



PLENO
OPN-001-2023

Al día en que aparece en la firma electrónica del presente.

LIC. ADÁN AUGUSTO LÓPEZ HERNÁNDEZ

Secretario

Secretaría de Gobernación (SEGOB)

LIC. JORGE NUÑO LARA

Secretario

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)

DIP. VÍCTOR MANUEL PÉREZ DÍAZ

Diputado

Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes

LXV Legislatura de la H. Cámara de Diputados

DIP. OMAR ENRIQUE CASTAÑEDA

Diputado

LXV Legislatura de la H. Cámara de Diputados

GRAL. MIGUEL ENRIQUE VALLÍN OSUNA

Director General

Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)

P R E S E N T E

Asunto: Se emite opinión.

Con fundamento en los artículos 28 párrafos primero, segundo, décimo cuarto y vigésimo fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 1, 2, 10, 12 fracción XIV y 18 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);¹ y 1, 4 fracción I, y 5 fracciones I y X, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 23 de mayo de 2014, modificada por última vez mediante Decreto publicado en el mismo medio de información oficial el 20 de mayo de 2021.

Económica (ESTATUTO),² el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN o COFECE) emite opinión sobre las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos presentadas por el Titular del Ejecutivo Federal (INICIATIVA DEL EJECUTIVO) y el Diputado Omar Enrique Castañeda González (INICIATIVA DEL LEGISLATIVO, que junto a la INICIATIVA DEL EJECUTIVO serán referidas como INICIATIVAS).^{3, 4, 5, 6}

I. ANTECEDENTES

El 25 de octubre de 2022, el Diputado Omar Enrique Castañeda González presentó la INICIATIVA DEL LEGISLATIVO que fue turnada el mismo día a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados en donde está pendiente para su dictamen.

El 15 de diciembre de 2022, el Secretario de Gobernación, Adán Augusto López Hernández remitió la INICIATIVA DEL EJECUTIVO a la Cámara de Diputados misma que se encuentra pendiente para su dictamen en la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

El 13 de enero de 2023, el Diputado Víctor Manuel Pérez Díaz remitió un oficio en el que solicitó a esta COMISIÓN una opinión para que la Comisión de Comunicaciones y Transportes, a su cargo, contara con las consideraciones de la COFECE sobre la INICIATIVA DEL EJECUTIVO.⁷

En 2022, las actividades del sector transporte representaron una participación de 9.9% del Producto Interno Bruto Nacional.⁸ Estas actividades afectan a otros sectores porque permiten el abasto de insumos para elaboración de otros productos o para el consumo de bienes finales, y son factores de sus costos y, por consecuencia, de sus precios. En particular, en México, el transporte aéreo movió, en 2022, 107.4 millones de pasajeros y un millón de toneladas de

² Publicado en el DOF, el 8 de julio de 2014 modificado por última vez el 24 de mayo de 2021, publicada en el mismo medio de información oficial.

³ Ley de Aviación Civil disponible en: <https://bit.ly/3jIzSfW>

⁴ Ley de Aeropuertos disponible en: <https://bit.ly/3lqolCE>

⁵ INICIATIVA DEL EJECUTIVO disponible en:

http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2022/12/asun_4477096_20221215_1671169093.pdf

⁶ INICIATIVA DEL LEGISLATIVO disponible en:

http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2022/10/asun_4422573_20221025_1665507700.pdf

⁷ Oficio CCT/LXV/P/211/2023.

⁸ Se refiere a datos de fabricación de equipo de transporte, la provisión de servicios de transporte y de almacenamiento. INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales, disponible en: <https://inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0&t=10000215#D10000215>

carga en el mismo año.⁹ Por ello, la COFECE considera al sector transporte como un sector estratégico, lo cual se refleja en su Plan Estratégico 2022 - 2025.¹⁰

II. CONSIDERACIONES EN MATERIA DE COMPETENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA

- i. **Las INICIATIVAS permiten que una empresa estatal opere simultáneamente un aeropuerto y una aerolínea, lo que podría entorpecer el acceso debidamente indiscriminatorio a la infraestructura aeroportuaria, en detrimento del desarrollo eficiente del mercado de transporte aéreo.**

