la LFCE, tengan como objeto disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica, por lo que no releva de otras responsabilidades a ninguno de los agentes económicos involucrados en el procedimiento.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el PLENO;

RESUELVE:

PRIMERO. No resultan exigibles ni aplicables las MEDIDAS M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12 y M13 establecidas en la RESOLUCIÓN, de conformidad con las consideraciones establecidas en la "CUARTA" Consideración de Derecho de la presente resolución.

SEGUNDO. Notifíquese personalmente esta resolución a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y mediante oficio al Titular del Poder Ejecutivo Federal y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TERCERO. Notifíquese personalmente esta resolución a: (i) ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.; (ii) Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.; (iii) Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.; (iv) Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.; (v) Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.; (vi) Transportes Aeromar, S.A. de C.V.; (vii) American Airlines, Inc.; (viii) Delta Airlines, Inc.; y (ix) United Airlines, Inc.

CUARTO. Publíquese en la página de Internet de esta Comisión Federal de Competencia Económica la versión pública de la presente resolución, de conformidad con lo establecido en los artículos 49, 94 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica. Lo anterior, dentro del plazo previsto en el artículo 47 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica. De conformidad con lo establecido

en el citado artículo 94 de la LFCE, los datos relevantes de la presente resolución deberán ser publicados en el Diario Oficial de la Federación.”

El presente extracto se emite con fundamento en los artículos 49, 94 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, así como en el artículo 20, fracción XXXV, del Estatuto.- Conste.

Ciudad de México, a cuatro de marzo de dos mil veinte.- El Secretario Técnico, **Fidel Gerardo Sierra Aranda**.- Rúbrica.