La INICIATIVA DEL LEGISLATIVO propone modificar los artículos 9 y 44 de la Ley de Aviación Civil (LAC) para permitir que empresas paraestatales, incluyendo la participación de aeronaves de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y la Secretaría de Marina (SEMAR), puedan prestar el servicio de transporte aéreo nacional regular.¹¹ Por su parte, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO incorpora a la LAC la Sección Primera Bis “De las Asignaciones” en cuyo artículo 10 Bis indica que el titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT): “[p]uede otorgar títulos de asignación a las entidades paraestatales de la Administración Pública Federal para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular.”¹²

Asimismo, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO propone modificar el artículo 14 Bis de la Ley de Aeropuertos (LA) para permitir que el titular de la SICT otorgue títulos de asignación a las entidades paraestatales para la administración, operación y explotación de aeropuertos. Aunado a esto, ambas INICIATIVAS proponen reformar el artículo 29 de la LA.¹³ Por un lado, la INICIATIVA DEL LEGISLATIVO incorpora un párrafo para permitir que las empresas

⁹ Cifras tomadas de Indicadores de la Aviación Mexicana a diciembre de 2022. Disponibles en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/799049/indicadores-transporte-aereo-diciembre-2022-30012023.pdf> /

¹⁰ Plan Estratégico 2022-2025. Disponible en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/03/PE2022-2025_VF.pdf

¹¹ Artículos 9 y 44 de la INICIATIVA DEL LEGISLATIVO, pp. 9 y 15.

¹² Artículo 10 Bis de la INICIATIVA DEL EJECUTIVO, p. 63.

¹³ El artículo 29 de la LA vigente establece que: “*Los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales sólo podrán suscribir, individualmente o en su conjunto, directa o indirectamente, hasta el cinco por ciento de las acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora. La misma restricción en porcentaje se aplicará cuando la concesionaria de un aeropuerto participe en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.*

En ningún caso, un grupo de concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, podrán adquirir directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de una sociedad concesionaria de un aeropuerto. La misma restricción se aplicará cuando un grupo de concesionarios de aeropuertos participen en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.”

paraestatales puedan controlar un aeródromo.¹⁴ Por el otro, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO señala que estas entidades no se apegarán al artículo 29 de la LA para el efecto de que no queden sujetas a las restricciones respecto de la participación en el capital de una concesión o permiso de: “[t]ransporte aéreo o aeropuertos, así como lo relativo al control de la misma.”¹⁵

Sobre lo anterior, es importante señalar que, para que la industria aérea tenga un desarrollo eficiente es indispensable que los aeropuertos permitan el acceso y uso de su infraestructura a todas las empresas que ofrezcan los servicios de transporte aéreo, motivo por el cual es pertinente la restricción vigente que plantea el artículo 29 de la LA. Los aeropuertos son un punto de entrada a la red de transporte de un país (involucran conexiones a destinos por vía aérea o terrestre) a través de permitir el acceso de las aerolíneas a sus pistas y terminales. Por ello, para que un mercado aéreo sea competido, que se refleje en precios bajos, donde el consumidor pueda elegir entre diversas opciones, es indispensable que las aerolíneas tengan acceso no indebidamente discriminatorio a la infraestructura aeroportuaria.¹⁶

En ese sentido, cuando una aerolínea ejerce el control de un determinado aeropuerto, podría tener incentivos para negarse a brindar, o degradar, el servicio de acceso al mismo a sus competidores o a restringir las condiciones de uso.

Entre algunos riesgos a la competencia que pudieran generarse están los siguientes:¹⁷

- i) **Ventaja indebida en la provisión de los servicios aeroportuarios.** La empresa dueña del aeropuerto podría asignar a sus competidores salas de espera más lejanas, menos espacio de oficina, mostradores alejados para el registro de pasajeros, reservar *slots* con mayor demanda para usos propios, entre otros.¹⁸
- ii) **Estrechamiento de márgenes.** La empresa dueña del aeropuerto podría aumentar o instaurar nuevas tarifas por el uso del aeropuerto que lleve a los competidores en el mercado de transporte aéreo a aumentar el precio de sus pasajes o reducir sus márgenes de ganancia.

¹⁴ El artículo 29 de la LA de la INICIATIVA DEL LEGISLATIVO incorpora el siguiente texto “[L]a restricción expresa en el párrafo anterior no será aplicable cuando las concesiones del servicio de transporte aéreo y/o administración de aeropuertos sean otorgadas a empresas paraestatales, incluyendo la participación de aeronaves de la [SEDENA] y la [SEMAR].” INICIATIVA DEL LEGISLATIVO, p. 16.

¹⁵ INICIATIVA DEL EJECUTIVO, p. 53.

¹⁶ Serebrisky, T. (2003). *Market Power: Airports*, p. 2. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/11304/264010PAPER0VP0no10259.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹⁷ Serebrisky, T. (2003). pp. 2 y 3.

¹⁸ Un slot se refiere a cualquier permiso o autorización otorgado por las autoridades aeroportuarias para que un avión despegue o aterrice en el aeropuerto para un momento determinado. Resolución Expediente CNT-050-2015, p.2.

- iii) **Subsidios cruzados.** Con los cobros que recibe por uso de la infraestructura, la empresa aeroportuaria puede reducir las tarifas de sus pasajes aéreos con el fin de presionar a los competidores, reducir sus ganancias y desplazarlos del mercado.
- iv) **Negativa de acceso.** El administrador aeroportuario podría negar explícita o constructivamente el acceso a la infraestructura.^{19, 20}

Para mayor abundamiento, la COFECE llevó a cabo una investigación para determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales en el mercado de provisión de los servicios de transporte aéreo que utiliza el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Además, revisó dos concentraciones por las que dos agentes económicos notificaron a la COMISIÓN su intención de llevar a cabo un Acuerdo de Cooperación para operar de manera conjunta todos sus vuelos actuales y futuros entre México y Estados Unidos de América.^{21, 22}

Como resultado de estas acciones, la COFECE, en ese momento, encontró que la saturación del AICM, principal aeropuerto de México, y el posible efecto de la concentración por parte de los dos agentes económicos involucrados —a través de un Acuerdo de Cooperación Conjunta— de los *slots* en el AICM podría inhibir la entrada y desarrollo de aerolíneas competidoras.²³ Es en este tipo de situaciones (aeropuertos con saturación) es donde el trato preferencial hacia una aerolínea (por ejemplo, en la asignación de *slots*) podría generar afectaciones mayores al mercado de transporte aéreo.

Cabe señalar que, la industria aérea es una industria de red, es decir, cada aerolínea puede conectar destinos a través de viajes sin escala o también por medio de rutas indirectas.²⁴

¹⁹ Serebrisky, T (2003). p. 2.

²⁰ En algunos casos, una empresa puede ofrecer un servicio, pero solo a precios tan altos o con términos y condiciones tan onerosas que resulta imposible para los usuarios aceptar los términos del servicio. Tal comportamiento se conoce como negativa de trato constructiva. *Organization for Economic Cooperation and Development* (OECD) (2007). *Refusals to Deal*. OECD Competition Committee, p. 9. Disponible en: <https://www.oecd.org/daf/43644518.pdf>

²¹ Resolución Expediente IEBC-001-2015. Disponible en: <https://www.cofece.mx/cfcresoluciones/docs/Asuntos%20Juridicos/V225/9/3849523.pdf>

²² Resolución Expediente CNT-050-2015. Disponible en: <https://www.cofece.mx/CFCResoluciones/docs/Concentraciones/V5325/0/3648710.pdf> y Resolución Expediente CNT-127-2016. Disponible en: <https://www.cofece.mx/CFCResoluciones/docs/Concentraciones/V5416/0/3717126.pdf>

²³ Resolución Expediente CNT-050-2015. Disponible en: <https://www.cofece.mx/CFCResoluciones/docs/Concentraciones/V5325/0/3648710.pdf> y Resolución Expediente CNT-127-2016. Disponible en: <https://www.cofece.mx/CFCResoluciones/docs/Concentraciones/V5416/0/3717126.pdf>

²⁴ COFECE (2015). Evaluación *ex ante* de una concentración en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y los Estados Unidos de América a través de un Acuerdo de Cooperación Conjunta.

Asimismo, con el objetivo de optimizar recursos, las aerolíneas suelen utilizar un esquema de enrutamiento conocido como *hub and spoke*, con el cual proveen el servicio para conectar ciudades con poca demanda introduciendo una escala en el aeropuerto estratégico (*hub*).²⁵ La configuración *hub and spoke* genera mayor conectividad al concentrar operaciones en los *hubs*, posibilitando la atención de destinos que de otra forma no podrían ser atendidos.²⁶ En ese sentido, la afectación en términos de competencia y libre concurrencia en un aeropuerto afectaría la operación de la totalidad de la red aeroportuaria, lo cual podría inhibir el crecimiento y desarrollo del mercado aeroportuario.

De acuerdo con los riesgos descritos, los marcos normativos de otros países, al igual que en la normativa nacional vigente, establecen una restricción estricta para que una aerolínea controle un aeropuerto, como es el caso de Chile y Australia.²⁷ En este contexto, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO propone que solamente las entidades paraestatales con asignación para prestar el servicio público de transporte aéreo puedan obtener control de un aeropuerto. De darse esta integración vertical se abriría la posibilidad de que en el futuro ciertos aeropuertos del país estén controlados por entidades públicas que, a su vez ofrezcan el servicio aéreo, lo que podría materializar algunos de los riesgos antes señalados. Lo anterior, podría representar mayor riesgo a la competencia y libre concurrencia cuando dicha integración se dé en aeropuertos con característica de *hub and spoke*, saturados y/o con características de insumo esencial.

Por tales razones, se sugiere que no se permita el control de un aeropuerto por parte de una aerolínea, tal y como está especificado actualmente en el artículo 29 de la LA.

ii. **Las INICIATIVAS establecen un trato diferenciado en cuanto a las causales de revocación y conclusión de concesiones, permisos para personas físicas o morales y la asignación a empresas paraestatales.**

La LA establece la obligación de contar con una concesión o un permiso para la operación de aeropuertos. Al respecto, el artículo 10 de la LA señala que: “***Se requiere concesión otorgada por la [SICT] para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.***” (Énfasis añadido).

Por su parte el artículo 17 del mismo ordenamiento dispone que “***La [SICT] otorgará permisos a personas físicas, o personas morales constituidas conforme a las leyes***

página 7. Disponible en: https://www.cofece.mx/cofeco/phocadownload/PlaneacionE/boe_cnt-050-2015_delta-aeromexico.pdf

²⁵ COFECE (2015), p. 7.

²⁶ Resolución Expediente CNT-050-2015, p. 28.

²⁷ Serebrisky, T. (2003). p. 3.

mexicanas, para la **administración, operación, explotación** y, en su caso, construcción de **aeródromos civiles distintos a los aeropuertos.**” (Énfasis añadido).

Asimismo, la LA establece las causales de revocación tanto de concesiones como de permisos para la operación de un aeropuerto. En específico, el artículo 27 de la LA vigente señala que “[E]n los casos de las fracciones VII a XVI, la [SICT] **sólo podrá revocar la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción dentro de un periodo de cinco años.**” (Énfasis añadido).²⁸

Por su parte, la LAC es el ordenamiento jurídico que establece la obligación de contar con una concesión o permiso, según sea el caso, para prestar el servicio de transporte aéreo. Bajo este contexto, el artículo 9 de la LAC vigente refiere que: “**Se requiere de concesión que otorgue la [SICT] para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular.**” (Énfasis añadido). Asimismo, conforme el artículo 11 del mismo ordenamiento, los permisos para transporte aéreo se otorgarán a personas morales mexicanas y sociedades extranjeras.

En este orden de ideas, la LAC señala las causales de revocación de dichas concesiones o permisos. En particular, el artículo 15 de la LAC establece que las concesiones o permisos se podrán revocar: “[E]n los casos de las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII [...] cuando

²⁸ Las fracciones VII a la XVI del Artículo 27 de la LA establecen las siguientes causales de revocación: “VII. Modificar el porcentaje de inversión extranjera en contravención a lo establecido en el artículo 19 de esta Ley; VIII. Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en esta Ley y otros ordenamientos aplicables; IX. Interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios, sin causa justificada; X. No cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil; XI. Prestar servicios distintos a los que son permitidos; XII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios; XIII. Aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados o, en su caso, sujetos a regulación; XIV. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil; XV. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley, y XVI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.”

previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.” (Énfasis añadido).^{29, 30}

La INICIATIVA DEL EJECUTIVO propone que, bajo una nueva figura, las asignaciones a empresas paraestatales para la operación de un aeropuerto sean por tiempo indefinido y concluyan únicamente cuando se acredite que: “[y]a no existe causa de utilidad pública, interés público, interés general, interés social que salvaguardar, o por razones de seguridad nacional que la justifiquen.”³¹ A diferencia de las asignaciones a empresas paraestatales, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO propone que los permisos para la operación de un aeropuerto estén sujetos a las causales de revocación establecidas en el artículo 27 Bis de la LA vigente.³²

En términos similares, la INICIATIVA DEL EJECUTIVO propone modificar el artículo 10 Bis de la LAC de para que la SICT otorgue: “[t]ítulos de asignación a las entidades paraestatales de la Administración Pública Federal para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular” y que: “[l]a vigencia será por tiempo indefinido, y solo concluirá cuando se acredite fehacientemente que ya no existe causa de utilidad pública, interés público, interés general, interés social que salvaguardar, o por razones de seguridad nacional que la justifiquen.”

Si bien, se advierte que la INICIATIVA DEL EJECUTIVO considera la existencia de razones de interés público para que las asignaciones de operadores aeroportuarios y de servicios de transporte público aéreo no estén sujetos a las mismas causales de revocación que los permisos y concesiones,³³ es importante que existan en todo momento condiciones de

²⁹ Las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII del Artículo 15 de la LAC establecen las siguientes causales de revocación: “VI. Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas; [...] VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; [...] XI. Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; XII. Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permisionados entre quienes tengan derecho a ello; XIII. Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;”

³⁰ De acuerdo con el artículo 9 de la LAC: “[S]e requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.”

³¹ Artículo 14 Bis de la LA de la INICIATIVA DEL EJECUTIVO, p. 22.

³² El artículo 27 Bis de la LA de la INICIATIVA DEL EJECUTIVO establece, entre otras, que: “[S]on causas de revocación de los permisos: I. No iniciar la administración, operación, explotación o, en su caso, construcción del aeródromo civil, en los plazos que al efecto se establezca en el permiso; II. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley; III. Ceder, gravar, transferir o enajenar los permisos, los derechos conferidos o bienes afectos a los aeródromos civil, en contravención de esta Ley; IV. Alterar la naturaleza o condiciones del aeródromo civil establecidas en el permiso, sin previa autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil [...]”

³³ Por ejemplo, atender alguna ruta en la que no haya oferta de servicios de transporte.

neutralidad competitiva entre los participantes del mercado, una vez que exista competencia entre empresas privadas y paraestatales.³⁴

III. RECOMENDACIONES

Por las razones expuestas a lo largo de esta opinión, la COFECE recomienda:

ÚNICO.- No aprobar las INICIATIVAS en sus términos.

Notifíquese y publíquese.- Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de la COFECE en la sesión del veintitrés de marzo de dos mil veintitrés y se emite el día que aparece en la firma electrónica de la presente, con fundamento en los artículos antes citados, así como en los artículos 31 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica y 12 Bis de las de las Disposiciones Regulatorias sobre el uso de Medios Electrónicos ante la Comisión Federal de Competencia Económica; y ante la fe del Secretario Técnico de la COFECE, en términos de los dispuesto en los artículos 4, fracción IV, 18, 19 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del ESTATUTO.

Andrea Marván Saltiel

Comisionada presidenta

Brenda Gisela Hernández Ramírez

Comisionada

José Eduardo Mendoza Contreras

Comisionado

Rodrigo Alcázar Silva

Comisionado

Alejandro Faya Rodríguez

Comisionado

Ana María Reséndiz Mora

Comisionada

Giovanni Tapia Lezama

Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda

Secretario Técnico

³⁴ Debido a su posición ventajosa, las empresas públicas podrían afectar la competencia, por lo que es importante garantizar que exista neutralidad competitiva entre empresas privadas y estatales. En este sentido diversos reguladores de diferentes jurisdicciones aplican medidas coercitivas ante la posibilidad de que empresas estatales lleven a cabo actividades anticompetitivas, por ejemplo: (i) abuso de dominancia aprovechando su tamaño, recursos, su estatus legal y relación con el estado; y (ii) colusión de empresas estatales con otras empresas estatales u otras empresas. OECD (2009). *State Owned Enterprises and the Principle of Competitive Neutrality*, p.2. Disponible en: <https://www.oecd.org/daf/competition/46734249.pdf> y OECD (2020) *Competition law and state-owned enterprises: enforcement*, pp. 5 y 8. Disponible en: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/GF\(2018\)11/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/GF(2018)11/en/pdf)



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Número de Expediente: OPN-001-2023

Número de Páginas: 11

Sello Digital	No. Certificado	Fecha
Hwboy0Q42ID1H5ZQNYIZTzHXj86+efs5YmsoEt LuyeN85udSXBeXMjffUP4JDpKCNDMDKYGm95 gdi3rCorYul0cncXDengR5oyzx8BDtH7aEKU0h GyNla/6QJYS91zbnkpJUq58QBm5ujlHk3N1VHY OScxKE/4HEYYQmxEjN5+/TlcmTOA43xWuTKX OsT+Vvk8TGmOc9Uz7Fr/uoAiU3jy3yEGPkW4E F0B7vGcCTegkWprymkv0Cpc0jJTCqKkhgqopRs j1aw9W2SZK0d1MiCqOp9phsdA8i873ZxGIEOA ATE6yejYUgcB4HGt7nr/MRTfCR1xZ7Zx7pfRwzu s/A==	00001000000511731923	viernes, 24 de marzo de 2023, 05:50 p. m. FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA
NOJL/yYGbhprpITvleCcm1aAdc7B2/8vsEnflaDCf CXTzYjMrq30VJD2Eu7l6nlmR7ceacjD1DtWe7lm 1FrOCBUchj9ENDJSL1SHan2Onf+VBZOA0AXq hez8c5cFYf/LYF5ERnjwuYOib4kF720wV5Ex4X7 WUjNdLX75Z+VOcQLVmF3i+zROTQe5NEiQhvh uktNTBdAwh5iC142lBlmLrYF5CUpkD2EoSRM6 L31nlYHZpQ5rvSE+ctwE4kQ5lQpM4bQq7EqAN orZvTerdGKTDQoEcvztAacRo3wTy8OMpNxQ6r BK2mc01Y7C4La57NdhLAG+NVfvGj38bKmm/qt 7A==	00001000000513723553	viernes, 24 de marzo de 2023, 03:15 p. m. ANDREA MARVAN SALTIEL
dQJtMVLs6EbnTwtzyJv2PsXj3bbX9WUcYVWra RFh2y8kl8A3/oWpNwOTK999abe07+ceTcDAR S9/kNtlvCQLKteuT7oGjj2Uq1NksSBgXCBO2dbV HFFNmMMDZ/8OXvRvkHgiNGFsAl6zZKpcHTjr 4E5OmorLeEhG5h1DISC+aAvYrEaXblFCpCkHl RQ2lfWqpYH7Rq/lflW/yiGu6vJPK0ZNLBltd3Qgg 58VhXRFdswWoWJlwI5AYoCC0tgQoWdc1mTn VOpjEkQv9eQ0/Jm/ZuBUhr66sYm9iq5Xa6Wfvks /dOLZ9PkLWUs1XGlbuoZKDDjXjn8Kalx6DCYgi1 1Q==	00001000000513129202	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:58 p. m. ANA MARIA RESENDIZ MORA
UIOTxwNkb2C5dLTVel4phNNDi5P63ed4Dn5ox 6qC/4X/E7PcMp8AfcogrYxEhyY1wPOn3pU8SN P8bSgldQ/FxRmfgAzBGPwmtXLaiWvUbd2Al6dJf 4N9DMqC7iAaFDuoSUn28J2WccYZDuKrPesD0 k/vzjyXREKD5Oik7Da1jFfSExLEMnnHvlu4blFhP CkCpk/MWrJB/+aWulKCMuOw5e2xmdrOW6lps q2JSYK0i3+Nlg8ZJwyymwNywxR+UQuooVyvaz axQjWc6zsE3afqU/8pekYO45cpm/v9cqq2dyzGx EDZffxOliZG9cTIRNmR5EYDvcw2C9bUAyp9hE xCQ==	00001000000502924343	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:44 p. m. GIOVANNI TAPIA LEZAMA
GJX2yAqrK1ytJdzw3GuRZFq4kzutL55XMUdH+E /MNw92vYSMLh7FUpGMEU2N+w4T7/ILLNCP4 V6vw2JFQuP85Pv1pnbuHtT+Xx+WwdA+s56xd ETGNS+ujmtlk/toXinnD4IAb2JqtXfvn39dsOMNI Rt6wYQo5hklJeraUpIMH3/uOJDCK1KiZUxxQ8J 7tpVXu4NbA8x78wFynEZpDGuPT53UnXaSUB7 ZvtJ0tLkDBpDCCFJB7UAeejXexbf4ewe8uWiBQf hr6RtfPyKxih7oLRGLVQfZm7E1wEVKRfW7E0cs +Xa4Y1WZS+v0EeOX6LawhJfGCRmi7jRPLdPo XA==	00001000000505536123	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:40 p. m. RODRIGO ALCAZAR SILVA
hzxWl4wNJon6dF5ribA1f1DxhoNvDqArgeGLxqB ZOCrM8GsCnn6klglpBOjNLNulktjEqmT8fcds/Pm lffZ1hhQfKmGzyjEiY5gbdyBY1MxceYy35JJOPI oNulfoVJYAB7a7rlBtFyctLS9mOA4HeLVdHTrup +iTnkbKkwfQkxRevHjSWBw3FWhkOI+zTJCT/+9i P++aM7u63ztamasl48STBmHI7pbvfyv04a3fBs bFeYt4cuBaNjng+bYOWeB8R4sCNDrW/DNmVT AmqQnpWfHAJ2ZzS/YGQDDqvtlhFiEHAULaJcP iLCuXsdJfkVqtTit/2uOMwCulToDbg==	00001000000512348861	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:35 p. m. ALEJANDRO FAYA RODRIGUEZ
NwB3RY1Kiy7XPKjEr0lp6H121rQhLwdQx0MRqB cmdu7R5/W9cflr9QVTPge7oNr5yC/f3SdDGrDgh 0+Vauv21laHYyeJ96piRrSUOzERP6zqm4NSHY LxhYSXU8hk+hwXP0B0e6mUC/Qse8T4GbQSAI AaTLy/WtDd6tMmuBKhtwlohivqVBe0IkGRZNM8 ZGXepGAQI+0gaowA1NylYiYnZAW9JfOBUtDbn BLx1wmicPp2e2NmUz3YB/KBx/k9T/kuljnrdep3U Dpd6d/rqWj6TialyEstu9d0HASUYkN1r+hpcLAtX +AGoRNJ2fUpBd69DCh7lJmVqguptlWl8TEbg==	00001000000503429096	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:26 p. m. JOSE EDUARDO MENDOZA CONTRERAS
ZfHwKhg0Wwv7gy5xZnOpYxlXykDgPELZO0v/H DYx88OC52C4ZTtid9tNqxnzpKSyQ4w1v1Xnw+ vo+iRrL9YDQ/qBOUfejDkv+/ZlEsrshWgLIldao DHmftKmK8qksl3vIAFUnMsJJEAHIGij0oe+WQe 2qCe3swz564FcUMOXShZXCX6KQHvYmWFae q5OFe20dLKJPoiwiGI2qGPhmY+TnTi6MN2lt4W Ov/e98OHadgs4o29akVD23l73N2J6m7g+ayJn2	00001000000501919083	viernes, 24 de marzo de 2023, 02:24 p. m. BRENDA GISELA HERNANDEZ RAMIREZ



Número de Expediente: OPN-001-2023
Número de Páginas: 11

Sello Digital

No. Certificado

Fecha

Mdq2+Gc6sTiFbM41rTpDOvEQRg4K0r8UeY19/
NW5jd0gO5n4O6a79MZCyTCY3UmRwp7BLOV
ROSllg==